

Fra tutti i discorsi che io intesi, quello che mi parve, senza far torto agli altri, più logico e più stringente fu quello dell'onorevole Moia, il quale appuntò il Governo di non avere esplicitamente, nella convenzione stipulata colla società ginevrina, previsto il caso di rimborso allo Stato delle somme da lui pagate, qualora il prodotto brutto chilometrico oltrepassasse le lire 25,000, come era stato pattuito nella concessione della strada ferrata *Vittorio Emanuele* relativamente all'interesse del 4 1/2 per cento garantito.

Io prego l'onorevole Moia di osservare che tale suo appunto deriva da che egli non ha forse badato ad una delle condizioni stipulate nella convenzione di cui si tratta. In questa convenzione, di cui il Ministero vi chiede l'approvazione, non si contengono che i patti più essenziali della concessione, cioè tutte quelle condizioni che spetta al potere legislativo di accordare e che, quando vengano assentite, servir devono di base alla stipulazione del capitolato definitivo.

Ora, all'articolo 26 della presente convenzione è stato espressamente stipulato che saranno applicate alla concessione della ferrovia da Annecy a Ginevra le disposizioni del capitolato d'oneri della ferrovia *Vittorio Emanuele*, in tutto ciò e quanto non fu contemplato nella convenzione, ben inteso colle modificazioni e varianti richieste dalla diversa natura delle due concessioni, ad una delle quali fu assicurato un minimo d'interessi al 4 1/2 per cento ed all'altra un minimo prodotto chilometrico di 25,000 lire annue.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. Se permettono, darò lettura dell'articolo 26:

« Toutes les clauses relatives à la livraison de la ligne, au transport des voyageurs, des commissaires du Gouvernement, des militaires, des prisonniers et des objets appartenants à la régie domaniale, aux lignes télégraphiques, au service des postes, à l'élection de domicile, seront rédigées dans le cahier des charges définitif; et pour tout ce qui n'est point déjà prévu dans la présente convention provisoire, sur les bases de celui du chemin de fer *Victor-Emmanuel*, toutefois avec les modifications spéciales voulues d'après le présent traité, qui seront arrêtées ultérieurement entre le Gouvernement et les représentants de la compagnie dans le cahier des charges susdit. »

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Era dunque intendimento del Ministero, quando fosse addivenuto alla stipulazione del capitolato definitivo, d'introdurvi la clausola relativa alla restituzione eventuale delle somme pagate dallo Stato alla società, allorché la ferrovia venisse a dare prodotti eccedenti la somma assicurata di tanto da oltrepassare il prodotto annuo del 4 1/2 per cento, inserendo cioè nel capitolato definitivo colle debite modificazioni gli articoli 11 e 12 del capitolato *Vittorio Emanuele*. E così positiva si era a questo riguardo l'idea del Ministero, che io sono dispostissimo a che si dichiari che le disposizioni dell'articolo 11 del capitolato della ferrovia *Vittorio Emanuele* sono sin

d'ora introdotte nel nuovo capitolato a stipularsi colla società, ben inteso colle modificazioni che, come sopra ho accennato, sono rese necessarie dalla diversità delle due concessioni. Nè l'accertamento dei prodotti può dar luogo a difficoltà, perchè è sempre riservata facoltà ai commissari del Governo di esaminare i registri della società e riconoscere così ad ogni momento quale rendita abbia dato l'esercizio e quindi se il Governo abbia diritto a rimborso per le somme che avesse dovuto pagare.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. L'articolo sarebbe così modificato:

« Nel capitolato definitivo verrà stabilito il modo di rimborso della somma che il Governo potrà avere corrisposto alla compagnia, in dipendenza della garanzia di un prodotto di lire 25,000 per chilometro, da operarsi soltanto quando la società, ottenendo maggior prodotto lordo, sia nel caso di distribuire ai suoi azionisti un interesse che superi il 4 1/2 per cento sul valore nominale delle azioni. »

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Moia.

MOIA. Io accetto l'aggiunta proposta dal Ministero, perchè veramente mi pareva troppo vaga la disposizione dell'articolo 26 del capitolato. Tuttavia mi sembra che, siccome si era stabilito, invece del 4 1/2 per cento, la garanzia di un prodotto lordo annuale e chilometrico, sarebbe stato più conforme a questo sistema di stabilire anche il rimborso sulla base del prodotto lordo annuo chilometrico. Ad ogni modo, siccome il Governo propone egli stesso questo modo di compenso, che in massima corrisponde alla mia idea, non ho difficoltà di accettarlo. Così su questo punto non vi è più quistione.

Ma io mi sono opposto a questa legge anche per un'altra ben più essenziale considerazione. L'opposizione fatta al capitolato come mancante di una clausola di rimborso non poteva dar luogo che ad un'aggiunta; ma io ho detto che respingeva la legge assolutamente per la inopportunità della concessione di cui si tratta. E questa inopportunità io la deduco da ciò che questa strada non sarà proficua se non quando il Moncenisio sia perforato, e quindi la sua utilità è subordinata al traforo di quella montagna.

Io non vedo perchè la cosa subordinata debba andare avanti alla principale, e finora non ho sentito che sia ancora stata addotta alcuna ragione per difendere questa priorità data alla quistione subordinata sopra la principale, ed è specialmente su questo punto che io vorrei nuovamente chiamare l'attenzione della Camera, giacchè avrei quasi l'intenzione di fare una proposta che si potrebbe chiamare pregiudiziale, vale a dire che si sospendesse questa concessione se non sino a quando il Moncenisio sia intieramente perforato, almeno sino a che i lavori sieno così inoltrati da lasciar quasi la certezza che venissero in un dato tempo compiuti, e allora si addiverrebbe alla concessione di questa ferrovia in modo che il compimento della medesima combinasse col compimento del traforo del Moncenisio.

Tutte le ragioni che si sono addotte in favore di que-