

sione, senza essere a ciò autorizzato dalla Camera, e la Camera non essendo in numero, non si può prendere veruna deliberazione. Del resto, a ciò sarà provveduto dalla stessa Commissione.

CAVOUR, ministro di marina, agricoltura e commercio. Io ripeto la preghiera fatta ieri sera alla Camera onde si ponga anche all'ordine del giorno di martedì sera la legge sulla corrispondenza postale colla Sardegna, la quale non presenterà, spero, grande difficoltà, e quindi potrà essere presto votata.

PRESIDENTE. Osservo che vi sono 29 articoli della legge sulla tassa di navigazione, e che perciò non sarà così presto ultimata; d'altronde, l'ordine del giorno è già stato deliberato.

SULLI. Se la Camera s'inolterà nella discussione del bi-

lancio delle strade ferrate, non potrà sicuramente così presto occuparsi del progetto riflettente la corrispondenza postale colla Sardegna.

PRESIDENTE. Si terranno delle sedute straordinarie, ma la discussione sul bilancio delle strade ferrate è portata a martedì, e non può essere rimandata, nè l'ordine del giorno interrotto.

La seduta è levata alle ore 4 e mezzo.

Ordine del giorno per martedì prossimo:

Discussione del bilancio passivo dell'azienda generale delle strade ferrate.

TORNATA DEL 22 APRILE 1851

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE PINELLI.

SOMMARIO. *Atti diversi — Relazione sul progetto di legge per una tassa annua sui corpi morali e sulle manimorte — Relazione sul bilancio passivo dell'azienda generale delle gabelle — Discussione del bilancio passivo dell'azienda generale delle strade ferrate pel 1851 — Ordine del giorno motivato del deputato Bastian — Osservazioni del deputato Bianchi Pietro — Parole del deputato Lanza in appoggio dell'ordine del giorno Bastian — Osservazioni del deputato Iosti e spiegazioni del ministro dei lavori pubblici contro quest'ordine del giorno — Osservazioni del relatore Menabrea — Il deputato Bastian ritira la sua proposta d'ordine del giorno — Osservazioni del deputato Lanza, e risposta del ministro dei lavori pubblici e del relatore della Commissione — Ordine del giorno del deputato Lanza — Osservazioni del ministro dei lavori pubblici — Il deputato proponente lo ritira — Comunicazione del presidente del Consiglio della nomina del conte di Cavour a ministro delle finanze — Chiusura della discussione generale del bilancio dell'azienda delle strade ferrate — Fissazione dell'ordine del giorno pella tornata della sera.*

La seduta è aperta alle ore due pomeridiane.

CAVALLINI, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente, e quindi del seguente sunto delle petizioni ultimamente presentate alla Camera:

3781. Il Consiglio delegato del comune di Tula, provincia d'Ozieri, nell'accennare a vari ricorsi dal medesimo sporti inutilmente a vantaggio de' suoi amministrati, e dimostrando la convenienza di traslocare ad altra provincia quell'intendente per poter addivenire ad una definitiva sistemazione dei conti comunali, chiede che si diano i più energici provvedimenti onde siano accolte le domande di quella popolazione, oppure che lo stesso Consiglio delegato sia autorizzato a ritirarsi dal suo ufficio.

3782. Vigliasi Ettore (petizione mancante dei requisiti voluti dal regolamento.)

3783. Poletto Giacomo, di Rivara, narrando che suo figlio Paolo, già soldato nella brigata di Piemonte, sostegno di tutta la famiglia, morì nello spedale militare di Vigevano in seguito ai disagi della guerra, chiede un pronto sussidio.

3784. Ventisei abitanti del quartiere della Melèa, comune di Farigliano, mandamento di Dogliani, provincia di Mondovì, lamentando i molteplici e gravi inconvenienti che risentono dall'attuale loro aggregazione a quel comune ad a quel mandamento da cui sono divisi dal fiume Tanaro, ricorrono alla Camera perchè voglia provvedere all'aggregazione loro al comune di Carrù, capoluogo di mandamento, da cui non distano che per un chilometro circa.

3785. 216 negozianti in generi coloniali ed armatori di Genova, presentano alcune osservazioni relative alla tariffa daziaria sopra gli zuccheri.

PRESIDENTE. La Camera non essendo in numero, si farà l'appello nominale.

(Si procede all'appello nominale, il quale però viene interrotto al sopraggiungere di alcuni deputati che rendono compiuto il numero legale.)

La Camera essendo in numero, pongo ai voti il processo verbale della tornata precedente.

(La Camera approva.)

ATTE DIVERSI.

GASTINELLI. Io prego la Camera a dichiarare d'urgenza la petizione 3784 testè letta.

In essa, parecchi abitanti del quartiere detto la *Melèa*, comune di Farigliano, mandamento di Dogliani, provincia di Mondovì, lamentano i gravi e moltissimi inconvenienti che risentono dall'attuale loro aggregazione a quel comune ed a quel mandamento da cui sono divisi dal fiume Tanaro, il quale ingrossando pel liquefarsi delle nevi, od agghiacciandosi nell'invernale stagione, li tiene segregati dal comune e dal capo-mandamento, e chieggono d'essere a vece riuniti al comune di Carrù, capoluogo di mandamento da cui non distano che circa un chilometro. Senza voler pregiudicare il merito della giustizia di questa domanda, che è l'espressione dell'attuale condizione di quegli abitanti, io mi limito ad osservare, che se quella richiesta dovrà probabilmente formare l'oggetto di una legge, di cui è conveniente lasciare l'iniziativa al Ministero, per le maggiori cognizioni in fatto di cui egli può corredarsi, è tuttavia della sollecitudine del Parlamento, apprezzata la giustizia di quei richiami, d'invitare il Ministero alla pronta proposta di quel migliore organamento che vada al riparo dei lamentati inconvenienti.

Per questi motivi insisto perchè sia riferita d'urgenza la medesima petizione.

(La Camera dichiara d'urgenza.)

PRESIDENTE. Il notaio Francesco Gatti invia alla Presidenza alcune sue osservazioni intorno al progetto di legge relativo all'amministrazione comunale e provinciale, instando a che siano prese in considerazione dalla Commissione che si occupa di quella legge.

Questo scritto verrà comunicato alla Commissione.

Vennero pure trasmessi alla Presidenza 150 esemplari di uno stampato contenente alcune osservazioni sulla relazione della Commissione incaricata di esaminare il progetto di legge per le pensioni de' militari della regia marina.

Non risulta da chi sia stata fatta la trasmissione di quest'opuscolo; però contenendo esso osservazioni sopra un lavoro di cui la Camera debbe occuparsi, io credo che niente osti a che esso sia distribuito ai signori deputati.

ELENA. Colla petizione 3785, di cui si diede oggi un sunto alla Camera, molti negozianti in generi coloniali, ed armatori di Genova fanno alcune osservazioni sopra la tariffa daziaria presentata dal ministro di agricoltura e commercio. Essi suppongono che vi sia una tassazione sugli zuccheri, la quale tornerebbe loro di pregiudizio.

Io non domando alla Camera che questa petizione sia dichiarata d'urgenza, perchè essa resterebbe forse per lungo tempo nella segreteria della Camera: chiedo bensì che essa venga trasmessa alla Commissione incaricata di esaminare la detta tariffa.

PRESIDENTE. Secondo i precedenti della Camera, quando un progetto di legge è sottoposto all'esame di una Commissione, sono a questa inviate tutte le petizioni relative al medesimo.

Se dunque non v'è opposizione, s'intenderà accolta l'istanza del deputato Elena.

(La Camera approva.)

Il signor deputato Di Revel scrive chiedendo un congedo di 20 giorni per motivi di salute.

(La Camera accorda il chiesto congedo.)

Se vi hanno relazioni di Commissioni in pronto, do la parola ai signori relatori.

RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PER UNA TASSA ANNUA SUI CORPI MORALI E SULLE MANI-MORTE.

SANTA ROSA. A nome del relatore deputato Di Revel ho l'onore di deporre sul banco della Presidenza la relazione sul progetto di legge per una tassa annua sui corpi morali. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 387.)

PRESIDENTE. Questa relazione verrà stampata e distribuita come al solito.

RELAZIONE SUL BILANCIO PASSIVO DELL'AZIENDA GENERALE DELLE GABELLE PER 1851.

RICCI VINCENZO, relatore. Depongo sul banco della Presidenza la relazione sul bilancio dell'azienda generale delle gabelle. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 185.)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà pure stampata e distribuita.

DISCUSSIONE DEL BILANCIO PASSIVO DELL'AZIENDA GENERALE DELLE STRADE FERRATE PER 1851.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione intorno al bilancio dell'azienda delle strade ferrate per l'anno 1851. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 168.)

Dichiaro aperta la discussione generale.

BASTIAN. Avant d'entrer dans la discussion de ce budget, permettez, messieurs, que je vous présente quelques observations, que je vous soumette quelques réflexions, et vous dise franchement mon opinion sur les chemins de fer, en présence de notre position financière.

Nous avons des dettes, c'est incontestable, elles ne sont que trop réelles, nous voulons les payer, nous avons raison, c'est une pensée louable et j'y applaudis, j'ajouterai que nous devons le faire au plus vite, et que c'est vers ce but que doivent tendre tous nos efforts, car jusqu'à ce que nous nous soyons affranchis ou au moins dans la bonne voie de l'être, toutes les améliorations tant réclamées et si ardemment désirées resteront à l'état de projet. D'accord sur ce point, vous comprendrez facilement que nous ne pouvons, ni ne devons contracter de nouvelles dettes.

Celles qui nous accablent ont été incontestablement et uniquement créées à l'occasion de la guerre d'Italie et pour l'établissement du chemin de fer: la Savoie n'y a donc été pour rien; je le répète, il faut les payer avant de rien entreprendre qui puisse les accroître. Déjà pour y parvenir, le Gouvernement a été obligé de recourir à de nouveaux impôts, et nous présente chaque jour des lois de finances que quelques parties des Etats seront dans l'impossibilité de supporter, notamment la Savoie pour laquelle j'ai déjà plus d'une fois invoqué votre justice et réclamé vos promesses.

Je vais monter en wagon et vous adresser une question: croyez-vous qu'en général il convienne aux Gouvernements de faire construire à leurs dépenses les chemins de fers? Je n'hésite pas à répondre négativement, car il est avéré que les Gouvernements les font établir à plus grands frais que les compagnies concessionnaires, et qu'ils en retirent de bien moindres profits, qu'ils payent beaucoup plus pour retirer beaucoup moins; je veux supposer que pour des Gouvernements qui ont de grandes ressources et des finances prospères, la solution de la question reste douteuse, elle ne peut

b'être pour nous, car il est sûr que ce que nous avons fait de chemins de fer a été établi de trop grands frais, que nous avons fait de folles et inutiles dépenses, et que pour finir, il nous faudra encore dépenser des sommes immenses. Après tant de sacrifices, serons-nous bien avancés? Non, messieurs, car il est certain qu'on n'en retirera pas le bénéfice qu'on a lieu d'en espérer, et qu'on manquerait le but qu'on s'est proposé, si on ne reliait pas les chemins de fer du Piémont avec les chemins de fer de la France et de la Suisse par la Savoie; et il est évident que vu la pénurie de nos finances, ce travail ne pourra s'exécuter que dans des temps très- reculés, il est même probable que malgré les promesses réitérées, il ne se fera pas du tout, à moins de concession à quelque société.

Notre position est vraiment singulière, peu satisfaisante, je dirai même effrayante, elle est surtout anormale, car forcés d'entrer dans la voie des plus strictes économies, nous serons en même temps obligés d'employer d'énormes capitaux pour compléter le système de nos chemins de fer, sous peine de vouer à une quasi stérilité ce que nous avons déjà fait.

A mon avis, il n'est qu'un seul moyen de nous tirer de cet impasse, c'est d'aliéner la partie du chemin que nous avons fait construire, et de concéder à des sociétés tous les chemins de fer qui restent à faire. Je suis persuadé que nous trouverons de bonnes conditions, et que c'est d'ailleurs le seul moyen d'arriver à un prompt résultat, autrement nous nous ruinerons sans rien achever.

Faisons donc des économies, et surtout n'engageons pas de nouveaux capitaux pour les chemins de fer, ce sera un premier pas fait pour alléger le fardeau de nos finances.

Je n'en finirais pas si je voulais faire valoir toutes les considérations qui militent en faveur de mon système, mais cette matière a déjà été tant de fois et si bien traitée que je me borne à ce que je viens d'exposer, et à proposer l'ordre du jour suivant:

« La Chambre,

Vu d'une part la pénurie des finances,

Vu d'autre part la nécessité impérieuse de ne pas laisser incomplet le système des chemins de fer, invite le Ministère à se livrer à des études sérieuses et approfondies sur la convenance d'aliéner les parties du chemin de fer déjà en activité et de concéder à des sociétés tout ce qui reste à faire, passe à la discussion. »

PRESIDENTE. Domando se è appoggiato l'ordine del giorno che propone il deputato Bastian.

(È appoggiato.)

Il signor Bianchi Pietro ha la parola.

BIANCHI PIETRO. Signori, molto avrei a dire sull'amministrazione vigente delle strade ferrate, e sull'urgenza universalmente sentita e proclamata di condurre finalmente a termine le due vie, già da sei anni intraprese da Torino a Genova, e da Alessandria al lago Maggiore, se non vedessi intempestiva la circostanza attuale in cui trattasi di deliberazione speciale ineluttabile di assegnare al Ministero de' lavori pubblici l'occorrente credito per la continuazione delle opere in corso.

L'opportunità di discutere sulla parte vitale di questa amministrazione si presenterà, spero, tantosto.

La nostra Commissione del bilancio col dotto tecnico rapporto del suo relatore, che abbiamo sott'occhio, dimostra quanto torni difficile al pubblico erario di progredire nell'assunta impresa, di fronte allo stato delle nostre finanze, ed accenna a divisamenti straordinari, lasciando al Ministero responsabile la cura di approfondirli e di proporli.

Questi cenni, ed il fervente mio zelo pel maggior bene del paese, mi fecero riprendere un lavoro che avea reso di pubblica ragione colla stampa, e dedicato al nazional Parlamento in marzo 1849. Io era in allora semplice cittadino; ho oggidì l'onore d'essere deputato, e questa carica m'impone dei doveri che giurai d'osservare assumendola. Fra questi doveri non è ultimo quello di fare il bene della patria, (*Mormorio*) ed io ognor più convinto che il progetto contenuto in quel lavoro procurerebbe vantaggi sommi al commercio, all'agricoltura ed alle industrie, mi determinai a riprodurlo con quegli emendamenti che l'attuale stabilimento d'una Banca nazionale, ed il maggiore dispendio delle due vie ferrate mi fecero ravvisar necessari. Fui tanto più alacre in questa riproduzione, in quanto considerai che il progetto di cui fo cenno, oltre al procurare il celere compimento delle due intraprese vie ferrate, farebbe rientrare 40 milioni nella cassa del pubblico erario, cioè i due terzi dei 60 milioni di già esauriti, mentre l'altro terzo di 20 milioni rimarrebbe in azioni fruttanti nella proposta società mista; abbraccierebbe l'erezione di depositi franchi doganali in Torino ed in Arona; stabilirebbe concessione di prestiti ad incremento dell'agricoltura e delle industrie, sarebbe una società veramente popolare, ed adeguerebbe uno scopo supremo, quello di promuovere lo spirito d'associazione industriale con vincolo compatto tra Governo e governati d'interessi comuni, forza questa la maggiore della nazione.

Signori, dal vostro seano, dal patriotismo vostro dipende di volere l'anzidetta opportunità, in cui più di proposito si potrà discutere la parte vitale dell'amministrazione delle strade ferrate.

E nutro ferma fiducia che il Ministero, saldo propugnatore dei maggiori vantaggi del commercio, dell'agricoltura e della industria, tanto più oggidì penetrato delle conseguenze della novella lega politico-doganale-stradale che si sta stringendo tra gli altri Stati d'Italia, lega di natura a paralizzare il commercio nostro, presterà al progetto succennato il più valido di lui appoggio, la più alacre cooperazione, per cui Parlamento e Ministero strettamente uniti di scopo e d'azione, promovendo fervorosa la nazionale associazione, schiuderanno in breve tempo all'emporio mercantile di Genova lo spaccio per la Svizzera, e per gli Stati della Germania occidentale, che per topografica giacitura è chiamato ad esercitare.

Ora, come diceva, trattasi di assegnare al Ministero dei lavori pubblici i fondi che propone col bilancio del corrente 1851 per la continuazione delle opere intraprese attorno alle due strade ferrate anzidette. Nulla di più giusto, nulla di più necessario; e soggiungo che le assegnazioni richieste possono accordarsi senza il menomo timore che siano per alterare l'economia del progetto suaccennato, imperocchè in esso tutto è previsto.

Ma, signori, assegniam pure li 18,000,000 richiesti, assegniamo anche fin d'ora gli 80,000,000 che la Commissione ne addita come necessari pel compimento delle due strade, l'amministrazione avrà delle cospicue cifre sulla carta, e ben poco numerario nella cassa; ognuun di noi sa, e lo sentii ad analizzare ne' scorsi giorni da un onorevole oratore sì competente nella materia, che il generale bilancio passivo del corrente anno 1851 offre, per soddisfarlo, un vuoto di circa 73,000,000, per cui le assegnazioni anzidette saranno un credito posseduto dall'amministrazione a carico del pubblico erario, del qual credito potrà forse appena riscuotere il decimo, se poniam mente al montare delle spese ordinarie di tutti i Ministeri riuniti, le quali hanno necessaria precedenza, e per cui rimarranno cifre di credito nei spogli de' bilanci.

Ed a proposito delle somme che risulter debbono da detti spogli, badiamo bene, o signori, di non illuderci.

Nel sistema nostro di contabilità, tuttora vigente, le assegnazioni stanziare nei bilanci dello Stato vi rimangono vincolati pel corso di cinque anni qual credito di cui le rispettive amministrazioni ponno disporre nelle spese per le quali furono stanziare.

Ho sentito molti a calcolare fermi-credenti sul montare dei residui di detti spogli; ma essi confondono il credito scritto colla possibilità di riscuoterlo in numerario. Dagli spogli di cui ragiono non ponno che risultare molti milioni, perchè le straordinarie spese della guerra, ed altre molte interne, necessitarono di sospendere tante altre stanziare nei bilanci; ma si facciano gli spogli, quindi si guardi nella cassa, ed i nostri milioni li scorderemo ridotti in sterili cifre.

Io porto adunque opinione che si abbia con ogni solerzia, e colla maggiore alacrità, ad ultimare l'approvazione dei bilanci passivi del corrente anno 1851, i quali si riducono a tre, questo compreso in attuale discussione, giacchè se avremo accordati ai diversi Ministeri dei crediti sull'erario anche inesigibili per deficienza di fondi, avremo proclamata ed introdotta, per quanto possibile, l'economia dello Stato, e stabiliti per questa dei principii dai quali l'amministrazione non potrà discostarsi.

Vedremo quindi il bilancio attivo di questo stesso anno che sarà l'ultimo ad esser messo in discussione, e punto non dubito che l'onorevole nostro ministro di finanze non sia per appagare il desiderio della Camera, quello cioè di additarle i mezzi coi quali crederà poter riempire il vuoto ragguardevole che offre il parallelo del passivo coll'attivo del corrente esercizio 1851.

Esprimo quindi il mio voto che si possano approvare tutte le assegnazioni consentite dalla Commissione per la continuazione delle opere attorno alle due strade ferrate da Torino a Genova, e da Alessandria al lago Maggiore; e che, quanto alle spese d'amministrazione di questa azienda, ben si discuta e si veda se siano possibili maggiori economie oltre quelle proposte dalla Commissione.

Signori, una parola ancora sull'incubo de' miei pensieri! (*Bisbiglio*) Questa sì importante amministrazione del paese, che in istato finanziario normale già avrebbe compito al suo assunto, ci si para oggidì qual piaga cruenta, che ne addolora tutti, e che intischisce il corpo commerciale, senza prospettiva certa di termine per la sua guarigione.

Un farmaco straordinario fa d'uopo rinvenire per cicatrizzarla; e questo farmaco non potremo trovarlo che nello spirito d'associazione fortemente promosso dalla rappresentanza nazionale, e secondato dall'ingegno superiore, e della solerzia governativa degli onorevoli ministri signori Paleocapa e Cavour.

PRESIDENTE. Rileggo l'ordine del giorno presentato dal deputato Bastian:

« La Chambre, vu d'une part la pénurie des finances, vu d'autre part la nécessité impérieuse de ne pas laisser incomplet le système des chemins de fer, invite le Ministère à se livrer a des études sérieuses et approfondies sur la convenance d'aliéner les parties des chemins de fer déjà en activité et de concéder à des sociétés tout ce qui reste à faire, passe à la discussion. »

LANZA. Io prendo la parola per sostenere l'ordine del giorno proposto dall'onorevole deputato Bastian. Quantunque non mi dissimuli per una parte le difficoltà somme a cui dovrebbe il Governo andare incontro per poter giungere ad alienare convenientemente la strada ferrata già costruita, e

le opere in costruzione, non che ad incaricare delle compagnie dell'ultimazione di queste opere; è per altra parte l'animo mio così sopraffatto dalle difficoltà finanziarie e dalle nuove spese, a cui si dovrà sopperire per ultimare le medesime, che non esito punto a sostenere quell'ordine del giorno.

Signori, se noi guardiamo i bilanci degli anni scorsi, noi vediamo che le spese della pura costruzione delle due linee di strade ferrate da Torino a Genova, e da Alessandria al lago Maggiore vanno sempre aumentando. Nel bilancio del 1848 queste spese si fanno ascendere a lire 120,868,498 80; nel secondo progetto di bilancio presentato l'anno 1849, questa somma vien fatta salire a 125 milioni; nel bilancio del 1850 la medesima somma è accresciuta ancora di due milioni e più; finalmente nel bilancio del 1851 la totale spesa è portata a 135 milioni, a cui aggiungendo 8 milioni di spese straordinarie imprevedute, si arriva ad una somma totale di circa 144 milioni.

Così progredendo, prima che la strada sia ultimata, noi vedremo questa cifra aumentarsi progressivamente, e forse, quando sarà finita, ci avrà costato una somma favolosa.

Se noi riguardiamo alle opere più cospicue già costruite, od in costruzione, abbiamo uno specchio dettagliato della ragione dell'aumento di ciascuna spesa.

Il solo tronco di San Paolo, ognuno sa quanto danaro ha già divorato, e quanto ne vada ancora divorando. Se riguardiamo il ponte di Valenza sul Po, noi sappiamo che la sua esecuzione fu calcolata da principio ad una spesa di 4,457,351 lire, e nel bilancio del 1851 che stiamo discutendo essa è portata a 5 milioni e 700 mila lire.

Così dicasi di tante altre opere; ed ecco come siffatte spese parziali dal 1849 al 1851 vengono a costituire un aumento definitivo nella spesa totale di oltre 20 milioni, giacchè da 120 milioni, come era stata calcolata nel primo bilancio summentovato, fu portata in quello che si discute presentemente, a 144 milioni.

Nessuno può muover dubbio che, trattandosi di costruzioni e di amministrazione, in opere di speculazione, l'industria privata non sia assai più attiva massaia e più previdente di quel che possano essere i corpi morali, e massimamente i Governi.

Questa verità fu riconosciuta pressochè in tutti i paesi; perciò in molti luoghi, ove la costruzione delle strade ferrate e l'amministrazione di esse era stata intrapresa dal Governo, venne chiarito l'errore, e furono tali imprese cedute alla speculazione privata.

Il Belgio che può dirsi un Governo tipo di amministrazione, il quale, ove si confronti la sua amministrazione con quella degli altri Stati, presenta sempre una notevole differenza economica in suo favore, ha presa in seria considerazione tale questione, e tutto lascia credere che la risolverà giusta il sistema generalmente adottato, concedendo cioè a speculazioni private ciò che concerne la costruzione e l'amministrazione delle strade ferrate.

Le opere pubbliche, come diceva poc'anzi, ove siano eseguite a conto del Governo e per mezzo de' suoi subalterni, richiedono sempre una maggiore spesa di quella che richiederebbero ove fossero lasciate alla speculazione privata.

A tale proposito giova avvertire anzitutto che gli autori stessi dei progetti sono preposti alla direzione ed esecuzione dei medesimi. Ora, quello che nell'attuale sistema sta in cima di ogni pensiero a questi autori, si è che si eseguisca fedelmente il loro piano. Non si guarda più alla spesa nè ad altro, si cerca solo che riesca il progetto da essi ideato.

Inoltre, come ognun sa, sotto la direzione di un Governo,

lenta procede sempre l'opera, e non si eseguisce con quella puntualità e precisione, come neppure con quella solidità che sarebbe richiesta, perchè alla direzione dei lavori non vi è una persona fortemente interessata, non vi è cioè la persona che sborsa il capitale dal quale deve ricavare il frutto.

In massima adunque non vi è dubbio alcuno che sia conveniente lasciare alla speculazione privata la costruzione di opere siffatte. D'altronde noi poi ci troviamo in circostanze affatto straordinarie, le quali c'impongono, per così dire, il dovere di esonerare il Governo dalla costruzione di queste opere, e di lasciare alla speculazione privata l'incarico delle medesime. Ed invero, noi, per imprendere la costruzione di queste opere, non avendo denari propri in riserva, siamo costretti a ricorrere ai capitalisti e contrarre un debito. Ora l'esperienza del passato ben ci ha dimostrato che cosa guadagni lo Stato nel prendere denaro a prestito.

Noi non troveremo a prendere ad acconto che all'85, all'82 e forse anche soltanto all'80; quindi cominciamo già a perdere il 15, il 17, il 20 per cento sopra questi capitali, il che non succede agli speculatori privati.

Uno speculatore privato che abbia credito, può trovare facilmente a mutare danari al paro, ed anche al disopra del paro, per il che ne consegue già per lui il vantaggio del 20 ed anche del 25 per cento.

Vi ha ancora di più: che, attese le critiche circostanze in cui si trova il credito nostro, se noi dovessimo contrarre un nuovo prestito, dubito se potremmo contrarne uno all'80, perchè quando da tre anni noi tentiamo di ricomporre le nostre finanze e di mettere il passivo in corrispondenza coll'attivo, di equilibrare cioè l'entrata colle spese, e finora non ci siamo riusciti, è naturale che i capitalisti, vedendo i nostri sforzi pressochè inutili (non so per colpa di chi, giacchè non voglio per ora ciò definire), non abbiano guari fiducia in noi e vadano assai gurdighi nel farci degli prestiti, o, se li fanno, li facciano ad usura.

Per queste considerazioni io credo che il Governo debba lasciare nulla d'intentato onde procurare di compiere la rete delle nostre strade ferrate, commettendo alla speculazione privata il carico di continuarne i lavori. So che gravi difficoltà si incontreranno nell'attuare questo progetto, ma se il Governo è di buona volontà, io non le credo insuperabili, e sono persuaso che qualora si dovesse fare una perdita anche cospicua sul capitale speso, lo Stato ci guadagnerebbe tuttavia assai e verrebbe poi a rimborsarsi di questa perdita.

Se noi consideriamo ora l'utile che il Governo potrà ritrarre da queste strade ferrate, costrutte a proprie spese, noi vediamo pur troppo che l'interesse che ne ricava è assai tenue, e non corrisponde per nulla alle ingenti somme che si sono spese e che si spenderanno ancora per ultimare. Noi siamo in grado d'instituire i nostri calcoli su documenti autentici e non sopra dati ipotetici. Noi possediamo un calcolo preventivo del bilancio del 1850 sull'interesse probabile che avrebbe dato la strada ferrata ultimata da Torino a Novi.

Abbiamo poi un rendiconto dell'azienda delle strade ferrate, in cui ci si dà il reddito definitivo positivo, ottenuto di questo stesso tronco per lo stesso anno 1850.

Noi vediamo che, col calcolo presuntivo presentato nel bilancio 1850, il reddito lordo di questa linea da Torino a Novi è stato calcolato di 2,151,199 lire; la spesa ad 865 mila lire, quindi il reddito depurato dalle spese in 1,266,199 lire. Dalle considerazioni a cui si appoggia questo calcolo presuntivo, pare che l'azienda delle strade ferrate avesse fiducia di aumentare questo stesso reddito, tanto pel trasporto

del denaro e degli oggetti preziosi, come pel trasporto delle piccole merci.

Pare ch'essa presumesse ancora che, se verso il fine dell'anno, come era sperabile, si fossero trasportate anche le merci grosse per questa strada ferrata, allora avrebbe ricavato un prodotto ancora maggiore.

Ma siccome le merci non cominciarono ad essere trasportate che nell'anno corrente, dovendo esaminare solamente il reddito del 1850, qui non è il caso di tenerne conto. Stiamo dunque semplicemente al trasporto dei passeggeri e delle piccole merci, come ebbe luogo nel 1850. Il reddito, torno a ripetere, il reddito netto dall'azienda nel suo bilancio presuntivo è stato calcolato in 2,151,199, ed invece nel rendiconto pubblicato nel corrente mese di aprile risulta il reddito netto in lire 661,225, cioè trovasi ridotto alla metà del calcolo presuntivo. E non crediate che l'azienda delle strade ferrate abbia cercato di attenuare questo reddito definitivo: tal cosa non è presumibile; tanto più che una tale discrezione nell'aumentare o diminuire questa cifra esisteva nelle proprie mani; e ne darò le ragioni. Le spese di amministrazione e di manutenzione per la strada ferrata già in corso non furono tenute scerverate affatto dalle spese di costruzione; e questo per una difficoltà quasi insuperabile, perchè bisognava servirsi di una parte degli impiegati, e di una parte dei convogli per ultimare lavori, e particolarmente per il trasporto di sabbia, dunque rimase a discrezione dell'azienda di scerverare dalla somma totale del reddito lordo quelle che credeva essere più approssimativamente vero per le spese di costruzione. Laonde non posso darmi a credere che abbia voluto portare queste spese di costruzione, conglobate colle spese di manutenzione e di esercizio, ad una somma troppo tenue; voglio dire che questa cifra di 661,000 lire che l'azienda ci dà come reddito netto, a mio giudizio, se non è esagerata, non è certo diminuita.

Tuttavia l'azienda non si sconforta, e nello stesso modo come nel bilancio presuntivo del 1850 ha fatto sentire che definitivamente la strada ci avrebbe fruttato un reddito del 5 per 100, oltre ai tanti altri vantaggi che ne sarebbero ridondati; ora, dopo questo risultato positivo del 1850, l'interesse del capitale è stato soltanto calcolato al 2 per 100 circa.

Ma credo che qui ci sia vera esagerazione, perchè l'azienda delle strade ferrate ha calcolato sopra un capitale di 59 milioni ed alcune centinaia di mila lire circa che si sono spese, o che si stanno per spendere, onde ultimare definitivamente il tronco da Genova a Novi, invece che dal calcolo della Commissione, tutto fondato su dati ufficiali, risulta che questa spesa è di 41 milioni e mezzo circa.

Ora ognun vede che il reddito di 661 mila lire sopra 41 milioni di capitale non fa sicuramente il 2 per 100, ma viene a fare soltanto l'uno e qualche frazione. Ma qui sta ancora tutto il punto: l'azienda delle strade ferrate nel fare il suo calcolo sul costo di questa linea, non ha punto calcolato l'interesse del capitale fintantochè non produceva alcun frutto, del capitale voglio dire impiegato nella medesima, il quale per alcuni anni sicuramente non diede frutto alcuno, od almeno tenuissimo; non calcolò la spesa prodotta dal deterioramento della strada, poichè si sa che una strada ferrata va soggetta ad un consumo annuo, il quale fa sì che dopo un determinato periodo di anni bisogna quasi rinnovare le traversine e le rotaie.

Dunque, se noi mettiamo ancora a calcolo queste spese, che senza dubbio si debbono tenere in conto da una buona amministrazione, vediamo scomparire affatto il reddito di questa linea, e ridursi quasi a zero.

Con ciò io non voglio dire che si siano gettati i denari per costruire questa strada; io sono perfettamente dell'avviso di coloro che credono che l'interesse principale delle strade ferrate consiste nell'attivazione dell'industria e della prosperità del paese, e non tanto nel reddito diretto; ma non è men vero che se si può aggiungere anche un reddito diretto, ed ottenere e l'uno e l'altro, sarà un'operazione assai conveniente.

Ora è egli presumibile che queste spese fatte dalla speculazione privata possano dare un interesse maggiore di quello che dà al Governo? Non c'è dubbio. Dunque, tanto per la costruzione delle strade ferrate, quanto per la loro amministrazione, pare evidente ed incontestabile che abbia a riuscire molto più vantaggioso l'affidare le medesime alla speculazione privata, tanto più che il nostro Governo, non so per qual ventura, pare che non conosca i sistemi migliori e più economici di amministrazione, perchè in generale dove si potrebbe fare con uno, ne spende due.

L'onorevole relatore del bilancio delle strade ferrate fece una relazione, dalla quale ognuno ha potuto scorgere com'egli abbia esaminato ed approfondito l'argomento che aveva a trattare.

Se in questa relazione non è omissa nulla di quanto può servire ad illuminare il giudizio della Camera, nello stesso tempo non si può dire che il relatore sia stato severo ne' suoi giudizi, che anzi a me parve tollerantissimo, giacchè dopo aver dimostrata l'esagerazione di diverse spese, finisce poi sempre per approvarne lo stanziamento, concludendo con una frase sovente ripetuta, *che la spesa, cioè, non pare molto esagerata.*

Tuttavia, malgrado tanta moderazione trovansi in quella relazione sufficienti dati per concludere che la nostra amministrazione, in questa parte, è ancora ben lungi dall'aver raggiunto quel sistema economico che viene praticato presso le altre nazioni.

Ebbe un'idea felicissima l'amministrazione delle strade ferrate quando volle prendere per tipo l'amministrazione delle strade ferrate del Belgio, anche perchè abbiamo presso noi e in essa amministrazione impiegati di molta vaglia, i quali sono nativi del Belgio, e che dirigono le nostre strade ferrate; ma tuttavia dico, se noi consideriamo bene le cifre comparative che vennero presentate nella relazione di questo bilancio, tra le spese particolarizzate dall'amministrazione e manutenzione delle nostre strade ferrate con quelle del Belgio, risulta che noi, tanto per l'esercizio delle strade ferrate medesime in complesso, come per le spese in particolare per gli impiegati e per quelle di locomozione e di combustibile, abbiamo un aumento di spesa di grande considerazione. È ben vero che l'azienda ci fa sentire che, trattandosi dei primi anni in cui s'amministrano queste strade ferrate, non si ha ancora tutta quell'esperienza che è pur necessaria onde semplificare l'amministrazione medesima e ridurre le spese al minimo; ma io non so il perchè lo Stato debba fare questa esperienza sul proprio, e senza riferirsi ai risultati ottenuti negli altri paesi dove esistono strade ferrate da molto tempo. Per me non v'è dubbio alcuno che se alla speculazione privata fosse data l'amministrazione e manutenzione di queste strade ferrate, si potrebbe fare un grandissimo risparmio, il quale ove non fosse della metà, potrebbe almeno ridurre le spese di questa amministrazione ai due terzi di quanto si spende attualmente.

Aggiungasi ancora, che noi continuando a costruire, a mantenere ed amministrare a nostre spese queste strade fer-

rate, vedremo aumentarsi straordinariamente la falange degli impiegati, la quale falange essendo oltre ogni credere già numerosa ed eccessiva, come si riconosce anche dai calcoli di confronto dello stesso relatore della Commissione del bilancio, ne avverrà che fra alcuni anni cominceranno anche per questa azienda le categorie delle pensioni, ciò che voi, o signori, ben sapete quanto sia gravoso e molesto per le nostre finanze, e come sia debito il diminuire, anzichè aumentare questa categoria.

Per queste considerazioni io conchiudo come aveva cominciato, coll'appoggiare l'ordine del giorno proposto dal deputato Bastian. Tuttavia avverto che con quest'ordine del giorno io intendo soltanto d'invitare il Governo a portare seria attenzione a questo principio, e non già di spingerlo ad adottarlo, mentre io so come sia delicato e difficile questo argomento, epperò intendo di lasciare ampia libertà al Governo, perchè non persuaso, che quando egli prometta di farlo, non lo prometterà per semplice forma ma coll'intenzione di attendere alla promessa.

IOSTI. Io dissento dall'ordine del giorno del mio amico Bastian, sostenuto dal signor Lanza, e la ragione di questo mio dissenso è semplicissima. Io non vorrei che il Ministero fosse invitato a vendere la strada ferrata, a concedere a speculazioni private il tronco che rimane tuttora a costruire, e tanto meno che venisse a ciò fare obbligato, perchè io credo questo il peggiore dei mezzi fra i tanti che si potrebbero adottare in questa materia d'opere pubbliche.

Si dice che la strada costruita dal Governo costa di più che non costruita dall'industria privata, ed io l'ammetto; sia pure maggiore o minore la differenza tra le opere costruite dall'industria privata, e quelle eseguite ad economia per opera dei Governi, e la differenza è apprezzabile; ma, ristretta fra limiti conosciuti, non è poi tanto esorbitante come si pensa. La costruzione eseguita dal nostro Governo eccede quella comune proporzione, ed a questo riguardo lascio agli amministratori di difendere il loro operato; si potrà riformare ciò che abbisogni di riforma, senza che da ciò derivi una sufficiente ragione per cui si abbia a vendere un tronco di una strada ferrata, anzichè farsi ad economia dal Governo stesso.

Prescindendo quindi da tutti gli inconvenienti del nostro sistema amministrativo, che lascio agli interessati di giustificare, e considerando la questione in se stessa, nella convenienza, cioè, sotto tutti i rapporti economici commerciali e politici, dirò che le strade ferrate non sono per nessun paese, e molto meno per il nostro, una speculazione, un impiego di capitali che debba riuscire proficuo, ma sono una vera passività per tutti, per noi poi una passività di necessità ineluttabile.

Non si deve aver riguardo a quanto si impiega il danaro nelle costruzioni delle strade ferrate, massime nella nostra da Genova alla Svizzera, e da Genova a Torino, poichè queste strade, fossero anche passive, dobbiamo costruirle, essendo esse le uniche che possano mantenere l'importanza economica e commerciale del nostro paese relativamente agli altri Stati d'Europa.

Questa è questione eguale a quella per l'esercito, che bisogna tenerlo (dico per quelli che così pensano, perchè in quanto a me conservo la libertà della mia opinione) (*Ilarità*) senza cercare che cosa frutti il danaro impiegato nel suo mantenimento.

Per me, che le strade ferrate le voglio quand'anche fossero passive, questa ragione dell'interesse dei capitali

non c'entra per nulla. Vi potrebbe essere la questione della possibilità, se, cioè al paese, nelle circostanze attuali, convenga fare le strade o desistere da questa impresa. Anche qui io dico che non siamo liberi nella scelta, e che la strada bisogna farla ed assolutamente ultimarla, in qualunque stato finanziario trovisi il paese, il quale d'altronde è capacissimo di sostenere queste spese.

Dunque non vi rimarrebbe che la questione pura della convenienza, se costerebbe meno di farla ad economia, o il vendere i tronchi già fatti, ed abbandonare quelli che restano a fare alla speculazione della industria privata.

Ora io domando (avuto riguardo alle ragioni tanto finanziarie che commerciali e politiche del nostro paese): perchè vendere?

Se le circostanze sono favorevoli per vendere con convenienza, esse devono pure esserlo per un prestito onde ultimare quanto rimane a compierle.

Se vi sono capitali per comperare una strada fatta, vi saranno anche capitali per farne un'altra, e voi li avrete alle stesse condizioni di sicurezza e profitto che vi sarebbero dati nella vendita.

Ora in queste angustie finanziarie d'Europa, in questa diffidenza generale, ci sarebbe la stessa difficoltà per un caso e per l'altro, ed io credo che si dovrebbe perdere assai più sul capitale che fu speso a costruire la strada già attualmente fatta, di quello che ci costerà l'interesse del capitale necessario alla nuova costruzione.

Io non so se, riflettendo ben seriamente su queste considerazioni, i miei amici non troveranno che io abbia ragione.

Ma, oltre a queste considerazioni, ve n'ha un'altra, o signori, che già fu accennata dall'onorevole signor Lanza. Egli stesso diceva: le strade ferrate si fanno per l'utile indiretto, non già pel ricavo immediato, per l'interesse del solo capitale che vi si impiega, si fanno in sostanza per l'utile del commercio e dei viaggiatori, non per finanziaria speculazione, sibbene per lo sviluppo che si dà all'industria ed al commercio, e per l'utile generale diretto delle popolazioni, d'onde un non minore utile indiretto per le finanze. Ora, io dico, è mestieri di tener conto di tutti questi vantaggi, e calcolare quanto potrà produrre il porto di Genova ed il commercio di transito nel nostro paese, per calcolare sino a qual punto può essere utile anche sotto il solo punto di vista finanziario, una determinata spesa per strade ferrate.

Oltre di che, è a vedersi ancora se malgrado il tenue lavoro, non sia necessario anche un sacrificio onde sostenere Genova ed il nostro commercio di transito nella concorrenza colle altre vicine nazioni. A tal fine è d'uopo che ci conserviamo la libertà di diminuire il prezzo dei noli per quanto sia necessario; ed invero potrebbe succedere che, condotta a termine la strada ferrata, vi ravvisassimo la convenienza di abbandonare l'intero debito ai nostri posteri, i quali, più ricchi di noi in grazia della medesima, potrebbero pagarlo con minori sacrifici, onde ridurre la tassa del transito ad una somma minore di quella che sarà imposta dagli altri paesi in concorrenza con noi.

Ora tal cosa non si potrebbe praticare, ove si vendesse la strada ferrata; imperocchè è impossibile che si possa fare un contratto di tal natura, e con condizioni eventuali indefinite.

Ciò posto, chi non ci assicura che il transito gratuito delle merci che vanno alla Svizzera, non possa impegnar questa a collegare le sue strade colla nostra. Chi può con-

tendere che tal mezzo equivarrebbe al concorrere coi nostri capitali alla costruzione della stessa sua strada? Chi dirà che quando le strade della Svizzera fossero collegate colla nostra, che l'utile che si trarrebbe dal nostro porto di Genova, unitamente agli altri vantaggi del commercio di transito, non fosse tale e tanto da indennizzarci dell'interesse di 120, e 150 milioni, a cui ammonterà questa strada?

Dunque voi vedete, o signori, che considerando la questione sotto tutti i lati, sarebbe un impegnarci forse con poca maturità di consiglio pronunciarsi sin d'ora in favore d'un determinato sistema. Io non dirò che dopo maturo esame non possa risultare conveniente la vendita, ma solo che non conviene impegnarci per ora coll'ordine del giorno proposto dal mio amico Bastian.

Si diceva poi anche di affidare l'incarico dell'amministrazione della strada all'industria privata; ma questa è una proposta affatto estranea, affatto indipendente dall'altra, e può benissimo risultare utile questa, senza che ne risulti la convenienza della prima, nè io per ora intendo nè approvarla nè oppormi; di questa a suo tempo.

Forse tutti i preopinanti, che sostengono doversi vendere le nostre strade ferrate, non danno alla nostra strada di Svizzera ed a quella della Francia quell'importanza che io loro concedo, e che non dubito punto sia per essere giustificata in tempi non molto lontani.

Calcolare poi il reale ed ultimo prodotto della strada, adesso che non abbiamo che tronchi interrotti, è cosa molto difficile. Il reddito che attualmente si ottiene non può servire in certo qual modo che di indizio a prevedere quale sarà il provento che si ricaverà quando la strada sarà tutta ultimata, e in piena attività, perchè nessuno al certo mi negherà, che sarà in allora quintupla e forse anche decupla la produzione, e che se al presente noi ricaviamo il 2 od il 2 e mezzo per cento, quando la circolazione sarà libera e attivata su tutta la linea, vi sarà una ragionevole presunzione di credere che ne ricaveremo almeno l'interesse del quattro o del cinque per cento. E dirò francamente che tanto io spero non senza fondate ragioni.

Una delle considerazioni esposte dall'onorevole deputato Lanza fu quella d'uscire dall'incertezza sul prezzo definitivo di questa strada, giacchè egli vede che tutti gli anni le spese dei diversi tronchi che si eseguiscono eccedono in pratica del terzo, e del doppio la cifra stata presentata nel progetto.

A questo riguardo io dico: o ciò dipende da incapacità amministrativa, ed a questo si può riparare; certo è un vizio che vuol essere corretto, ma non è una ragione assoluta perchè si debba dar la preferenza alla vendita della strada; o questo inconveniente tiene alla natura delle opere difficili a precisarne le spese *a priori*, e allora, o signori, voi avrete la stessa difficoltà a precisare la cifra e le condizioni della vendita. In ambo i casi bisogna dar molto all'azzardo, colla differenza che nella costruzione a economia voi non ingannerete nessuno, nè correrete il pericolo di defraudare lo Stato. Perchè, una delle due: o voi fate col compratore un contratto lesivo, e chi sa calcolare i sacrifici cui dovrete sottostare, massime se il compratore è straniero e appartenga ad una forte nazione? O il contratto è eccessivamente utile al medesimo, e allora chi vorrà assumersi avanti il paese tanta responsabilità?

Secondo me la ragione stessa che adduceva l'onorevole deputato Lanza per consigliare la vendita è una valida ragione per non accettarla.

La questione, signori, delle strade ferrate, è semplicissima, e nello stato attuale delle cose molto ristretta. Bisogna farle a qualunque costo, ultimarle il più prontamente, il più speditamente che si possa, e a questo riguardo io raccomanderei al signor ministro molto più prontezza nello studio dei progetti, e maggiore alacrità ancora nell'approvazione di questi, i quali l'attendono inutilmente mesi e mesi; sarà colpa degli ordini nostri burocratici, o di altra causa, non lo so; ma questo so, che intanto v'ha un grande capitale infruttifero, perchè intanto tutti i tronchi che sono già eseguiti restano infruttuosi. Io quindi mi raccomando al signor ministro ed all'amministrazione perchè faccia lavorare i suoi ingegneri, li aumenti ove non sieno bastanti, stimoli le Commissioni a riferire prontamente, sicchè il paese vegga una volta che si opera con attività, energia e prontezza.

L'altra questione è quella del denaro; quando verrà questa questione, che forse tutti, perchè la principale, credono difficilissima, ed io semplicissima (*Ilarità*), quando verrà la questione del come provvedere il denaro, dirò perchè io creda che per strade ferrate, per opere di pubblica utilità non sia tanta difficile il trovar danaro nel paese. Un pensiero non del tutto da trascurare lo ha già suggerito l'onorevole signor Pietro Bianchi, ed io di preferenza aderirei al suo progetto anzichè a quello de'miei amici politici.

Quando si dovranno trovare denari (e non ci è via di mezzo perchè queste strade bisogna farle), li troveremo sempre o all'estero od all'interno. Basti poi il dire (ed ognuno converrà meco), che forse non vi fu epoca in cui vi fosse tanto denaro in Piemonte, come ve n'è attualmente. Il modo poi di saperlo invitare a venire nelle casse del Governo, questo lo lascio alla cura del ministro delle finanze che saprà risolvere questo problema meglio di me. (*Ilarità*)

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il ministro dei lavori pubblici ha la parola.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Nelle opinioni esternate fin qui da alcuni onorevoli membri di questa Camera, e già prima anche nella relazione dell'onorevole signor Menabrea, era consigliato il Governo a studiare il modo più conveniente, sia pel rapporto economico che per quello tecnico, di far procedere con celerità i lavori delle strade ferrate. L'opinione generale si è che il Governo dovrebbe cedere queste strade a compagnie di speculatori; ma la Camera riconoscerà di leggieri che, perchè il Governo possa prendere questo partito, al quale egli lungi dall'essere avverso, come pare si supponga, sarebbe anzi dispostissimo, si richiedono due condizioni. La prima si è che si presentino queste compagnie; la seconda che le medesime facciano patti giusti, convenienti, tali, cioè, che il Governo accettandoli non eviti uno scoglio per rompere in un altro di gran lunga peggiore, mettendo non solo lo Stato in un più grave imbarazzo finanziario, ma deludendo il paese che aspetta tante risorse da queste costruzioni, se non le vedesse proseguire almeno con pari attività di quella con cui attualmente vi si attende dal Governo. Egli è certo che se io venissi alla Camera proponendo partiti presentati da una società, i quali fossero dannosi agli interessi dello Stato, la Camera non gli accetterebbe; ed il Ministero, prima che la Camera li rifiutasse, non sarebbe disposto a presentarveli.

Io esporrò alcuni cenni per mostrare l'improbabilità che allo stato attuale delle cose si possano trovare queste compagnie: varie volte e da molti se ne parlò, e si citò quasi sempre l'esempio dell'Inghilterra; ma quelli che invocano

quel paese ad esempio, mi pare che non diano bastante importanza alla differenza di condizioni e di circostanze che corre tra quel paese ed il nostro. In Inghilterra sovrabbondano i capitali, e sovrabbondano in modo che veggiamo tuttodì non esservi impresa che venga proposta, e che abbia la prospettiva di utilità anche mediocre e talvolta minima, per cui non si trovino capitalisti disposti a concorrervi; si vedono insomma avventurarsi colà capitali immensi in opere di cui noi non possiamo neppure concepire l'idea.

Noi abbiamo veduto come per congiungere un tronco di strada ferrata con un altro, Stephenson ebbe a proporre ad una società di spendere niente meno che 600 o 620,000 lire sterline, circa, che formano da 16,000,000 di lire, al che venne prontamente aderito, e si trovò così mezzo di passare un braccio di mare in un modo affatto straordinario. Così dicasi di altre colossali opere di ogni sorta che colà si attuarono nel giro di pochi anni.

Se non che mi si dirà: dacchè in Inghilterra vi ha questa sovrabbondanza di capitali, procurate di attirarne parte nel nostro paese; al che risponderò che il Governo sarebbe lietissimo di veder avviati quei capitali al nostro paese, e che quando per parte di qualche società inglese venissero fatte proposizioni ragionevoli, la Camera può essere certa che il Governo sarebbe dispostissimo ad accettarle, ma ognun sa la differenza grande che passa dall'impiegare i capitali nel proprio paese, in Inghilterra dove il credito è stabilito sulla ricchezza locale, dal trovare gli stessi capitalisti, i quali vogliono cimentare i loro fondi in paese straniero; fuori del loro paese gli inglesi sono speculatori come tutti gli altri, ed hanno ragione.

Nel loro paese, le condizioni essendo diverse affatto, e per sicurezza, e per considerazioni di credito e di altri vantaggi che non occorre qui enumerare, si può star certi che impiegano i capitali ad un tasso infinitamente minore di quello che sarebbero disposti a farlo fuori di casa loro. Ad ogni modo, ripeto che quando si presentassero consimili società, il Governo non rifiuterebbe le loro proposte qualora fossero esse accettabili; ma un altro motivo per il quale io credo che difficilmente noi potremo trovare il concorso di questi capitali a patti giusti e ragionevoli, è la condizione in cui si trovano attualmente le nostre strade ferrate.

Noi abbiamo spesi 60 milioni circa di lire, dei quali non portano frutto che 36 milioni circa, stati impiegati nella strada da Torino ad Arquata. Veramente questi 36 milioni sono calcolati da Torino a Novi; ma se aggiungiamo le spese fatte nel tronco da Novi ad Arquata, e sottraggiamo invece le somme già spese nel tronco di San Paolo, le quali non sono ancora fruttifere, resteranno un dipresso quegli stessi 36 milioni come unico capitale impiegato in modo da dar frutto. Abbiamo dunque i residui 24 milioni circa che non danno per ora alcun interesse. Questi 24 milioni sono già realmente spesi, e la somma va continuamente crescendo, perchè i lavori sono in grande attività da Arquata fino a Genova, e da Alessandria sino al Ponte sul Po.

Tutti questi lavori furono appaltati per una somma ingente, cioè per circa 40 milioni. Ora chi è responsabile verso gli appaltatori di queste opere? Certamente il Governo. Come dunque potrà una società prendere ingerenza nel compimento di queste opere, già appaltate, con ragionevole di lei utile, e con profitto del Governo? Io non saprei comprenderlo, mentre il Governo rimarrebbe responsabile verso gli appaltatori, e non la società che non avrebbe alcun contratto coi medesimi.

Io credo dunque che allo stato delle cose il concedere

all'industria privata la prosecuzione dei lavori della strada ferrata sarebbe un aggravare grandemente le nostre condizioni senza alcuna sorta di compenso anche indiretto.

È stato anche proposto un sistema misto, mercè cui cioè il Governo farebbe le opere d'arte, e lascierebbe alla società i rimanenti lavori, vale a dire l'armamento della strada, la provvista del materiale fisso e del materiale mobile.

Che veramente questo sistema si possa proporre per una strada ferrata, nella quale le opere d'arte non importino la maggior parte della spesa, io lo comprendo, ma per una strada ferrata, in cui le opere d'arte sono la parte più essenziale, cioè i quattro quinti, per non dire i cinque sestimi, secondo i vari tronchi, come quelli da Arquata a Genova, e da Alessandria verso il lago Maggiore, io non vedo veramente come lo Stato farebbe una buona speculazione cedendo alla società la parte sola del materiale, il quale inoltre deve poi ritenersi, già sarebbe pure per la maggior parte appaltato.

Signori, questo sistema è stato sperimentato in Francia, e quale ne sia il risultato è a tutti ben noto.

Qui si parla molto dei vantaggi delle società, si dice che le medesime sogliono usare molte economie, quali il Governo non può sperare di ottenere, si esagerano anche le perizie preventive, fatte per le strade ferrate nelle varie epoche trascorse. Ora io dico che, se nel continente europeo, ed anche in Inghilterra (escludo solo l'America) si sono fatte strade ferrate, in cui la spesa effettiva si sia meno scostata dai primitivi calcoli, queste sono senza dubbio le strade ferrate del nostro paese.

Osserverò a questo riguardo che i primi estimi non ascendevano già ai soli 120 milioni, ma sibbene 125,800,000 lire a un dipresso come venne rappresentato nel prospetto dell'azienda delle strade ferrate unito al rendiconto del 1849, dove erano iscritti i preventivi valori assegnati ai vari tronchi di strada ferrata fin da parecchi anni indietro; questi erano, come dissi, portati a 126 milioni circa; allora non si aveva ancora nessuna esperienza di tal genere di opere, nuove affatto nel nostro paese, ma questa essendosi in breve acquistata, fu dimostrato che se in alcuni tronchi si è oltrepassata la spesa presunta, il ribasso ottenuto all'asta ha quasi sempre compensato il maggior costo. Attualmente si va facendo un lavoro sempre più esatto, perchè le opere sono in massima parte appaltate; so bene che la maggior parte di questi appalti riguardano lavori a misura, i quali vanno talvolta crescendo, ma si sono ottenuti tali ribassi da coprire, come spero, ogni eccedenza.

Quanto alla linea del lago Maggiore, ove si mantenga il primitivo progetto di andare ad Arona, è sufficiente la somma proposta di 103 milioni; ove però si adottasse l'altro progetto di andare a Pallanza, per cui la Camera espresse l'intendimento di far procedere ad appositi studi, la spesa aumenterebbe forse di sei milioni; ma partendo dal primo progetto, io dico che la somma di 103 milioni sarà bastante a compiere i lavori, e questa somma sarà minore di quanto si spese per altre imprese simili condotte da pubbliche amministrazioni in Europa, e non maggiore di quelle condotte dalle compagnie. Si disse che queste molto più avvedute misurano assai meglio le loro spese, facendo preavvisi così giusti da non ingannarsi tanto facilmente come le pubbliche amministrazioni.

Signori, ho qui sott'occhio uno stato stampato in Francia, comprensivo di 21 strade ferrate fatte da varie società, nel quale vi sono molti dettagli; fra questi mi limiterò ad accennarvi il totale dei fondi sociali con cui si intrapresero

queste strade sulle basi dei capitoli che, studiati dalle società, furono esaminati ed approvati dal Governo, perchè ravvisati giusti nei calcoli preventivi delle rispettive imprese, e vi contrapporrò la cifra del costo totale delle stesse strade ad opera compiuta.

Cominciando alla strada del Nord e sue diramazioni, sino e compresa quella di Saint-Germain, il complessivo fondo sociale primitivamente calcolato per le 21 strade ascendeva a 468,100,000, la spesa realmente incontrata rilevò a non meno di lire 702,400,000, e così a circa il 50 per cento di più di quanto le stesse società avevano nei loro calcoli prestabilito.

Vedete adunque, o signori, che se gli ingegneri del Governo possono ingannarsi, si ingannano pur anche gli ingegneri delle società.

Se volete poi avere una prova che queste società non fanno quei prodigi che si crede generalmente, la troverete nel corso delle azioni di queste stesse strade ferrate non preso in epoche tristissime, come ebbe la Francia pochi anni fa, in cui decaddero a segno, che realmente parve che la maggior parte corressero pericolo di fallimento, ma recentemente, al prezzo del 5 aprile 1851, voi vedrete che, astrazione fatta da tre strade, il corso delle cui azioni è alquanto superiore al valor nominale (le azioni sono tutte di 500 lire, generalmente parlando), tutte le altre sono in grave, e talune anche in enorme perdita.

Le azioni della strada da Dieppe a Fécamp (le sole forse di 400 lire) furono ridotte a lire 196 25; quelle della strada da Parigi a Strasburgo da lire 500 a 370; quelle della strada da Tours a Nantes a lire 275; quelle della strada del Centro, ridotte a 440 e questa è pure una delle strade le meglio avviate.

Le azioni della strada ferrata da Avignone a Marsiglia, da 500 discesero a lire 207 50; quelle della strada di Rouen all'Havre, a lire 270, e così si vada via discorrendo.

Dunque, io non so comprendere come, a fronte di questa critica condizione in cui si trovano le società francesi, ci possiamo ancora lusingare di veder concorrere da noi i capitali stranieri per intraprendere le nostre strade.

Si ponga mente a quanto si discute da lungo tempo in Francia per l'esecuzione della strada da Parigi a Lione e da Lione ad Avignone: per questa linea furono fatti progetti sopra progetti, si sono presentate compagnie che imponevano enormi condizioni, attalchè l'Assemblea dovette rifiutarle.

Ultimamente venne redatto un altro progetto che si discusse in seno della Commissione dell'Assemblea, ed uno dei membri della medesima, che conta fra i più illuminati ingegneri di Francia, cambiata opinione, trovava che con quelle condizioni non era possibile di compiere la strada ove lo Stato non l'assumesse egli stesso.

Ora, o signori, la nostra strada è in condizione più malagevole di quante altre si costruiscono ora in Europa. La strada da Arquata a Genova non è che una serie continua di grandi e difficili opere. Ora, come si potrà sperare che con queste opere già appaltate, con la responsabilità che ha lo Stato verso gli appaltatori, si rinvenga una società solida che non abbia solo in mira l'aggiotaggio delle azioni, ma sia veramente disposta a proseguire e compiere una così vasta impresa?

Aggiungerò poi che ciò che sopra tutto mi fa quasi perdere ogni lusinga di trovare una società solida, si è appunto il vedere che sinora una sola si è presentata, la quale chiedeva di acquistare le strade ferrate già fatte, e si obbligava di

compiere le altre già incominciate. E notate che questa non era una società composta di quei tali speculatori che talvolta si presentano per aver un titolo a cominciare operazioni di aggio d'azioni o simili, e poi abbandonare l'impresa prima d'averla iniziata; la era una società solidissima, composta d'uomini per ogni titolo rispettabili, e parecchi tra i primi banchieri dello Stato.

Permettetemi, o signori, che vi esponga brevemente alcune delle principali condizioni offerte da questa società; lascerò quindi che voi siate giudici se un ministro dei lavori pubblici poteva accettarle.

La prima condizione posta da questa società (composta credo di 11 o 12 dei principali banchieri) era questa: essa assumeva la strada tutta nello stato attuale coi tronchi compiuti ed incompiuti, e si obbligava ad osservare e fare eseguire i contratti in corso, ma ella non intendeva rimborsare al Governo il totale della spesa già fatta, ma solo il 60 per cento, in guisa che si trattava di perdere niente meno che il 40 per 100, e siccome lo Stato già avrebbe eseguito o necessariamente impegnato cogli appaltatori circa 107 milioni, così la perdita ammontava a circa 43 milioni. Sui lavori non eseguiti nè impegnati voleva un abbuono del 10 per cento sul costo. Oltre a ciò essa domandava l'esenzione assoluta d'ogni dazio per l'introduzione dall'estero di tutto il materiale, voleva che lo Stato le assicurasse il 5 per cento sulla spesa effettiva... (*Mormorio*)

LANZA. Questa è un'usura.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Perdonino, signori, questa non è usura, mentre i membri che componevano questa società, non erano certamente usurai, ma bensì grandi capitalisti e reputati commercianti.

Lo Stato adunque doveva assicurare il pagamento dell'interesse del 5 per cento sulla spesa effettiva.

Ben è vero che la società affermava che in mano sua la strada avrebbe fruttato moltissimo, in guisa che questa concessione del 5 per 100 non era che apparente; ma io ripeto: come sono lungi dall'opinione di quelli che attribuiscono alla nostra strada un prodotto minimo, così non credo neppure possa il medesimo eccedere così di leggieri un discreto tasso anche nelle mani di qualsiasi ben ordinata società.

Si chiedeva dunque il 5 per 100 sul capitale effettivamente speso, si domandava inoltre che per trenta anni fosse assolutamente proibito di costruire altre strade ferrate che mettesero dal Piemonte alla Riviera.

Io non so se i deputati della Riviera avrebbero trovata ragionevole questa condizione: per me dirò, che quantunque riconosca non essere per certo lo Stato attualmente in caso d'impegnarsi a fare un'altra strada attraverso gli Appennini, tuttavia se fra 30 anni, come non dubito punto, le cose procederanno come ora, tranquillamente, quietamente, se la Camera sarà intenta come lo è ora a ristabilire le finanze, in 30 anni, dico, non solamente avremo saldato i nostri debiti, ma potremo anche fare un'altra strada che metta capo ad un altro punto della Riviera. Come dunque obbligarsi per tanto tempo a non farne alcuna? E perchè, quand'anche non vi fosse prospettiva di farla, contrarre un tal obbligo con una società, obbligo che non posso a meno di chiamare antinazionale? Si domandavano per soprappiù le tariffe come quelle della società di Savigliano. La società di Savigliano fa una strada coi capitali suoi, ha una linea che non è di quell'interesse generale che è la nostra; alla società di Savigliano per verità sono state accordate tariffe alquanto maggiori, ma io non veggo, perchè, dopo tutte le altre condizioni domandate,

si sarebbero dovute accordare ancora tariffe eguali a quelle della società di Savigliano.

Queste tariffe sono eguali alle nostre per la prima classe, di circa il 7 per cento maggiori per la seconda classe, e sono il 25 per cento, cioè da 4 a 5 centesimi maggiori per la terza classe. Vedete dunque che aggravio, principalmente alla classe così rispettabile e che ha tanto bisogno di soccorso dallo Stato qual'è la classe povera, o dicasi pure la meno agiata.

Lo stesso, e più ancora, si dica del trasporto delle merci. Noi abbiamo la tariffa di 18, 15 e 12 centesimi per tonnellata e per chilometro, mentre alla strada di Savigliano è stata concessa una tariffa di 20, 18 e 16, ravvisata necessaria per quella strada; ora, trasportate questa tariffa da quella alla nostra strada, e vedete che differenza, che aggravio darebbe questa al commercio! Ma non basta tutto ciò; essi hanno detto: questa tariffa che voi ci darette, noi la terremo in complesso (il che non so nemmeno ben capire come si potrebbe in pratica attuare), ma nel dettaglio noi ci vogliamo riservare la facoltà di alterarla nei vari tronchi. Quindi in un sito sarà applicata una tariffa più forte, ed in un altro meno. Vedete che principio è questo! principio che non è ammesso in alcun paese del mondo.

AmMESSO questo principio, sarebbe accaduto che, se la società avesse, per esempio, voluto favorire il commercio di Torino a preferenza di quello di Genova, avrebbe aumentata molto la tariffa di Genova ad Alessandria, e resa più tenue quella da Alessandria a Torino, e viceversa se avesse voluto favorire il commercio di Genova. Eravi ancora un'altra condizione che rendeva l'aggravio sempre maggiore; si pretendeva il tre per cento di provvisione, e queste provvisioni si mettevano sui capitali, sui quali lo Stato era obbligato di pagare l'interesse. Si voleva che, durante la costruzione, si tenesse conto degli interessi per capitalizzarli; e, finalmente, si facesse un assegno per ciascheduno dei soci di una pensione da prelevarsi sui prodotti della strada. (*Risa*) Ora io vi domando, o signori, se dovevo aprir trattative su queste offerte, e quali speranze io possa ancora avere di trovare un'altra società, quando la suddetta, composta di tali onorevoli e solidi capitalisti, mi presentava domande di simil genere, e presentandole, dichiarava essa stessa espressamente che le riconosceva onerose, ma che essendo impossibile di trovare nel paese capitali, bisognava che imponesse condizioni quali il credito e la riputazione delle loro case richiedevano per ottenere capitali esteri. Io desidero che vengano capitali dell'industria privata e da fuori; ma non credo che il loro concorso a condizioni così onerose sia conveniente al paese. In conseguenza io torno al mio principio: dell'invito contenuto nell'ordine del giorno, il Governo in massima non abbisogna, perchè quando si presenteranno società, e saravvi possibilità di far patti giusti, equitativi, ho dichiarato a quanti mi hanno parlato di ciò, e furono moltissimi, che io sono disposto, e meco tutto il Ministero, ad accettarli: riesce dunque superfluo l'insistere perchè il Governo accetti proposizioni di privata società, mentre all'invece potrebbe succedere che il Governo, pressato da quest'ordine del giorno, deviasse dal buon sentiero, e intavolasse trattative che fossero poi ravvisate meno vantaggiose, meno convenienti all'interesse del paese.

Noterò ancora, perchè la Camera possa deliberare con maggior maturità di consiglio, che alcune offerte sono state fatte parzialmente per l'esercizio e per la manutenzione delle strade. Fra le altre, una società francese ha domandato di assumere il servizio di trazione, assumendo a suo carico

tutti i meccanismi, e provvedendo l'occorrente combustibile; ma quando si sono esaminate le condizioni proposte da questa società, si sono riconosciute così gravose che fu impossibile l'accettarle senza danno dell'erario. Nè potevano essere altrimenti. Una società estera che venga a stabilirsi qui deve fare delle spese di primo impianto assai notevoli; e poi, su quali dati può ella fondare i suoi calcoli? Su quanto riconosce costare a noi l'esercizio attuale della strada.

Ora, o signori, quando un'impresa si trova in uno stato di imperfezione, il porsi a contrattare è il peggior partito che si possa prendere; io ho il convincimento che, quando la strada sarà perfettamente compiuta, quando noi avremo i nostri *ateliers* montati e potremo riconoscere con esattezza le spese necessarie a farsi, ci converrà certamente appaltare l'esercizio della strada, ma non in questo momento.

Altra offerta era stata fatta per la manutenzione della strada, e questa pure era gravosissima per gli stessi motivi che ho disopra accennati.

L'impegnarsi poi attualmente con società che ricevano parzialmente le varie parti dell'esercizio della strada, sarebbe un contratto peggiore di tutti, perchè queste società non si impegneranno nè per due, nè per tre anni, ma per un tempo più o meno lungo, senza del che non troverebbero profitto nell'impiegare i capitali in spese di primo stabilimento: ed intanto, voi sarete legati con una società con cui avrete contrattato in base di elementi imperfettissimi, perchè tratti dai primordi di un esercizio non ancora affatto normale, e sarete legati in modo che volendo in appresso venire ad un appalto generale con una società su basi sicure e positive, non potrete più farlo.

Dunque, astrazione fatta della poca convenienza di queste parziali offerte, ed anche supposto che fossero convenienti, io non consiglierai mai il Parlamento ad accettare proposizioni di questa specie.

Io poi dirò francamente che non so vedere, tanto più nelle circostanze attuali, in cui è cessato quell'entusiasmo per le strade ferrate, per cui si credeva che queste fossero una fonte di ricchezze infinite, e si vede invece quante tristi speculazioni fecero in esse le private società; non so vedere, ripeto, come, generalmente parlando, l'amministrazione delle medesime per mezzo di pubblici funzionari sia così funesta quale viene rappresentata.

Quest'idea nasce essenzialmente dacchè si vuol giudicare dei risultamenti da una condizione di cose imperfettissima, dai primordi dell'esercizio di una strada ferrata. Se si fossero esaminate le condizioni in cui erano nei loro esordii tutte le strade fatte dalle società, si sarebbero trovati a un dipresso eguali inconvenienti. D'altronde, io veggio alcuni paesi certamente avveduti ed accorti seguitare questo sistema per il principio che pei Governi la costruzione di strade ferrate, non è una speculazione di danaro, ma una sorgente di benessere e di vantaggi pello Stato; si tratta di ottenere nelle medesime la maggior sicurezza, di far procedere il servizio con esattezza, e di aver un mezzo di comunicazione celere, spedito, ed alla portata dei mezzi finanziari della più gran parte dei cittadini.

Il signor Lanza ha detto che crede che le società costruiscano le strade ferrate più solide del Governo, perchè hanno l'interesse della conservazione. Se la società fosse ne' suoi primi azionisti duratura quanto dura la concessione, l'argomento potrebbe valere; le società avrebbero allora interesse di far bene le strade per non essere obbligate a spendere somme enormi per rifarle; ma come si costituiscono queste

società? Esse si costituiscono in modo che, messe in corso le azioni, il loro principale interesse si riduce a che le medesime montino ad un quoto assai elevato, e perchè questo quoto sia molto elevato, è evidente che bisogna economizzare il capitale; quindi voi vedete che nei primi anni o buona o cattiva, ben costrutta o pessimamente fatta la strada ferrata, se il dividendo è molto grasso, le azioni allora si vendono, e chi c'è dentro vi rimarrà, a qualcheduno toccherà poi il pensare a riparare la strada.

Ma lo Stato non procede a questo modo; ed io credo di poter dire francamente che in generale le strade ferrate dello Stato nostro possono riguardarsi come un modello; lascio però sotto questo rapporto a tutti la soddisfazione di detrarre più o meno su ciò che si è fatto. Ma prego la Camera di osservare che lo scopo più importante di un sistema di strade ferrate si è quello di dare un grande movimento al commercio e ad ogni maniera di relazioni sociali: quindi vediamo che nei paesi i quali più abbisognavano di questo grande impulso i Governi hanno assunto a proprio carico la costruzione e manutenzione delle strade ferrate.

Nel Belgio le strade ferrate sono state fatte appunto a carico dello Stato per favorire gl'interessi generali del paese; e si esercitano pure per amministrazione pubblica; eppure nel Belgio il sistema è compiuto, e non si può dire che il Belgio non fosse in caso di abbandonare all'industria privata almeno l'amministrazione di quelle strade. Ciò fu recentemente l'oggetto di vivissime discussioni nelle Camere, ma il Ministero, benchè non fosse nelle circostanze in cui siamo noi, e nelle quali io non credo sia possibile di trovare a patti onesti una società, quantunque, dico, egli avesse potuto facilmente trovare una società che si assumesse la manutenzione e l'esercizio delle sue strade, il Ministero ciò nondimeno sostenne che si dovessero amministrare per conto diretto dello Stato.

Io citerò qui alcune parole del ministro dei lavori pubblici del Belgio che vengono a proposito. « Le Gouvernement ne tient pas seulement à ce que le chemin de fer produise le chiffre des recettes le plus élevé possible, mais veut aussi qu'il produise son *maximum* d'utilité sociale; qu'il ne soit pas mis hors la portée des classes nombreuses pour la relation des quelles il est d'une si grande importance. »

Ora se cedete le strade all'industria privata, egli è certo che questo scopo si conseguirà meno compiutamente perchè la società pensa innanzi tutto all'interesse proprio.

Malgrado il fin qui detto, io ripeto, tanto a nome mio, che a nome del Ministero, che ove si presentassero società che facessero patti giusti e ragionevoli, il Governo sarebbe disposto, senza nessun impulso di ordini del giorno, ad accettarli.

Del resto, quali sono gli argomenti coi quali si è voluto dar forza a questa, che si crede gran convenienza, di cedere la strada a una società privata? Uno dei principali è che all'amministrazione costano enormemente le costruzioni, e più di quanto costino alla società. Io potrei ripetere quanto ho già detto, che cioè oramai la maggior parte delle opere le più grandiose sono costrutte o appaltate, e quindi ad ogni modo si devono fare secondo l'adottato sistema. Ma io non credo punto che vi sia quella esagerazione che si dice nella loro spesa, e che da uno dei preopinanti è stata detta per fino *favolosa*; ora la media da qui a Novi sarà, a compimento, di lire 576 mila. Nè questa è certo somma favolosa, considerando i molti manufatti che vi si sono costrutti: il ponte sul Po a Moncalieri col lungo cavalcavia che vi dà accesso; il grande viadotto di Stenevasso; le meno grandi ma

frequenti altre opere d'arte; il tronco costosissimo di San Paolo, ed il prezzo dei terreni enorme; indipendenti anche dalla condizione dei fondi laterali che esigono comunicazioni moltissime, e che sono fatte con grave dispendio, secondo il sistema dei sopravia e dei sottovia a cui ora si rinuncia in molti casi.

Dunque io non credo che quella somma media possa essere riguardata come esagerata in confronto del costo di altre strade. Da un recente scritto pubblicato in Inghilterra, ove si dà il riassunto di quasi tutte le strade che sono state fatte in Europa, coi loro prezzi, e se ne comprendono anche molte di America, annotandovi l'importo loro, si deduce che, fatto il ragguaglio a misure nostre, la spesa media è di lire 350 mila il chilometro.

Ora noi siamo certamente in circostanze più gravose che il medio di tanti altri paesi. Il signor ispettore Bineau poi che era poco stante ministro dei lavori pubblici, in un calcolo da esso fatto sopra una quantità di strade ferrate costruite in Europa, trovò che la media era di 400,000 lire circa, per una strada a doppio binario.

Ma si dice: la strada da Novi a Genova importa oltre alle 980,000 lire al chilometro; è vero, ma vi sono qui circostanze affatto singolari; anzi tutto, in Genova, bisognò creare lo spazio per avere una conveniente stazione, e convenne perciò demolire una parte di un bastione, una parte della cinta della città; ha convenuto poi guastare una parte di un giardino pensile attinente al palazzo del principe D'Oria; poi ha convenuto aprire una galleria di 700 metri, poi demolir case e traversar altri giardini sino a San Pier d'Arena, dimodochè il breve tronco da Genova a San Pier d'Arena, astrazione fatta dalla stazione, costa più di cinque milioni.

Pervenuti nella Polcevera, sapete quante questioni vi sono state. Per fare un luogo conveniente alla strada lungo il torrente, ha convenuto far spese straordinarie per sistemare ed arginare quel torrente.

E poi entriamo nella valle del Ricò: qui vedrete che si è dovuto spostare il torrente, e posare la strada sul letto del medesimo facendogli un alveo nuovo; e certamente fu questo il miglior partito.

Poi rimontate, e trovate sempre eguali condizioni. La strada ferrata è quivi una serie continua di opere d'arte, e così seguita nel passaggio del giogo dei Giovi e in tutta la valle della Scrivia. Fra le quali opere d'arte predominano ponti grandiosi e lunghe gallerie. Dalle quali ultime, come ho detto, ne avete già una di 700 metri appena usciti dalla stazione di Genova, una galleria di 3100 al passaggio dei Giovi; e procedendo oltre trovate altre cinque gallerie per 6,740 metri complessivamente.

Vedete dunque che non è punto sproporzionato il prezzo a questa grande quantità di opere, e se mi permetterete che vi faccia un paragone che viene molto in acconcio, vi dirò, che mi sono procurato il sunto dei progetti proposti per uno dei tronchi di strada da Avignone a Lione.

Esso è fatto da uno dei più distinti ingegneri di Francia. Riguarda il tronco di strada da Lione a Condrieux; segue la valle del Rodano e ne furono studiati quattro tracciati. Faccio questo paragone perchè vi sono alcune coincidenze simili, ma si vuol notare che il vantaggio è molto in favore della strada francese.

Diffatti, se si eccettua uno dei detti tracciati, tutti gli altri non hanno gallerie, e non debbon passare le vette degli Appennini, come noi dobbiam fare. Vi è però una coincidenza, come ho detto poc' anzi, poichè la lunghezza di queste linee ammonta appunto alla distanza che corre da Novi a Genova.

Altro argomento che rende il paragone più conveniente, è che anche là come nella strada nostra si lotta in una stretta valle contro un fiume. Ora la prima delle quattro studiate linee importa 60 milioni e mezzo, la seconda 62 milioni e 600,000 lire, la terza 47 milioni e 22,000 lire, la quarta 37 milioni.

La quel progetto dunque (sul quale io credo che non siasi ancora deliberato) si fa ammontare l'importo del chilometro ad un milione e 141 mila lire, e così ad una somma notevolmente maggiore di quel che vale appresso di noi. E notate che in tal somma della strada francese è compreso tutto ciò che appartiene propriamente alla costruzione, ma non già il materiale mobile il quale è compreso nella nostra stima, che non è mica ipotetica, stante che già si son fatti gli appalti, e si sono ottenuti ribassi notevoli.

Un altro degli argomenti sui quali si appoggia la proposta di cedere la strada ad una società, si è la supposizione che nelle mani dell'amministrazione essa non renda punto, o renda pochissimo. Torno a dire che finchè il servizio dell'esercizio della strada è complicato col servizio della costruzione, finchè siamo sui primordii, (poichè abbiamo cominciato appena da un anno ad esercitare sopra un notevole sviluppo la nostra strada), noi non possiamo farne nessun fondato calcolo. Ma tutti sanno, o signori, che il movimento va crescendo dovunque; e più ancora nei paesi popolosi, agricoli, che nei commerciali; poichè nei commerciali il movimento si sveglia più presto e più prontamente si compie: mentre nei paesi agricoli va crescendo poco a poco, e lo vediamo quindi crescere per lungo periodo. Le abitudini si mutano, crescono i bisogni, crescono le relazioni di paese in paese; e cresceranno tra noi sempre di più, quando migliori strade comunali saranno proposte ed attivate.

Questo paese, o signori, difetta enormemente di strade comunali in guisa che talvolta sono le popolazioni agricole costrette a fare giri tortuosi, e per strade disastrose, onde portarsi alle vicine stazioni. Quando adunque nuove strade saranno attivate, e quelle specialmente che mettono capo alla strada di ferro, non dubito che avremo un' assai più grande movimento.

Credo pertanto, che un conto preciso non si possa adesso fare; ma che intanto si possa avere una presunzione la quale a vero dire a me riesce più confortante assai di quello che io stesso non mi sarei immaginato. E se si vuole venire ad una presunzione, bisogna pure appoggiarsi a qualche dato e far qualche ipotesi; solamente bisogna tenersi in limiti non esagerati e che siano piuttosto inferiori che eccedenti.

Ora, o signori, fatto sta che nell'anno scorso abbiamo incassato lire, 1,697,000, e diremo per conto fondo lire 1,700,000. La presunzione però che vi era di potere attuare prestamente il trasporto delle merci, mancò, ed in quell'anno non l'abbiamo potuto mettere in corso, ciò essendo soltanto in principio di quest'anno.

Dunque quel milione e 700 mila lire è dovuto solamente al trasporto dei viaggiatori.

Questo trasporto è ora evidentemente aumentato, e se noi paragoniamo il primo trimestre (perchè bisogna far paragone d'epoche eguali dell'anno) se noi, dico, paragoniamo il primo trimestre dell'anno 1850 con quello del 1851, troveremo che nel primo trimestre del 1850 si sono incassate lire 301,500, e nel primo trimestre del 1851 si sono incassate lire 450,000. La differenza dunque sarebbe di lire 149,000. Ma conviene avvertire che in questo primo trimestre del 1851, non per tutti i mesi, ma cominciando dagli ultimi giorni del mese di febbraio, ed in tutto il mese di marzo ab-

biamo attuato il trasporto delle merci. Questo trasporto delle merci procedeva lentamente nei primi giorni, ma ha preso ora uno sviluppo molto rapido, e che promette di diventare assai grande.

Nel mese di marzo si sono incassate lire 42,700; un incasso si è fatto anche negli ultimi giorni di febbraio, ma ben tenue. Io voglio ammettere tuttavia che si siano incassate 50 mila lire pel trasporto delle merci: la differenza tra i due trimestri, relativa al solo trasporto delle persone, ai soli viaggiatori non si ridurrebbe che a cento mila lire tra il primo trimestre del 1850, ed il primo trimestre del 1851.

Ma qui bisogna ancora fare una deduzione, se si riflette che nei primi tempi l'esercizio non era completo. Io voglio toglierne i tre quinti, e supporre che l'aumento non sia stato che di 40 mila lire; tuttavolta se farete la proporzione fra l'incasso del primo trimestre e quello di tutto l'anno passato, troverete che in quest'anno s'incasseranno pei viaggiatori, lire, 1,900,000; e qui conviene osservare che il prodotto dei vari mesi non è eguale. In alcune stagioni cresce notevolmente; l'anno scorso si ebbero due massimi: l'uno fu in maggio che fu di 160 mila lire, l'altro fu in settembre, ed ascese a 188 mila. Io credo che queste stesse proporzioni succederanno anche quest'anno.

Dunque, ripeto, fatta la proporzione per tutto l'anno, e coll'aumento di 40 mila lire pel primo trimestre, avremo le lire 1,900,000.

Le merci trasportate prendono (lo dico con compiacenza) uno sviluppo notevolissimo, ma lo prenderanno molto maggiore per l'avvenire, perchè alcune di queste merci non fanno il corso perchè non si portano a domicilio. Ai negozianti di vino principalmente si può star certi che non converrebbe più mandar vino a Torino se non che colla strada ferrata; ma gli ostieri che lo vendono a Torino vogliono averlo condotto alle loro cantine. Perciò ora si sta combinando un trasporto a domicilio, e perchè non conviene all'amministrazione di fare essa questo trasporto, lo faremo fare da un'impresa; gli speditori pagheranno il dippiù; così avremo un movimento di questo genere assai notevole.

Ma, indipendentemente da questo, vi sarà un altro motivo di aumento nel trasporto: ed è delle mercanzie coloniali, che non si sdaziano, perchè è noto a tutti che le tariffe vanno ad essere grandemente ribassate, e perciò nessuno sdazia: e vi dirò per prova, che la strada ferrata ha trasportati zuccheri e caffè di qui ad Alessandria. Oltre poi a questa circostanza speciali, vi sono motivi non dubbi per credere che il movimento delle merci avrà un grande sviluppo.

In principio non avevamo che 8 o 10 vagoni al giorno di merci; poi andarono crescendo; e noterò che il giorno 18 di questo mese se ne sono caricati 58; ci è dunque un aumento significativo, e tale che una tettoia, che si era creduto fosse per molto tempo sufficiente, è ora divenuta così scarsa, che le provenienze di un dì la riempiono tutta.

A malgrado di ciò, a malgrado che l'esercizio, appena cominciato nel mese di marzo, produsse già in quel mese 45 mila lire circa, e l'esercizio cresce continuamente in guisa che l'opinione di alcuni che ponno bene giudicare si è che la sola stazione di Torino renderà sulle merci in questo mese la somma di 48 o 50 mila lire; a malgrado, dico, di tutto questo io non voglio calcolare su tutta la linea che un reddito di lire 60,000 al mese, locchè vorrà dire un prodotto annuo di lire 720,000, in conseguenza si avrà un introito, coi passeggeri, di lire 2,620,000.

Le spese di esercizio sono state calcolate, in quel dettagliatissimo rendiconto che vi è stato dato dall'azienda delle

strade ferrate; separando queste spese da quelle che si richiedono per i trasporti e per i lavori attinenti alla costruzione, esse ammontano ad un milione e 36 mila lire.

Ho accennato altra volta alla Camera che si potrà montare il piano inclinato di Dusino con macchine speciali le quali potranno poi servire sulli tronchi di strada ferrata di San Paolo e della Polcevera. Due di queste macchine fatte e garantite da Stephenson sono già state imbarcate, e spero che arriveranno presto.

Quando si potrà montare il piano inclinato colla locomotiva, si otterranno due grandi elementi di economia; uno sarà il risparmio della manutenzione dei cavalli che ha costato 114 mila lire nello scorso anno per l'altro si otterrà nella cessata necessità di mandar a prendere il convoglio da qui a Dusino con una locomotiva apposita, locchè produce un consumo di combustibile significante, ed oltre di questo rende assai più caro il riattamento delle macchine, che fanno servizio separato dall'una e dall'altra parte.

Ho detto che l'importo delle spese per l'esercizio delle strade ferrate è stato nel 1850 di lire 1,036,000; su questa somma si potrà così fare un'altra economia di lire 30 o 40 mila e quindi lire 150,000 circa coll'economia de' cavalli.

Tuttavia, siccome ho grande confidenza che il trasporto delle merci cresca in modo assai significante, e benchè non abbia tenuto conto per esse che di 60 mila lire di prodotto al mese, io voglio supporre che le spese di esercizio invece di essere di lire 1,036,000 ascenderanno a lire 1,220,000.

Se sottrarremo questa spesa dal prodotto brutto di lire 2,620,000, avremo il prodotto netto di lire 1,400,000. Sulla strada da Torino a Novi si spesero effettivamente 36 milioni, ma non tutti questi 36 milioni sono produttivi, poichè furono spese circa lire 4,400,000 per il tronco di San Paolo, e questa somma resterà ancora per tempo improduttiva; ma conviene aggiungere invece le spese da Novi ad Arquata; poi io voglio aggiungere ancora non meno di quattro milioni per residui insoluti, stazioni ed altro; epperiò riterrò che, in luogo di 36 milioni, il capitale che si deve riguardare come produttivo sia di circa 40 milioni.

Ora se otterrete un'entrata di lire 1,400,000 su 40 milioni, avrete ancora il reddito del 3 2/3 per cento. E siamo ai primordii, colla strada che s'arresta ad Alessandria e ad Arquata.

A me non pare veramente di aver fatte supposizioni tali per cui si possa tacciarmi d'aver voluto esagerare. Mi si potrà dire: voi avete fatto i conti sul tronco di strada da qui a Arquata, il quale tronco non ha richiesto l'impiego d'un capitale così grande, quindi vi riesci d'un frutto maggiore. Ma quale sarà la media di tutti i 165 chilometri, cioè sino a Genova? La media sarà di 574,000, invece di quella di lire 380,000 media speciale fra Novi e Torino.

Signori, l'esercizio attuale io l'ho anche valutato sopra una strada, rispetto alle grandi linee di movimento, affatto incompleta, poichè non dà che la comunicazione sino ad Arquata; arrivati in quel punto non si può più andar oltre; nè da Alessandria si può andare verso Lombardia e verso Svizzera, come è divisato.

Quindi è certo che il commercio di Genova e di Torino e lungi dal trovarvi l'incremento che se ne aspetta, e si può fermamente ritenere che appena terminata la strada, l'esercizio della medesima crescerà in una proporzione di molto maggiore che non il rapporto delle dette spese medie.

Io non so quindi perchè si voglia sconfortare il paese rappresentandogli quest'impresa sotto i più tristi auspici, e come poco proficua, e come da taluni fuor di qui si possa andar

continuamente gridando: guardate quello che si fa in questo o in quell'altro paese, andate ad imparare altrove.

Io sono persuasissimo che bisogna andar ad imparare dovunque; che molte cose abbiamo certo da imparare. E così si fa veramente. L'azienda delle strade ferrate ha anche testè inviato un distinto ingegnere piemontese, il signor Someiller, a vedere specialmente rispetto all'esercizio, i progressi delle strade ferrate in Francia ed in Inghilterra, a visitare l'esposizione mondiale, onde cercare di apporare tra noi tutti quei miglioramenti che colà si fossero introdotti.

E miglioramenti già se ne introducono sin d'ora. Si fecero già delle ordinazioni in Inghilterra per migliorare i respinti che colà si eseguiscono con un migliore sistema; abbiamo dati ordini per migliorare il sistema delle molle che in Inghilterra venne pur migliorato; abbiamo date altre commissioni ancora.

Del resto, imparare altrove è giustissimo, è necessarissimo per non restare stazionari come i Chinesi, ma per questo non si deve aver il vezzo di screditare quanto si fa tra noi, perchè se andremo solo ripetendo e imitando tutto quanto si dice e si fa altrove, non diventeremo Chinesi, ma scimmie e pappagalli, ed a parer mio è ancor meglio essere Chinese, che scimmia o pappagallo (*Ilarità e segni di adesione generali*).

Tuttavia, ripeto, se una società si presentasse con condizioni convenienti, io sarei dispostissimo a trattare con essa. (*Bravo! bravo!*)

BASTIAN. Je commencerai par rassurer mon ami Iosti sur la crainte qu'il a manifestée que mon ordre du jour pût exercer une pression sur monsieur le ministre des travaux publics. Il a sans doute mal saisi le sens de mes paroles, en me prêtant une semblable intention. Il me semble que mon ordre du jour n'a pas ce caractère, qu'il n'est qu'une simple invitation conçue en des termes qui ne contiennent rien d'offensant; sa crainte est donc mal fondée; je regrette qu'il ne soit pas présent pour en recevoir ma déclaration.

Monsieur le ministre refuse d'accepter mon ordre du jour parce que, a-t-il dit, il avait déjà pensé à tout ce qui y est contenu. Pour mon compte, je ne vois pas là une raison pour qu'il le repousse; j'y vois, au contraire, un motif pour qu'il l'accepte.

Monsieur le ministre nous dit que plusieurs fois des sociétés se sont présentées, mais que les conditions que ces sociétés exigeaient étaient telles que le Gouvernement ne pouvait pas convenablement les accepter. Mais je n'ai jamais engagé le Gouvernement à traiter avec telle société plutôt qu'avec telle autre; je n'ai fait que l'inviter à traiter avec celle qui offrirait les conditions les plus acceptables, en le laissant arbitre de faire ce qu'il croirait le plus convenable aux intérêts du pays.

Monsieur le ministre nous a dit que les chemins de fer donnent pour produit net la somme de 160,000 francs.

Je me permettrai de demander à monsieur le ministre si dans cette évaluation il a compris tous les frais.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Le risponderò subito: se ella avesse seguito il mio discorso, avrebbe veduto come son giunto ad una tal somma; ho dimostrato che se non abbiamo elementi sicuri di calcolo, abbiamo però dopo il passato esercizio sufficienti elementi di presunzione, mentre l'anno scorso ci mancavano anche questi.

Questi elementi di presunzione li ho valutati con gran riserva e in termini stretti.

La depurazione della spesa valutata invece in modo largo

l'ho fatta. Il risultato lo ho esposto e non è fatto mio se egli non tenne dietro al mio dire.

BASTIAN. Puisque monsieur le ministre nous donne l'assurance qu'il confiera l'exécution des chemins de fer à la compagnie qui offrira des conditions avantageuses, je n'ai plus d'autres observations à faire.

Je dois aussi déclarer à monsieur le ministre que je n'ai point soulevé la question par indiscretion; c'était pour me féliciter avec lui du résultat.

Tout en assurant qu'il était prêt à traiter avec les sociétés qui lui offriraient des conditions avantageuses, monsieur le ministre nous a voulu prouver qu'il est plus convenable à un Gouvernement, d'administrer, par lui-même, les chemins de fer que de les céder à une société privée. Je dirai moi au contraire que cette question, à la vérité, a été en France et ailleurs excessivement controversée, mais il est vrai aussi que bien des personnes qui pensaient comme monsieur le ministre en sont bien revenues de cette opinion. Je crois même que le chemin de fer de Paris à Lyon a été ou va être cédé à des sociétés particulières.

MENABREA, relatore. La gravité du problème financier que soulève la question de l'achèvement de nos chemins de fer, n'avait point échappé à la Commission du budget. Dans le rapport même, qu'elle a eu l'honneur de vous soumettre, elle a indiqué plusieurs des moyens qu'on pouvait proposer pour achever les chemins de fer, sans créer de nouvelles charges pour le trésor. Toutefois, la Commission, tout en reconnaissant les avantages et les inconvénients de quelques-uns de ces systèmes, n'a cru devoir en prescrire aucun en particulier; car il lui a semblé que vouloir entraver l'action du Ministère dans cette circonstance, lui ôter la liberté d'action, serait compromettre l'intérêt même de cette entreprise. En effet, si le Parlement obligeait le Ministère à suivre tel système de préférence à tel autre, il pourrait se faire que des offres avantageuses lui fussent faites pour un système qu'il ne pourrait accueillir, grâce à une délibération préventive de la Chambre.

Les honorables députés Bastian et Lanza ont dit des choses extrêmement raisonnables et auxquelles la Commission s'associe en grande partie; toutefois, elle a cru devoir tirer de ces considérations une conclusion toute différente de celle des honorables préopinants qui proposent l'aliénation des chemins de fer comme le moyen le plus efficace de pourvoir aux difficultés que présente son achèvement. La Commission, au contraire, laisse entière liberté au Ministère pour étudier la question sous ses différents points de vue, mais elle croirait la solution de cette question prématurée; car aujourd'hui, nous discutons les crédits; qu'il faut accorder au ministre pour le mettre à même de poursuivre les travaux du chemin de fer; l'occasion de discuter le système a préféré afin de pourvoir à son achèvement, viendra lorsque le Ministère soumettra quelques propositions sérieuses à ce sujet; alors chacun pourra l'examiner et même pourra faire lui-même les propositions qu'il croira plus convenables. En attendant, nous devons nous borner, ainsi que l'a fait la Commission, à attirer sérieusement l'attention du Ministère sur cette question, et nous devons nous borner à prendre acte de la promesse qu'il vient de faire de s'en occuper de la manière la plus active afin de soumettre, aussitôt que possible, au Parlement, quelque solution de ce grave et difficile problème.

Je terminerai en répondant quelques mots aux observations que l'honorable Lanza a fait sur le rapport de la Commission; et d'abord je le remercie, pour mon compte, des éloges qu'il a bien voulu faire à ce rapport; mais je n'admet pas, néan-

moins, les reproches qu'il lui fait d'avoir été *tollerantissima nell'ammettere le spese proposte dal Ministero*. La Commission a été rigoureuse dans l'examen de toutes les dépenses proposées; elle a pensé que des économies considérables pouvaient être encore introduites, mais elle a, en même temps, reconnu qu'il y'avait déjà depuis l'année passée amélioration sensible dans l'économie d'exploitation des chemins de fer; que l'administration étant encore naissante et se compliquant avec celle de construction, ne pouvait encore présenter cette perfection que d'autres chemins n'ont acquise qu'après un grand nombre d'années d'exercice; que notre chemin de fer présentait des conditions d'une nature spéciale et qui ne se rencontraient pas sur d'autres chemins auxquels on voudrait le comparer; que par conséquent, tout en encourageant l'administration à étudier de nouveaux moyens d'économie, ce n'était pas le cas de refuser les allocations demandées pour l'exploitation du chemin de fer, d'autant plus que les dépenses qu'il exige, sont de leur nature incertaines à cause de l'incertitude qui règne sur le mouvement du chemin de fer lui-même.

Après cette digression relative aux observations de l'honorable député Lanza, je crois devoir insister sur l'inopportunité de l'ordre du jour proposé par l'honorable Bastian.

BASTIAN. Je suis étonné que l'honorable Menabrea ait déclaré ne pouvoir accepter mon ordre du jour, parce qu'il le trouve dur et impératif: s'il en eût écouté attentivement la lecture et fait attention aux explications que j'ai données à mon ami Iosti, il eût sans doute pensé autrement de cet ordre du jour qui n'est qu'une simple invitation.

Il lui a aussi reproché d'être prématuré. Je crois qu'il a encore eu tort, car il se bornait à inviter monsieur le ministre à se livrer à des études et à des méditations; et à mon avis, plus elles précèdent les actes, plus elles sont mûries, mieux ça vaut.

Au reste, puisque les déclarations de monsieur le ministre contiennent tout ce que je demandais par mon ordre du jour, j'en prends acte et déclare le retirer.

LANZA. Per quanto io abbia prestato attenzione al discorso dell'onorevole signor ministro dei lavori pubblici, non mi pare trovare contraddizione alcuna tra le sue idee e l'ordine del giorno presentato dall'onorevole deputato Bastian e da me sostenuto.

Egli conviene perfettamente con me, e nello stesso tempo colla Commissione, la quale nella propria relazione ha esternato la stessa opinione, che sarebbe, cioè, conveniente per lo Stato di alienare le strade ferrate, e concedere all'industria privata il compimento dei lavori in costruzione, e che sono ancora da intraprendersi. (*Segni di diniego*)

Io dico, o signeri, che il ministro è perfettamente d'accordo con noi sulla convenienza di alienare la strada ferrata già ultimata, e concedere all'industria privata il compimento dei lavori intrapresi e da intraprendersi (*Bisbiglio*), qualora si trovassero condizioni talmente soddisfacenti da poter accettare il contratto, ed io credo che la proposta da me sostenuta lo fu precisamente in questi termini.

La condizione che si dovesse accettare il contratto solamente quando fosse utile allo Stato, credo sia stata una delle condizioni principali che io posi quando sostenni l'ordine del giorno del deputato Bastian. Su questo dunque non vi è dubbio, e noi siamo in massima perfettamente d'accordo col signor ministro; solamente egli ha soggiunto, che quantunque fosse d'accordo in massima, non voleva accettare l'ordine del giorno perchè pareva che spingesse l'amministrazione a fare questo contratto. A questo io rispondo che nel sostenere l'ordine del giorno del deputato Bastian ho detto che era mia in-

tenzione di concedere al Ministero la più ampia latitudine di tempo onde poter eseguire questa operazione.

Dunque anche questa osservazione del signor ministro resta eliminata.

In quanto a me poco m'importa di accettare l'ordine del giorno Bastian, o di prendere solamente atto della dichiarazione del signor ministro. Io spero che la modestia di questo non si spingerà a tal punto di non voler nemmeno che la Camera si congiunga con lui per prendere atto delle sue dichiarazioni. Invero, non saprei neanche trovare un motivo plausibile a questo rifiuto.

Mi giova osservare ancora che nella esposizione che io feci (per quanto ben mi ricordo) non ho sicuramente fatto alcuna grave imputazione all'amministrazione delle strade ferrate ed al ministro dei lavori pubblici.

Mi pare, e la Camera mi renderà giustizia, di essermi tenuto nei limiti della massima moderazione, e che la mia critica fu temperatissima e tutt'affatto basata su cifre. Per conseguenza non posso credere che il signor ministro, quando parlava di certe esagerazioni, di certe imputazioni senza fondamento, di ripetizioni di voci che corrono di qua e di là, quando egli si esprimeva in modo da far credere che qui vi abbiano taluni che fanno come i pappagalli, voglio credere, ripeto, che non intendesse menomamente alludere al discorso da me tenuto, chè, in caso contrario, l'espressione oltre ad essere sconvenevolissima da qualunque parte venisse, foss'anche dal banco del Ministero, sarebbe anche male applicabile.

Benchè però, considerandola gravemente, io non rifiuterei nemmeno questa espressione: tutto sta nell'intendersi.

Sicuramente che noi deputati siam qui per rappresentare in gran parte l'opinione che si manifesta esternamente; e quando si sentono delle censure contro l'amministrazione pubblica, se queste hanno fondamento, è nostro dovere di farle presenti ai ministri; quindi questo non è da pappagallo; e quando si potesse prevedere, che alcuni vampiri succhiasero la fortuna pubblica, sarebbe, chi lo svelasse, un pappagallo molto utile. (*Segni di adesione*)

Del resto io faccio osservare, che quando il signor ministro riconosce in massima l'utilità che avrebbe lo Stato di esonerarsi di queste opere, e delle spese che ancora possono costare, per addossarle all'industria privata, ove si presentassero condizioni favorevoli, egli combatte il sistema della costruzione delle strade ferrate, dell'amministrazione e dell'esercizio delle medesime per conto del Governo; perchè vi sarebbe una contraddizione manifesta, se da una parte ammettesse l'utilità di cedere queste opere all'industria privata, e dall'altra sostenesse che è più conveniente che sieno fatte dal Governo.

È ben vero che, dopo aver tessuti pomposi elogi dei costruttori di queste strade ferrate, viene poi, per confermare la sua tesi, a presentare un avvenire molto lusinghiero del reddito delle medesime, e viene a concludere che avremo probabilmente nell'anno venturo un interesse del tre o del tre e mezzo per cento. Per me questo reddito io lo auguro sicuramente allo Stato; vorrei che il signor ministro peccasse piuttosto in meno che non in più; ma mi si permetta di dubitare un poco dei calcoli fatti dal signor ministro, quando ho sotto gli occhi, e tutta la Camera lo ha pure, il bel calcolo dell'anno scorso, che è stampato nel bilancio, in cui si presenta un reddito per il 1850, di lire 1,226,000 circa; e poi la stessa azienda delle strade ferrate ci venne a confessare che questo reddito è ridotto alla metà, non è che di 665,000 lire.

Mi permetta dunque il signor ministro di dubitare ancora una volta che nello stesso modo che egli si è sbagliato della

metà nella presupposizione del reddito delle strade ferrate pel 1850, possa pure sbagliarsi per quello del 1851.

Dirò poi una parola in risposta a quanto venne esponendo l'onorevole relatore. Io, nell'osservare che egli, quantunque facesse un confronto tra le spese per l'esercizio della nostra strada ferrata, colla spesa dell'esercizio delle strade ferrate del Belgio, da queste cifre parallele, diceva che non ne seguiva un risultato definitivo molto vantaggioso per la nostra amministrazione, il che non può negare, perchè le cifre sono stampate nel suo rapporto. Diceva poi che, dopo aver riconosciuto che c'è ancora molta esagerazione in diverse spese della nostra amministrazione, finiva per concludere che bisognava adottare la cifra stanziata nel bilancio.

Io credo, avendo asserito questo, di aver asserito la pura e semplice verità. Io credo che lo stesso relatore non può negare che questo sia lo stato delle cose, ed io non ebbi altro in mira che di constatare questo.

Del resto poi non credo che sia un torto che si faccia al signor relatore quando si dica che è stato molto moderato nell'esame del bilancio, perchè con certa larghezza ha approvato le spese proposte dal Ministero, locchè vuol dire, in morale politica, che ha un'immensa fiducia nel medesimo, ed in ciò credo non errare, giacchè il posto che egli tiene in questa Camera prova tal cosa abbastanza evidentemente.

MENABREA. Je demande la parole pour un fait personnel.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola è al ministro dei lavori pubblici.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Prima di tutto voglio togliere il dubbio elevato dal signor Lanza, che cioè io dicessi alla Camera...

LANZA. Si poteva fare questa supposizione...

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Mi perdoni, la supposizione è affatto assurda, non solamente avuto riguardo al significato delle parole, ma anche all'occasione in cui le ho pronunciate.

Ho parlato di quelli che incitano gli altri ad imitare in tutto e per tutto i forestieri; ma qui non è stata pronunciata alcuna parola che potesse essere interpretata nel senso cui piacque al signor Lanza di darle.

Io poi ho toccato dei rimproveri che si vanno facendo alla pubblica amministrazione, e mi sono lagnato che si vada sreditando un'impresa che io credo utilissima allo Stato, e tanto più che ciò si faccia in un momento appunto in cui se cessano le risorse per sostenerla, sarà forse d'uopo ricorrere al credito.

Quanto poi al dire che i deputati rappresentano la pubblica opinione, io l'ammetterò di buon grado; ma credo che tutti i deputati, in qualunque parte seggano, rappresentino l'opinione della gente ragionevole e savia. (Bene!)

Riguardo alla taccia d'inesattezza che si fa a' miei calcoli, certo io non posso insistere perchè mi si creda. La fiducia si può desiderare, ma non si può imporre. Farò però osservare che l'argomento che l'onorevole signor Lanza deduce dai calcoli precedenti era già stato da me distrutto, poichè io ho detto che nei primordi di un'impresa è assolutamente difficile fare delle presunzioni giuste. Quando si formularono quelle presunzioni, con quali dati si fecero? Con nessuno. Ma siamo ora nello stesso caso? No, certamente, perchè abbiamo l'esperienza di un esercizio intero, ed anche un trimestre dell'esercizio successivo da poter confrontare. Però per le merci, se si è potuto avere qualche dato, si ebbe soltanto di presunzione, e se l'onorevole deputato avesse tenuto dietro

a' miei calcoli, avrebbe veduto di quante deduzioni ho tenuto conto per far vedere che la mia presunzione è affatto ragionevole e fondata. Ad ogni modo questo è un affare di confidenza, e si tratta di calcoli di pura prevenzione.

Quanto poi all'aver io dichiarato di accettare le condizioni di una buona società che si presentasse con patti ragionevoli, io ripeto ancora che queste condizioni dovrebbero essere tali da poter procurare al paese tutti quei vantaggi che, secondo i nostri principii e secondo i principii dell'amministrazione belgica, possono derivare da una ben ordinata sistemazione di strade ferrate.

Ora queste condizioni dovrebbero essere tali da credersi difficilmente presentabili a fronte delle condizioni del paese. Che il Governo poi non avversi le società, nè i loro sistemi, se ne ha un saggio negli sforzi da me fatti per ricomporre la società di Savigliano, e condurla al punto in cui ora si trova, nei tentativi da me praticati per fondere la società che sta promuovendo una strada ferrata da Savigliano a Cuneo con quella di Savigliano.

Si è organizzata una società per gli studi di una strada ferrata da Voltri a Genova, ed io le ho prestata tutta l'assistenza possibile, le ho fatto comunicare tutti i disegni della strada ferrata in attuazione perchè potesse trovare il modo di riescirvi facilmente; le ho procurata la facoltà di poter accedere nelle private proprietà onde poter eseguire gli studi necessari, dandole affidamento di presentarmi alla Camera per ottenere ad essa il privilegio della costruzione ed esercizio: lo stesso ho fatto con una società che si propone di costruire una diramazione di strada da Alessandria verso Tortona; lo stesso procedere usai verso una società composta dei più ricchi proprietari della Lomellina per la costruzione di una strada da Mortara a Vigevano: come pure verso una società di inglesi che si propone di costruire una strada ferrata da Torino a Vercelli; tutte queste società hanno avute tutte le facilitazioni, agevolezze e favori che era in facoltà del Ministero di concedere.

Da questo, credo risulti chiaramente che il Ministero ben lungi dall'avversare la formazione di private società, le favorisce; ma altro è trovare una società che s'incarichi di fare interamente una strada co'suoi propri capitali, altro è sperare che una società s'incarichi di terminare una strada già avanzata, e in cui già si sono spese immense somme; questo io non lo credo così facile come per lo più si dice.

MENABREA, relatore. L'honorable député Lanza, en revenant sur le reproche de trop de condescendance adressé au rapport de la Commission, disait qu'il ne fallait pas s'en étonner, puisque le rapporteur, siégeant sur les bancs ministériels, devait avoir une entière confiance dans monsieur le ministre, et par conséquent être enclin à lui accorder les crédits qu'il demandait.

Je ferai observer à monsieur Lanza que le rapport auquel il fait allusion a été discuté dans le sein de la Commission du budget dont monsieur Lanza fait lui-même partie, qu'il exprime l'opinion de cette Commission et nullement celle du rapporteur.

Je répéterai, relativement à l'extrême indulgence dont monsieur Lanza accuse ce rapport, que la Commission, tout en examinant et discutant avec sévérité toutes les dépenses portées au budget et indiquant les économies que l'on pouvait opérer à l'avenir, n'a pas cru devoir proposer des réductions sur les sommes proposées, parce que de telles réductions auraient pu porter une perturbation dans un service qui exige une grande régularité. D'ailleurs, les dépenses fussent-elles même incertaines à cause de l'incertitude du plus ou moins

d'activité de chemin de fer, pourvu qu'elles soient faites avec l'ordre et les garanties exigées par un bon système administratif, il n'y avait pas à craindre des abus. L'administration a déjà prouvé qu'elle tient compte des observations de la Commission du budget; car il y a déjà un progrès sensible dans l'économie relativement au budget de 1850, et par conséquent il est à présumer que le budget de 1852 nous présentera encore quelques nouvelles économies dans les dépenses d'exploitation.

Je terminerai cette réponse en disant au député Lanza qu'il est vrai que je siége dans les bancs qui ont l'habitude de voter avec le Ministère, mais que de ces bancs même il est parti plus d'une vote contraire aux propositions du Ministère; et quelle que soit d'ailleurs la confiance que m'inspire monsieur le ministre des travaux publics, monsieur Lanza peut être certain que je connais mes devoirs dans cette Chambre comme rapporteur et comme député, et que je ne sacrifierai jamais à une aveugle condescendance ni mon devoir ni mes convictions.

HOSTI. Dopo le parole dette dall'onorevole signor ministro dei lavori pubblici, io sarò brevissimo.

Farò osservare all'onorevole Lanza che un'ultima prova dell'impossibilità della vendita dell'attuale strada ferrata, è la condizione inevitabile per noi che ci si lasci la libertà circa i prezzi di trasporto; con questa condizione la vendita è assolutamente impossibile attualmente. Qualunque vendita non sarebbe che un contratto di prestito, un mutuo perchè sarebbe combinato in modo che in ultima analisi non potrebbe essere che un prestito, la questione non cadrebbe che sulla tassa del danaro prestato.

Ciò posto, non ho creduto affatto superfluo aggiungere qualche parola per accennare ad una circostanza, ad una ragione che mi pare fosse taciuta dal ministro che tante altre ne adduceva per giustificare l'impossibilità della vendita. Ad ogni modo, quando venisse proposto alla Camera un progetto di vendita qualunque di queste strade, io lo combatterei con tutta la mia maggiore energia possibile per considerazioni di politica, che ora non è il caso di dire, ma che ora non bisogna obliare quando si parla delle nostre strade ferrate, forse le più importanti pel commercio europeo, considerazioni che consigliano il pieno e assoluto dominio dello Stato sulle medesime, malgrado i sacrifici finanziari qualunque sieno.

LANZA. Io vorrei che si prendesse atto delle dichiarazioni fatte dal signor ministro per via d'un ordine del giorno.

PRESIDENTE. Si compiaccia di formularlo.

COMUNICAZIONE DEL GOVERNO RELATIVA ALLA NOMINA DEL CONTE CAMILLO DI CAVOUR A MINISTRO DELLE FINANZE.

D'AZEGLIO, presidente del Consiglio dei ministri. Domando la parola per una comunicazione. (*Movimento di attenzione*)

Ho l'onore di annunziare alla Camera che Sua Maestà accettò le dimissioni date dal signor cavaliere senatore Nigra da ministro delle finanze, ed affidò il portafoglio da esso prima sostenuto al conte Camillo di Cavour già ministro di agricoltura, commercio e marina. (*Conversazioni generali*)

CONTINUAZIONE DELLA DISCUSSIONE SUL BILANCIO DELLA AZIENDA GENERALE DELLE STRADE FERRATE.

LANZA. Ecco la formola dell'ordine del giorno che io propongo:

« La Camera, prendendo atto delle dichiarazioni fatte dal signor ministro dei lavori pubblici nella questione dell'utilità di alienare la strada ferrata dello Stato passa all'ordine del giorno. »

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Mi rincrescerebbe che il signor Lanza credesse che io rifiutassi quest'ordine del giorno per ostinazione ne' miei principii. Io lo prego di considerare che anzitutto il prender atto di ciò che il ministro ha detto...

LANZA. (*Interrompendo*) Resta a vedere se la Camera vorrà congiungersi all'opinione del signor ministro.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. L'opinione del ministro è stata così spiegata che credo non si possa muovere dubbio in proposito.

Io ho detto che se si presenterà una società, la quale offra condizioni vantaggiose, anche tenendo conto di quelle circostanze che, a mio avviso, militano perchè si compia la strada a spese dello Stato, il ministro le accetterà e non dubita che la Camera sarà per aderirvi senza che per ciò sia mestieri di una dichiarazione qualunque.

Ma l'argomento principale per cui non posso accettare quest'ordine del giorno, si è perchè, onde si possano ottenere condizioni favorevoli da una società, bisogna che il Ministero abbia un'assoluta libertà a tale riguardo. Ora, se si presenterà una società, la quale sappia che pel Ministero v'è un ordine del giorno che lo spinge ad alienare la strada, egli non può avere più alcuna fiducia di trattare liberamente e con vantaggio dello Stato.

LANZA. Io non intendo sicuramente forzare il signor ministro a fare una dichiarazione che non gli va a grado; la Camera apprezzerà le sue dichiarazioni come crederà più opportuno. Io stimava che fosse questa una cosa reciprocamente utile, ma poichè il signor ministro vi si oppone, io ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE Consulto la Camera se intenda passare alla discussione delle categorie.

(La Camera approva.)

Voci. A domani! a domani!

PRESIDENTE. Sarebbe urgente che la Camera si occupasse della discussione del progetto di legge per l'esercizio provvisorio dei bilanci, poichè non mancano che pochi giorni al fin del mese, e tale progetto debbe poi ancora sottoporci all'esame dell'altra Camera.

Molte voci. Si metta all'ordine del giorno per questa sera.

PRESIDENTE. Se la Camera acconsente, si porrà all'ordine del giorno per questa sera.

(La Camera acconsente.)

La seduta è sciolta alle ore 5 e 1/2.

Ordine del giorno per la tornata di questa sera :

Discussione del progetto di legge per l'esercizio provvisorio dei bilanci;

Continuazione della discussione del progetto di legge sulle tasse di navigazione e d'ancoraggio.