

strada dalla galleria deve indurre gli uomini imparziali a differire la costruzione della prima finchè sia costruita la galleria, od almeno finchè sia certa la possibilità della costruzione. Ma questa possibilità non è più dubbia agli occhi dell'onorevole relatore. Egli, non solo la crede possibile, ma va più in là, e dice che, quando anche fosse impossibile, pure si dovrebbe fare.

Io lodo il suo entusiasmo; mi par di vedere un prode generale alla testa di un esercito; il suo concetto è sublime e paragonabile a quelli del primo Napoleone. Ma non so se i contribuenti, gente alla buona e calcolatrice, saranno animati dal nobile zelo che infiamma il deputato della Savoia. Essi avranno il torto di paragonare l'utile proveniente dalla galleria coll'utile che perdono sottraendo i capitali da altri impieghi, e non faranno volentieri la spesa di quella, se non saranno persuasi che la maggiore utilità stia per la galleria. Ripeto che essi avranno torto, ma mi pare che questo torto l'abbia anche l'onorevole Brunier, e l'abbiamo tutti noi, quando deliberiamo se dobbiamo fare o non fare qualche spesa.

Io adunque, che opino dovere le strade ferrate che sono veramente utili al pubblico bastare a loro stesse e non abbisognare di estrinseci soccorsi; non essere quella da Annecy a Ginevra di grande importanza per lo Stato, principalmente finchè non sarà costruita la galleria tra Bardonnechia e Modane, che non voglio imporre nuovi pesi alla nazione, voto contro il progetto di legge.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Io non seguirò nella sua esposizione di principii d'economia politica l'onorevole Michelini. Egli spiegò molta dottrina, ma, a mio avviso, affatto intempestiva. Parlerò solo di due applicazioni che egli ha fatto, e nelle quali siamo perfettamente d'accordo.

Egli ha detto non doversi pretendere che le strade ferrate vadano a toccare tutti i comuni. Ciò è giustissimo: ma qui non si tratta di una strada ferrata che tocchi pochi comuni, sibbene di una ferrovia in continuazione di una grande linea internazionale, che farebbe capo ad una delle più popolose, più industrie città di uno Stato vicino. Come dunque si possa sostenere che questa strada non meriti favori per parte dello Stato, per ciò solo che il Governo non ha debito di sussidiare le strade che toccano i comuni, io non lo so comprendere. I suoi principii sono buoni, ma qui non è il caso della loro applicazione.

Un'altra conseguenza che egli ha tratto dai suoi principii è che non bisogna chiamare il concorso dei capitali per la costruzione di strade ferrate, perchè questi capitali da altre industrie possono trarre un maggior profitto. Sta bene ciò in alcuni casi particolari; ma in generale dobbiamo noi, quando si tratta di una concessione di strada ferrata, farci ad esaminare se non vi sarebbe modo d'impiegare meglio i capitali, e, quando questo si trovi, impedire che si volgano alle strade ferrate? Ma in questo modo non ne faremmo alcuna, perchè, se vi sono strade ferrate che danno un prodotto del sei, del

sette e dell'otto per cento, si potrebbero trovare altre industrie che frutterebbero il nove e il dieci, e quindi dovremmo destinare i capitali a quelle industrie.

Egli deve comprendere che, anzichè a questi principii, in materia di strade ferrate, il Governo deve badare sia all'utile diretto, sia e più all'utile indiretto che ne verrà al paese, ed io l'assicuro che, se si trattasse solamente dell'utile diretto, non si potrebbe giustificare lo Stato di avere costruito, per esempio, la strada di Genova. Ma, se egli non avesse fatto questa strada, non avrebbe incoraggiato l'introduzione in paese delle strade ferrate, non avrebbe favorito il commercio, l'industria del paese con questi mezzi di comunicazione, per ottenere i quali noi vediamo gli Stati d'Europa sì grandi che piccoli fare tutti gli sforzi compatibili colle loro risorse. Quindi io credo che, imitando i Governi che ci hanno dato l'esempio di moltiplicare le strade ferrate a vantaggio del paese, noi faremo cosa più utile che limitarci a favorire più lucrosi impieghi dei suoi capitali.

Mi permetterò poi anche di osservare, in ordine ai principii da lui sviluppati riguardo alle strade ferrate e la sconvenienza che il Governo intervenga a sussidiarle quando quelle non presentino utile sufficiente, che egli si pone in contraddizione colle massime che sosteneva altra volta, quando si trattava di prolungare la linea da Torino a Savigliano verso Cuneo passando per Centallo.

Parmi che allora manifestasse diversa opinione, ed è tanto vero che ha votato in favore di quella legge, per la quale si sono accordati larghissimi sussidi alla società di Cuneo, concedendole niente meno, oltre ad altri vantaggi, il transito di 14 chilometri della strada dello Stato oltremodo costosi, col solo contributo del 10 per cento del prodotto netto.

Quanto poi alla facilità con cui egli ha respinto gli argomenti addotti e dal presidente del Consiglio dei ministri e dal ministro dei lavori pubblici sull'inconvenienti gravissimi di condurre il nostro transito sopra un territorio estero, e di affidarlo ad una società necessariamente rivale, gli osserverò che la ragione da lui addotta è troppo inconcludente; egli è partito dalla supposizione che Genova non può concorrere con Marsiglia sui mercati di Ginevra e dei paesi vicini, e che in conseguenza non vi sarà movimento commerciale tra Genova e Ginevra.

Certo, se non vi fosse movimento commerciale, non vi sarebbe pericolo a transitare su territorio estero; ma ciò non si può ammettere, giacchè il mercato svizzero abbisogna dei prodotti e generi commerciali del porto di Genova. Con ciò io non voglio sostenere che il commercio di Genova possa giungere sul mercato di Ginevra a distruggere il concorso di Marsiglia, ma ritengo che una gara, una rivalità seria fra i due porti si manifesterà senza fallo.

Ponga mente l'onorevole deputato a molti altri porti della Germania meridionale ed occidentale, e vedrà come dessi gareggino per riescire sugli stessi mercati; se alcuni hanno il sopravvento, non ne viene per questo