

di questa strada nè alle facilità che le si vogliono concedere. Io approvo l'offerta, che si fa alla società intraprenditrice, di diminuzioni o dispense dalle tasse per certi atti, e dai dazi per l'introduzione delle materie relative alla strada, di trasporti sulle vie dello Stato a prezzi di favore, di concessione gratuita dei terreni arenili dello Stato e di altri vantaggi simili; nè mi opporrei quando si volesse farne anche maggiori di quelli che si fecero per le altre società; ma, ove trattasi di imporre allo Stato oneri positivi e di sovvenzioni, meglio che dar guarentigie eventuali, io crederei doversi tali favori concretare in qualche cosa di determinato, in un premio, in un'opera qualunque, insomma in una somma determinata per modo che si possa subito sapere qual peso si porta alle finanze, invece di lasciare una guarentigia per un tempo enormemente lungo, la quale ci impegna nel futuro per somme e in circostanze indeterminate e verso persone sconosciute, perchè non sappiamo chi rappresenterà la compagnia da qui a venti, trenta, cinquanta anni.

Quindi io conchiudo esprimendo il desiderio che il ministro mi favorisca qualche soddisfacente spiegazione sulla probabilità della prossima congiunzione di questa strada colle estere, e specialmente colle francesi, poichè in questo è impegnato sommamente l'interesse dello Stato, sia perchè le società aspiranti faranno condizioni più vantaggiose se saranno assicurate di potere prossimamente congiungere la nuova linea all'estera, sia ancora perchè, pel tempo in cui non sarà fatto il congiungimento, questa strada sarà meno produttiva, e quindi più grave il peso della guarentigia cui lo Stato si assoggetta ove se ne adotti la proposta.

Quanto alla guarentigia poi, considerata in se medesima, confesso che mi spaventa l'idea d'impegnar l'avvenire con una somma così grave, e con esempio che sarà sicuramente seguito per altre linee. Io quindi bramerei che si trovasse modo di determinare la somma fissa, o quell'opera determinata colla quale si vuole, sussidiando la società, agevolarle la formazione della linea: in ogni caso vorrei almeno che la guarentigia fosse ristretta a un dato numero di anni, dopo il quale possa presumersi che l'impresa debba bastare a se stessa.

Credo che la cosa non sarebbe senza qualche vantaggio della società, perchè, mentre non le mancherebbe il soccorso nei primi anni i più critici dell'esercizio, ciò la dispenserebbe più presto dalla prolungata sorveglianza che il Governo debbe esercitare sulle sue operazioni. Nè io esiterei a concederle, che rimanendo ad essa tutta l'eventualità del reddito della strada, fosse soppressa la riserva di partecipazione ai guadagni che è fatta all'articolo 121 a favore del Governo. Per questi modi rimangono liquidi in realtà i pericoli e i pesi che la nazione s'impone, e il Governo non avrà più il fastidio e il carico di destinare impiegati per verun controllo dei proventi della strada dopo i dieci anni di esercizio.

Spero che mi saranno date le spiegazioni che ho domandate, dietro le quali mi riservo di fare all'uopo una proposta formale.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola per rispondere alle interpellanze fattemi dal conte Della Motta.

L'onorevole conte Della Motta vorrebbe sapere se noi possiamo aver sicurezza che si faccia la congiunzione della nostra linea del litorale da una parte colle linee francesi e dall'altra parte colle linee del ducato di Modena e quindi con quelle della Toscana.

Quanto alla prima, posso assicurarvi che vi è tutta la sicurezza, perchè non solo il Governo francese non è restio a questa congiunzione, ma anzi la richiede e la sollecita, e, non dubitando che noi vi aderiremo, fa già la concessione della linea da Tolone al Varo. Ora è facile comprendere che la concessione della linea da Tolone al Varo è destinata appunto per congiungersi colla nostra linea; che se nel programma-capitolato si è tenuta in sospeso l'esecuzione del tronco da Nizza al Varo, si è che non basta stabilire in principio che la congiunzione si farà, ma bisogna eziandio che sia stabilito il punto preciso dove sarà costruito il ponte sul Varo, e sieno prese reciproche intelligenze fra le due società.

Quanto all'unione del tronco occidentale, cioè all'unione della nostra strada ferrata colla linea che traversi il ducato di Modena, nessun affidamento abbiamo, lo dico apertamente, ma non abbiamo mai dubitato che ci potesse venir negata. Come mai si può supporre che lo Stato di Modena che ha una breve estensione di territorio sulle coste del mare fra la Toscana ed il nostro paese, vegga la strada ferrata toscana arrivare da una parte ai suoi confini, e da quelli opposti arrivare la strada ligure-piemontese, e si rifiuti a che queste due strade si congiungano con un breve prolungamento sul suo proprio territorio, prolungamento che non solo non gli costerà alcun sacrificio, ma potrà produrgli anche un vantaggio diretto; imperocchè tanto la società del Piemonte quanto quella della Toscana, avendo interesse di congiungersi, faranno al Governo di Modena buoni patti, ed io credo che l'onorevole preopinante faccia troppa stima dell'amministrazione modenese per credere che quel Governo commetta l'assurdità (*Ilarità*) di negare alla sua popolazione un tanto beneficio senza aggravio di sorta e forse con vantaggio; noi non possiamo concepire sospetto tale dell'amministrazione del ducato di Modena.

Quanto alla garanzia, l'onorevole preopinante disse parergli che con essa si esponga il Governo a troppo grave sacrificio non giustificato, a suo avviso, per questa linea, come invece può esserlo per quelle della Savoia, che sono, secondo lui, in condizioni eccezionali. Io su questo punto non posso se non che fargli osservare che le condizioni eccezionali stanno sempre, qualunque sia il paese su cui si vuol condurre una ferrovia, nella grave somma che esige l'esecuzione della strada e nella prospettiva o, dirò meglio, nella minor sicurezza d'un largo prodotto proporzionato alla spesa. Quindi è che, quando si tratta di strade che esigono un capitale molto limitato e promettono un movimento notevole e tale da