

Lo ripeto, o signori, ho fede che si potrebbero a questo modo ottenere condizioni meno gravose per il pubblico erario. E poichè io ho questa convinzione, sento il dovere di esprimerla alla Camera.

Io credo che, nell'interesse dello Stato, sarebbe meglio autorizzare il Governo del Re, mediante un voto di fiducia, che per parte mia sarei ben disposto a dargli, ad intraprendere, durante le trattative, quelle opere d'arte le quali esigerebbero molto tempo e che, se io non erro, sopra questa linea di 275 chilometri sono tali e tante da richiedere per costruirle circa il doppio del tempo che ci vorrà per compiere il resto della linea.

Di questa maniera il tempo che si utilizzerebbe per cercar modo di fare un miglior contratto non sarebbe perduto per l'apertura della comunicazione, che noi desideriamo tutti di veder compiuta, e che io, così come ogni altro buon Italiano, desidero e voglio, il più che si possa, facile e sollecita.

Quand'anche lo Stato dovesse, per guadagnar tempo, mettere egli stesso la mano alle più importanti e lunghe opere d'arte, forse che non sarebbe questo il miglior modo di preparare quel sussidio che faciliterebbe la formazione di una società concessionaria? Forse che di sussidi dati in questa forma non abbiamo più d'un esempio degno di essere imitato? Ad ogni modo io penso che il mese dato dalla convenzione, sulla quale discutiamo, al pubblico concorso, potrebbe e dovrebbe utilizzarsi senza danno del proposito di veder fatta la strada, per coltivare trattative di contratti più razionali e meno onerosi.

PARETO. Se i discorsi dei preopinanti fossero stati diretti a combattere l'utilità, anzi la necessità della linea in questione, io avrei presa la parola per dimostrare la necessità della medesima; ma, siccome hanno riguardato piuttosto l'essenza del contratto, e che infine i preopinanti si sono uniti per dire che urge di fare questa strada, io abbandonerò assai presto il terreno, dicendo che il contratto come è presentato può non essere l'ottimo, ma è il migliore, perchè altrimenti non vi era modo di fare presto questa strada.

Io dirò che la medesima è necessaria, che è desiderata da tanto tempo da quelle popolazioni, che è quasi promessa alle medesime, che ne abbiamo bisogno per la difesa militare, per le nostre relazioni politiche, e per dar vita ad una parte interessantissima del nostro paese, che, senza di questa linea di via ferrata, perderebbe ogni vitalità; e in conseguenza, valendomi di questi argomenti, pregherei la Camera a votare la legge, ancorachè vi fosse qualche cosa a ridire al contratto.

L'articolo che esiste nel contratto e che fa luogo ad un forte ribasso dimostra che non facciamo poi un cattivo affare. D'altronde credo che siano esagerati quei timori che fanno credere che la strada renderà poco, e che così lo Stato sarebbe enormemente gravato.

Pensì la Camera che questa linea è delle più vaste, che la medesima è destinata a riunire la Spagna e la Francia meridionale col resto d'Italia, che su di questa linea sono numerosissime popolazioni a poca distanza l'una dall'altra; e sa la Camera, e sanno tutti che, quando vi è una popolazione agglomerata, e soprattutto una popolazione che, come la ligure, è molto mobile ed ha bisogno di avere celeri mezzi per trasportarsi da un luogo ad un altro, le corse sono frequentissime sulla strada, e così il suo prodotto è molto cospicuo; pensi che il carico che ne verrà allo Stato sarà molto minore di quello che si crede, perchè penso che, se questa strada non darà al certo l'interesse del danaro che impieghiamo, ne renderà però una buonissima parte; e per conseguenza il sacrificio che il paese farà per questa linea è sacrificio d'altronde

necessitato dall'urgenza degli interessi generali della politica e della strategia, e sarà largamente compensato da vantaggi indiretti.

Prego dunque la Camera di votare questa legge e far paghi i voti di popolazioni che da lungo tempo attendono con impazienza questa sorgente di risorse e di vita.

JACINI, ministro dei lavori pubblici. Non potrò seguire l'onorevole Susani in tutti i ragionamenti del suo lungo discorso; per altro una gran parte dei medesimi appoggia sopra cifre erronee, che mi è d'uopo rettificare.

Il deputato Susani crede che, secondo questo contratto, la ferrovia verrà a costare al Governo circa 170,000,000, e pone questa a confronto di altre proposte fatte al Governo, le quali, secondo lui, sarebbero state più accettabili.

Osserverò a questo riguardo che la Commissione stessa nella sua relazione ha voluto incaricarsi di stabilire essa medesima il costo approssimativo di questa ferrovia. Leggesi infatti in essa relazione:

« Si pattuisce che abbiassi a pagare per la costruzione e l'armamento della ferrovia una somma di	L. 108,550,000
« Aggiungendo gli interessi di tale somma, mediamente computati a tre anni, poichè sei anni debbe durare la costruzione di tutta la linea »	16,250,000
« Materiale mobile, macchine, utensili per le officine, ecc. »	9,000,000
Somma totale	L. 133,600,000
« Si può dedurre come corrispondente all'introito risultante dall'apertura di alcuni tronchi prima del fine di sei anni »	3,500,000
« Rimarrebbe una somma di	L. 150,100,000
« L'interesse annuo di tale somma al 5 per cento sarebbe di »	6,500,000
« Ma se fosse uopo procacciarsi tutti i fondi con cedole al corso di ottanta per cento, il carico annuo si fa di circa »	8,400,000

Dacchè il deputato Susani ha voluto stabilire un confronto fra l'onere che viene ad assumere lo Stato e la proposta di un distinto intraprenditore inglese, gli farò osservare, in primo luogo, che quella proposta si riferisce soltanto al tratto compreso tra la frontiera francese e la Parmignola.

Ora, nel presente appalto, invece, si aggiunge tutto il tratto che corre dalla Parmignola a Massa, cioè circa 11 chilometri. In secondo luogo, la proposta dell'intraprenditore inglese s'appoggiava sopra un capitolato in cui era lasciata molta libertà al costruttore circa alle pendenze e ad altre condizioni dei lavori da eseguirsi. La differenza fra le condizioni di costruzione stabilite nel presente capitolato e quelle su cui si appoggiavano le proposte dell'intraprenditore inglese fu dagli appaltatori del presente contratto valutata a più di sette milioni, come leggesi nel capitolato. Ciò è tanto vero che essi offrono due prezzi, secondochè si accetti la costruzione secondo la norma di questo ovvero di quel capitolato.

In terzo luogo, e mi permetto di far ciò notare anche alla Commissione, che la cifra di 108,550,000 lire non si può prendere come base fissa, imperocchè con questo dato non si tien conto dell'eventuale diminuzione, che, secondo il paragrafo 81, è lecito di fare a chicchessia. Ora questa eventualità di un ribasso è divenuta oramai quasi una realtà, perchè è notorio che fu già fatto il ribasso del cinque per cento; il che implica una diminuzione su detta cifra di 5,400,000 lire,