

parazioni tanto per l'andata che pel ritorno, mentre non avranno che un carico solo a trasportare.

Io credo dunque che anche il movimento delle mercanzie non si possa nè si debba sperare tale da animarci ad assentire alle proposte ministeriali. La vostra Commissione esaminò attentamente il progetto, studiò la questione di massima, e non vide altro scampo per ora che incaricarmi, alla unanimità, di proporre la reiezione del presente progetto di contratto, ed io, fidente nella giustizia della causa, spero vorrete mantenere salda la prima deliberazione degli uffici.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Brunet.

BRUNET. Non è per discorrere sul merito della discussione che io chiesi la parola.

Il signor ministro ha testè svolte le ragioni ed esposti i motivi pei quali il progetto di legge risulterebbe consentaneo agli interessi del Governo.

Il mio scopo consiste nell'osservare alla Camera come le censure che il signor relatore nella sua esposizione ha dirette testè contro l'amministrazione della società sembrano potersi avere altrettanto inopportune quanto ingiuste.

In questo progetto di legge trattasi dell'adozione o del rifiuto di un contratto, il quale può essere per se stesso o buono o cattivo, senza che per nulla vi possa influire la maggiore o minore attività ed esattezza dell'amministrazione. Perciò pare che il signor relatore siasi allontanato alquanto da ciò che realmente si riferisce al progetto in discussione.

Nè della sua accusa l'inopportunità è minore dell'ingiustizia.

Infatti nessuno ignora come nell'anno 1846, epoca in cui si organizzava questa società, insorgessero difficoltà sia per parte del Governo, sia per parte della sfavorevole pubblica opinione finanziaria, la quale teneva lontani gli azionisti, e considerava come pericoloso l'affidare capitali a questo genere d'impresa.

Si è frammezzo a queste difficoltà che i benemeriti fondatori della società della ferrovia di Savigliano, ora di Cuneo, senza perdersi di coraggio, e provvedendo ai capitali occorrenti all'opera, la intrapresero e la portarono ad un lodevole compimento.

Se una ferrovia sociale può considerarsi come speculazione privata, non è meno vero che per l'influenza e pei vantaggi che arreca al commercio ed all'industria del paese percorso, si deve ragionevolmente considerare in sostanza e fino ad un certo punto opera di pubblica utilità.

Alla società della ferrovia di Cuneo il Piemonte deve il primo esempio di una impresa, nella quale, tuttochè vi possano essere stati commessi errori, non si tralascia tuttavia di rinvenirvi il germe di quelle speculazioni industriali di qualche importanza, delle quali, mentre si sentiva il bisogno, non sorgeva alcuno poi che si sentisse il coraggio di intraprenderle.

Se la società commise errori, non è cosa straordinaria nell'ordinamento di un'impresa, della quale non si aveva nel nostro paese nè traccia, nè esempio.

Nè perciò è meno degna di encomio questa società, mentre per poco si faccia il confronto delle nostre attuali condizioni colle condizioni e colla poca fiducia dei capitalisti per le imprese delle vie ferrate nel 1846, si persuaderà la Camera come non fu solo un freddo calcolo di speculazione che determinò i benemeriti fondatori della società a stabilirla definitivamente e a portare l'impresa loro a compimento.

Io mi limito a queste considerazioni, essendo mio scopo soltanto di far osservare alla Camera come le censure del signor relatore non sembrano opportune nè giuste.

Quanto al merito della questione io mi riferisco, come dissi, a quanto espose il signor ministro, quantunque altri motivi ancora si potrebbero aggiungere, dai quali vedrebbe la Camera come il principio di riunire in un solo esercizio le vie ferrate non possa a meno che riuscire vantaggioso agli interessi dello Stato.

Io voto in favore della legge, persuaso come sono della sua convenienza nell'ordinamento generale dell'esercizio delle vie ferrate del paese.

PRESIDENTE. Il deputato Bolmida ha la parola.

BOLMIDA. Io, come la Camera potrà agevolmente comprendere, non avrei bramato di prendere la parola nella discussione di questa legge, perchè essendo uno degli amministratori della strada ferrata di Cuneo, ho preso parte nelle trattative col Governo, ma ne vengo a ciò astretto dalle parole dell'onorevole relatore, riguardo la società stessa.

Leggendo il progetto di legge, mi recò molta meraviglia lo scorgere che la Commissione unanime opinò di proporla reiezione, e che essa era venuta in questo divisamento, prendendo norma dai fatti, ed escludendo ogni supposizione che il ministro aveva potuto fare nello stabilire le basi di questa convenzione.

Osservando che i calcoli a cui accennava il relatore erano desunti da un rendiconto dato dal Governo nel 1853, per la strada di Genova, mi parve strano che si andassero rintracciando confronti con una strada che non ha analogia alcuna con quella di Savigliano.

Trovai dunque che non il ministro, ma bensì la Commissione ragionò ipoteticamente senza tener conto dei fatti, malgrado che dall'onorevole relatore siasi in oggi confermato che i calcoli siano stati da lui giustamente istituiti.

Avendo in oggi lo stesso relatore, nel consigliare la Camera a respingere la legge, accennato ad una piaga che riconosceva nell'amministrazione di questa strada, ho domandato allora la parola perchè mi credeva in obbligo di dare qualche spiegazione sia sulla strada che sull'amministrazione di essa. Prestai molta attenzione onde scoprire dalle parole dell'onorevole relatore dove fosse nascosta questa piaga, ma confesso che non ho potuto comprendere a cosa volesse egli accennare. Ho sentito far calcoli sia sul movimento che sul costo di esercizio di quella strada, ma per analogia e non desunti dalla strada stessa. Io non so comprendere come il signor relatore non abbia voluto indirizzarsi alla società per fare un confronto tra i suoi calcoli e conti dell'esercizio del 1854 che poteva da essa procurarsi; avrebbe riconosciuto non essere mestieri, per giustificare questa convenzione, di cercare il prezzo del carbone nel 1853 e di sperare il suo ribasso, poichè nel 1854 la società dovette pagare il carbone a prezzi altissimi, dimodochè i conti del 1854 sono piuttosto contrari agli interessi della società, che non qualunque altra ipotesi.

La spesa di trazione nel 1854 è ascisa alla somma di 208 mila lire circa. Io non credeva di dover prendere la parola, e quindi non mi sono procurato i calcoli precisi; ma posso dire che le spese di esercizio furono poco più del 50 per cento; e, per essere largo, voglio portarle al 55 per cento, somma a cui non sono certo arrivate.

Ora, ritenuto che il carbone ha costato molto di più che in tempi normali, che la strada ha dovuto soffrire perdite gravissime nei suoi prodotti, cagionate dalla passata malattia, certamente non si può contestare che in condizioni ordinarie l'esercizio della strada avrebbe costato più del 50 per cento. Il signor relatore viene ad una diversa conclusione, cioè suppone un costo infinitamente maggiore, istituendo calcoli sulla strada di Genova e su altre strade, e sempre prendendo