

En déduisant du prix total de 128,420,000 francs, qui est la valeur du réseau, la somme de 20,400,000 effectivement fournie par le Gouvernement, cette somme se réduit à 104,420,000 francs, sur laquelle l'Etat garantit l'intérêt du 4 1/2 pour cent. La valeur moyenne du kilomètre de chemin résulte ainsi de 254,000 francs. Or, pour assurer le revenu net du 4 1/2 pour cent il suffirait d'avoir un mouvement moyen annuel par kilomètre de 168,000 voyageurs et de 107,000 tonnes de marchandises.

Comparez ce mouvement au mouvement des autres lignes de l'Etat. Je prends le mouvement de la ligne de Gènes. Il est actuellement de 388 mille voyageurs, et de 211 milles tonnes par kilomètre (je comprends dans les marchandises les bestiaux, etc.) Le mouvement de Suse est de 172 mille voyageurs et de 52 milles tonnes, environ, évaluées comme précédemment.

Ainsi donc il manquerait tout au plus 50 mille tonnes sur le chemin de Suse afin d'atteindre le mouvement normal. Je ne parle pas ici du chemin de Novare, car son mouvement est beaucoup plus considérable. Or, je demande s'il n'est pas probable et même certain qu'une fois la galerie ouverte, nous arriverons à obtenir, non-seulement le mouvement indiqué, mais encore un mouvement bien plus considérable. Ainsi, tant que la galerie des Alpes ne sera pas ouverte, l'on peut dire que la route *Victor-Emmanuel* sera onéreuse à l'Etat, parce qu'elle ne rendra jamais le 4 1/2 pour cent. Mais au moyen de l'ouverture de ce tunnel et de la fusion avec Suse et Novare, il est hors de doute que le produit donnera, non-seulement le 4 1/2 pour cent mais un intérêt bien supérieur.

Mais si nous approuvons cette convention, quelle garantie avons nous que la société *Victor-Emmanuel* exécute ses engagements et qu'elle fournira les 20 millions qui lui sont demandés? J'observe qu'il existe déjà pour près de 26 millions de chemins de fer exécutés en Savoie, la société aura 3 millions sur la ligne de Suse, 29 millions environ du chemin de fer de Turin à Buffalora par Novare, ce qui constitue un capital de 58 millions. Il me semble que ces 59 millions sont une garantie suffisante pour l'exécution de la convention. Le jour où la société ne fournirait pas les 20 millions, elle serait dépossédée, et ce serait le Gouvernement lui-même qui mettrait la main sur ce réseau qui a une valeur bien plus considérable que la somme exigée de la société.

Supposez, au contraire, que la convention ne soit pas acceptée; d'abord vous renvoyez à un temps indéterminé la percée des Alpes. L'on dit que le Gouvernement tentera lui-même; moi je dis qu'il ne tentera rien, parce qu'il ne le peut pas et que la chose ne convient pas aux intérêts de l'Etat. Si vous n'acceptez pas cette convention, qu'arrivera-t-il encore? La fusion avec Novare ne se fera pas.

Les bénéfices que le commerce, que l'industrie de notre pays attendent avec une vive impatience de la sanction de cette fusion, n'arriveront pas. En outre, probablement le réseau des chemins de fer en Savoie

ne pourra pas s'achever; ainsi bouleversement économique dans le pays.

Je crois avoir à peu près exposé tout ce qui restait encore à dire sur cet important sujet.

Messieurs, certainement la question est grave, et telle qu'il ne vous en n'a pas encore été présenté. Mais nous pouvons dire que cette question n'est pas neuve; elle est mûre; il y a 20 ans qu'on l'étudie, il y a 20 ans que le pays en parle et attend avec anxiété que le problème de la perforation des Alpes soit résolu. Je crois que le moment est venu de prendre un parti décisif.

Certes, messieurs, pour notre pays qui, dans le cours de peu d'années a dû supporter trois guerres, subir de si nombreuses vicissitudes, ce n'est pas une petite gloire que celle d'entreprendre des travaux si gigantesques qui honoreront des nations bien plus puissantes que nous.

L'entreprise dont il s'agit aujourd'hui est doublement glorieuse, car elle a été étudiée et mûrie dans le pays, et elle doit s'accomplir avec des procédés nouveaux inventés par nos ingénieurs, tous nés sur notre sol, et qui ont puisé dans cette Université de Turin les principes de la science dont aujourd'hui ils font une si brillante application.

Je ne sais si cette Législature a encore une longue vie à parcourir. Pour moi je crois à sa fin prochaine. Son existence n'a pas été sans gloire, il faut le reconnaître, quel que soit le parti auquel on appartienne. Eh bien! que sa mort soit également glorieuse, et que son dernier soupir soit le vote du percement des Alpes. (*Movimento prolungato di approvazione*)

**PRESIDENTE.** Vi sono ancora quattro oratori iscritti: i deputati Annoni, Sineo, Chiò e Della Motta.

Il primo essendo il deputato Annoni, le do facoltà di parlare.

**ANNONI.** Prima di giustificare i motivi che, nel mio modo di opinare, m'impongono l'obbligo di oppormi, nell'interesse pubblico del nostro paese, alla legge che oggi ci è presentata a disamina, credo dover far precedere la dichiarazione che, ove lo Stato per conto proprio e nell'interesse suo credesse tentare la gigantesca opera del perforamento del Cenisio, la quistione della spesa non mi preoccuperebbe di tanto da non vedere largo compenso nello sperato risultato d'ogni sacrificio a farsi. Ma, o signori, il progetto di legge che siamo chiamati a votare, sotto il modestissimo titolo di *Riforma del capitolato di concessione della ferrovia Vittorio Emanuele*, racchiude il testo non solo di una ma bensì di molte gravi ed importanti leggi, e non potendosi approvare il tutto senza implicitamente ammettere la convenienza e giustizia delle parti componenti, forza mi sarà, colla maggior brevità che l'argomento permette, ripartitamente codeste parti esaminare.

Tre, a mio avviso, sarebbero le distinte leggi in questa sola unite:

1° La sanzione della così detta fusione o, meglio, vendita della ferrovia di Novara a quella *Vittorio Emanuele*;