

TORNATA DEL 12 MAGGIO 1853

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO RATTAZZI.

SOMMARIO. *Rinnovamento della votazione sul progetto di legge per la conservazione degli arginamenti dell'Isère e dell'Arc, ed approvazione del medesimo — Relazione sul progetto di legge per l'abolizione della tassa commerciale in Torino — Discussione del progetto di legge per un prestito a favore dei cittadini sardi colpiti di sequestro dal Governo austriaco — Motivazione del voto del deputato Valerio, ed osservazioni del deputato Asproni — Risposte del presidente del Consiglio — Parole del deputato Sineo, e chiusura della discussione generale — Osservazioni del deputato Sineo all'articolo 1, ed approvazione del medesimo — Obbiezioni del deputato Sineo all'articolo 2 — Spiegazioni del deputato Farina Paolo — Approvazione degli articoli 2, 3 e 4, e quindi dell'intero progetto — Discussione del progetto di legge per concessione della strada ferrata della Savoia — Proposizione sospensiva del deputato Valerio — Opposizione del presidente del Consiglio, e dei deputati Iosti e Menabrea relatore, e parole in appoggio dei deputati Mellana e Borella — Reiezione — Osservazioni del deputato Martinet, e parole del ministro delle finanze — Discorsi del deputato Valerio, e del ministro dei lavori pubblici — Osservazioni del deputato Lachenal — Relazione sul progetto di legge per autorizzare la divisione di Novara a contrarre un mutuo.*

La seduta è aperta alle ore 1 e 1/2 pomeridiane.

AIRENTI, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente ed espone il seguente sunto di una petizione ultimamente presentata alla Camera :

5163. Magaglio Antonio, di Torbia, provincia di Nizza, già preposto delle regie dogane, narrando che in compenso dei suoi servigi gli fu assegnato a titolo di giubilazione il gabelotto di sale e tabacco del comune di Castelfranco, provincia di San Remo, e dimostrando con certificato medico che quel clima torna di grave danno alla sua salute, chiede che venga altrimenti provveduto al di lui sostentamento.

VOTAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE SULL'ARGINAMENTO DELL'ARC E DELL'ISÈRE.

PRESIDENTE. Si procede allo scrutinio segreto sul complesso della legge discussa nella tornata di ieri relativa all'arginamento dell'Arc e dell'Isère.

Risultamento della votazione :

Presenti e votanti	106
Maggioranza	54
Voti favorevoli	95
Voti contrari	11

(La Camera approva.)

Pongo ora ai voti il processo verbale della tornata precedente.

(La Camera approva.)

RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PER L'ABOLIZIONE DELLA TASSA DI COMMERCIO IN TORINO.

BERTINI, relatore. Ho l'onore di deporre sul banco della Presidenza la relazione della Commissione sul progetto di legge per l'abolizione della tassa del commercio di Torino (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1755.)

DISCUSSIONE E APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER DISPOSIZIONI A FAVORE DEI CITTADINI SARDE COLPITI DAL SEQUESTRO ORDINATO DAL GOVERNO AUSTRIACO COL PROCLAMA DEL 15 FEBBRAIO 1853.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta la discussione del progetto di legge portante un credito straordinario di lire 400,000 per concedere mutui a favore di quei cittadini sardi domiciliati nel paese, che furono privati di ogni loro reddito e mezzi di sussistenza per effetto del sequestro imposto sui loro beni col proclama del Governo austriaco in data del 15 febbraio 1853. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1694.)

La discussione generale è aperta.

Il deputato Valerio ha facoltà di parlare.

VALERIO. Io non sorgo, quantunque seduto sui banchi dell'opposizione, ad oppugnare il progetto di legge su cui è aperta la discussione: intendo solo spiegare il mio voto.

Quando l'Austria confiscava i beni degli emigrati lombardo-veneti affermava indursi a ciò pel tentativo del 6 febbraio. Ma coloro che tengono dietro agli eventi del nostro paese sanno che già più mesi prima si era formata la statistica, dietro cui doveva aver luogo la confisca. Un giornale, che è forse l'organo più importante della politica austriaca, l'*Allgemeine Zeitung*, l'annunciava esplicitamente in uno di quegli articoli, i quali per coloro che seguono la politica di quel paese è noto evidentemente portare le iniziali che segnano la partenza dalla cancelleria di Vienna. Non solo la confisca era prestabilita anche quando non avesse avuto luogo il tentativo del 6 febbraio, ma tutti sanno, ed io ricordo con immenso dolore, che prima di questo moto si alzavano i patiboli di Mantova e di Milano. Quando la confisca, la quale veniva a ferire i diritti dei cittadini piemontesi, ebbe luogo, la opposizione, la stampa, quasi unanimi si tacquero, lasciando la tutela della dignità nazionale a coloro ai quali, rappresen-

tanti del potere esecutivo, aventi l'appoggio della maggioranza della Camera e la fiducia del Re, era più direttamente commessa.

Deputato dell'opposizione, mi è caro il dire che essi non fallirono al nobile proposito.

Io non esaminerò il *Memorandum* che essi pubblicarono in quella solenne circostanza.

Ove lo pigliassi ad esame, dovrei associarmi nella massima parte alle idee in esso espresse; in alcune cose però non potrei a meno che dissentirne.

Dissentirei dal *Memorandum* laddove, a nome del Governo piemontese, è fatto vanto di molti processi mossi alla stampa. In un Governo libero, sinceramente, fortemente libero, i molti processi fatti alla stampa non sono segni di forza, ma sì di debolezza.

Io ricordo come un paese il quale ebbe più di noi una vita travagliata, che conquistò dinanzi ai Gabinetti della santa alleanza la propria nazionalità, voglio dire il Belgio, da venti anni non abbia avuto un solo processo di stampa.

La condanna degli eccessi della stampa dei due partiti estremi fu lasciata, e con ragione, al buon senso popolare, il quale nel 1858 dimostrò siccome quando la libertà è francamente esercitata, non sia bisogno né di condanne, né di multe, né di carcere per designare ad esso quali siano le dottrine a fuggirsi e quali da accettarsi.

Fu data ad una parte del *Memorandum* riguardante i cittadini sardi che potrebbero essere regolarmente condannati dai tribunali austriaci una spiegazione la quale credo non sia accettata né dalla Camera, né dal Ministero medesimo. Io sono persuaso che il trattato del 1848, il quale forma la base del diritto internazionale tra noi e l'Austria in questa materia, non ammette la spiegazione che altri a quella parte del *Memorandum* volle dare.

Per conseguenza io non entro in tale discussione, certo siccome sono che siffatta spiegazione non è quella voluta né dal Ministero, né dai rappresentanti della nazione medesima, perchè, come ho detto, i trattati che ci legano coll'Austria, il Codice austriaco ed il Codice piemontese si opporrebbero ad essa.

Io non piglierò ad esame neanche la relazione che ci venne presentata dalla Commissione. Quantunque in essa l'opposizione fosse numericamente assai poco rappresentata, tuttavia riconosco che il linguaggio della relazione nella maggiore sua parte è degno di una Commissione la quale rappresenti un Parlamento composto di liberi cittadini.

Io mi associo specialmente alla parte di questo documento laddove esso porge lode al Ministero per non essersi appigliato al partito delle rappresaglie. Un tale partito non poteva che nuocere alla nostra causa, e ottimamente adoperò il Ministero respingendolo dai suoi consigli.

Io intendo solo spiegare perchè depongo una palla bianca nell'urna dello scrutinio, ed affinché, consentendo a che siano dati i sussidi agli emigrati lombardo-veneti, divenuti cittadini sardi, altri non voglia credere che fra noi si voglia fare degli emigrati due famiglie.

Io depongo la mia palla bianca nell'urna dello scrutinio siccome protesta in favore del nostro diritto scritto; ma dinanzi al diritto scritto avvi un altro diritto, sacrosanto, imprescrittibile, che è quello fissato dalla natura del suolo, dalle leggi di Dio; e per me, e credo anche per molti membri di questa Camera, e specialmente per molti miei amici politici, sono egualmente concittadini nostri e nostri fratelli tutti i cittadini italiani i quali hanno combattuto per la santa causa dell'indipendenza italiana. Sono anzitutto concittadini

nostri quei valorosi che più larga vena di sangue hanno per esso versato nei campi di Lombardia, a Roma, a Brescia, a Venezia, a Messina. Ond'è che, approvando il progetto di legge che ci viene presentato, io non intendo per nulla dichiarare che non siano concittadini e fratelli miei coloro che dal Governo non ebbero la patente della cittadinanza sarda.

A fronte di un attentato contro la dignità di un popolo, piccolo di numero, ma forte della coscienza del suo diritto, era necessità, era dovere l'associazione di tutte le forze dello Stato; e un attentato come questo d'ordinario non produce altro frutto se non quello di raddoppiare le forze di chi si vuole opprimere. Ora che questo risultato abbia avuto luogo lo hanno dimostrato circostanze solenni. Allorquando venne minacciata l'indipendenza della bandiera italo-sarda, le nostre discussioni, che d'altronde sono sempre temperatissime, furono più temperate che mai. Cessò, quantunque non mancassero perciò le occasioni, quasi di farsi sentire la voce dell'opposizione, acciocchè i nostri avversari sentissero che qualora procedessero nella via in cui si erano messi, una sarebbe la volontà, uno lo sforzo onde poter mantenere alta la nostra bandiera, salvo il diritto nostro. (*Bene! Bravo!*)

Coloro poi che assistettero alle feste solenni che ebbero luogo recentemente per celebrare le libertà nostre costituzionali possono far testimonianza del come sia una, forte e compatta la volontà nel popolo italo-subalpino di serbare incolumi i suoi diritti, e di combattere a tutta oltranza, con un solo pensiero, con un sol animo qualunque sia il nemico che ci venisse ad attaccare.

Ecco perchè io depongo una palla bianca nell'urna, persuaso che avrò consenzienti, se non tutti, la massima parte almeno dei miei colleghi.

ASPRONI Vi sono molti emigrati lombardo-veneti i quali hanno ottenuto l'emigrazione dall'Austria, sono uomini di specchiata probità e di ottimi costumi, e non pertanto non hanno potuto ottenere le lettere di naturalizzazione. Io domando se in questo caso possa il Ministero affrettare la concessione di queste lettere, ed estendere anche a loro il beneficio del mutuo.

E poichè ho la parola, io feliciterò il Governo dei motivi che precedono il progetto di legge per il credito, ma dichiaro che ben più volentieri avrei deposto il mio voto bianco nell'urna, se il sussidio non l'avesse limitato solamente ai cittadini lombardo-veneti naturalizzati, ma a tutti coloro che sono onesti ed emigrati, e che sono da Governi iniqui e tristi delle altre provincie d'Italia bersagliati e spogliati per aver amata la patria.

Dichiaro che io depongo il mio voto bianco nell'urna come una solenne protesta contro l'Austria, perchè, quando non la posso far maggiore, quando non posso tradurre in atto la mia volontà fino a conquistare l'indipendenza dell'Italia nostra, accetto ogni qualunque minima significazione politica, la quale possa attestare in faccia al mondo che noi siamo Italiani, e che quando si tratta di tutelare l'indipendenza, la dignità del paese, non vi è più discrepanza d'opinione, ma siamo una sola volontà, deputati dell'opposizione, deputati della destra, deputati del centro, e ministri della Corona. Io sarò sempre per chi fa guerra all'oppressione degli stranieri e all'ingiustizia in casa propria.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. (*Movimenti d'attenzione*) Gli onorevoli preopinanti non avendo combattuto il progetto di legge che cade in discussione, anzi avendo fatto ad esso formale adesione, hanno dato una novella prova che quando si tratta di questioni d'onore, di dignità e d'indipendenza nazionale, ogni differenza

d'opinioni che possa esistere in questo Parlamento scompare immediatamente. Io non prendo adunque la parola per difendere l'attuale progetto di legge. Solo sento debito di congratularmi colla Camera, come avrei potuto congratularmi col paese dell'unanimità di sentimenti che si manifestò con tanta evidenza dal pubblico in questa capitale e nelle provincie, or son pochi giorni, unanimità che ora si rinnovella, e ben si dimostra nel seno di questo Consesso. (*Bene! Bravo!*)

L'onorevole deputato Asproni, prendendo occasione da questa discussione, ha mosso al Ministero un'interpellanza la quale (mi si permetta di dirlo) non si riferisce all'oggetto in discussione.

Egli ha chiesto al Ministero che cosa intenda fare rispetto ai cittadini lombardo-veneti che, avendo ottenuto l'emigrazione legale, richiederebbero la cittadinanza sarda.

Il Ministero non può dare una risposta complessiva, non può dichiarare che egli ammetterà questa o quell'altra categoria di cittadini. Il Ministero può dire che farà per l'avvenire quello che ha fatto per lo passato, che egli prenderà ad esame i singoli casi, e deciderà secondo che crederà conforme ai principii di buona politica e di giustizia, e agli interessi del paese. (*Segni di approvazione dalla Camera e dalle gallerie*)

Il Ministero può avere errato; ma di quanto posso far certa la Camera si è che esso non si è mai lasciato indurre nè da simpatie, nè da antipatie nazionali. La sua condotta passata gli sarà guida per la sua condotta avvenire. (*Bravo!*)

Ecco quanto ho creduto mio debito di esprimere alla Camera a questo riguardo.

SINEO. Il desiderio di evitare qualunque parola che potesse dimostrare il menomo dissenso in questa Camera nel concetto fondamentale della legge faceva che io mi riservava alla discussione degli articoli per fare alcune osservazioni intorno ai termini coi quali si è formulato l'attuale progetto di legge. (*Bisbiglio*)

Il concetto fondamentale della legge è l'espressione di un sacro dovere che ci vincola verso l'emigrazione italiana.

Questo sacro dovere lo riconosciamo tutti: forse non concordiamo tutti nell'applicazione, ma consentiamo tutti nel principio.

Dunque non aggiungerò altre parole su ciò che spetta alla discussione generale della legge. Farò solo una protesta, onde il silenzio non fosse per avventura tenuto come un'adesione a tutte le opinioni che sono espresse nel rapporto della Commissione.

Questa ha terminata la sua relazione col dichiararsi soddisfatta del modo con cui il Ministero si governò in questa vertenza. Io non intendo d'impugnare questo giudizio; ma nè anche credo convenga che passi in cosa giudicata. Se l'attuale discussione avesse per iscopo di giudicare il contegno del Ministero, certamente avrebbe dovuto essere preceduta da un esame assai più esteso; innanzi tutto non sarebbe stato conveniente che per giudicare del contegno del Ministero, ieri soltanto si fosse fatta la distribuzione dei documenti, i quali, sebbene numerosi, non sono neanche completi.

Io penso dunque che la Camera sentirà il bisogno di lasciare che questa opinione della Commissione si consideri come opinione individuale dei membri che la compongono.

La Camera non può portare un giudizio sugli atti del Ministero prima di averli profondamente esaminati. Lo ripeto, ciò che ci debbe unire nella discussione generale di questa legge è il concetto fondamentale in cui tutti concorriamo: sulla base di questo concetto, nell'intento comune di adempiere ad un sacro dovere verso l'emigrazione italiana, io

credo che si possa passare senz'altro alla discussione degli articoli.

PRESIDENTE. Interrogo la Camera se intenda chiudere la discussione generale e passare alla discussione degli articoli.

(La Camera assente.)

« Art 1. È aperto al ministro delle finanze un credito di lire quattrocento mila all'oggetto di convertire questa somma in tanti mutui parziali a favore di quei cittadini sardi domiciliati nel paese che furono privati di ogni loro reddito e mezzi di sussistenza per effetto del sequestro imposto sui loro beni col proclama del Governo austriaco in data del 13 febbraio 1853. »

SINEO. Affinchè la Camera e la nazione conoscano quali siano i punti di dissenso che vi possono essere tra il Ministero ed alcuni membri di questa Camera, io darò lettura degli emendamenti che sono stati discussi nell'ufficio al quale o aveva l'onore di appartenere.

Tre furono gli emendamenti da me proposti; uno fu respinto ad una debole maggioranza, gli altri furono accolti, se non isbaglio, ad unanimità. L'emendamento respinto concerne l'articolo 1, il cui favore avrei voluto che fosse esteso a tutti gl'Italiani che soffrono per effetto dei sequestri imposti sui loro beni dai Governi esteri. Il Governo austriaco non è il primo che abbia afflitta l'Italia con deplorabili risoluzioni di questo genere. Altri Governi diedero l'infausto esempio all'Austria. Abbiamo ottimi concittadini i quali appartengono a provincie d'Italia non soggette all'Austria, e che si trovano in quella dura condizione cui vuoi soccorrere coll'attuale progetto di legge. Io veramente non so scorgere motivi di distinzione. L'articolo primo avrebbe potuto concepirsi in questi termini:

« È aperto al ministro delle finanze un credito di 400,000 lire all'oggetto di convertire questa somma in tanti mutui parziali a favore di *quegl'Italiani* domiciliati nel paese che furono privati di ogni loro rendita e mezzo di sussistenza, per effetto dei sequestri imposti sui loro beni dai *Governi esteri.* »

Togliendo l'espressione di *cittadini sardi* io scansava appunto la questione a cui accennavano il deputato Asproni ed il signor presidente del Consiglio. In altra Legislatura già si discusse sul punto di vedere quali sieno quelli che debbono godere della cittadinanza sarda, nè venne risolta la questione. *Cittadini sardi*, secondo il pensiero manifestato con gli atti esterni del Governo, sono quelli che, appartenenti ad altre provincie italiane, ottennero lettere esplicite di naturalizzazione. Io credo che sianvi ancora altri Italiani che abbiano fra noi diritto di cittadinanza senza avere ottenute lettere che riconoscano una tale qualità: tali sono i cittadini delle provincie che furono per qualche tempo unite al nostro Stato. Questi, o signori, erano allora cittadini di una patria comune, e se nel tempo in cui durò l'unione stabilirono il loro domicilio in questo Stato, essi acquistarono e mantennero secondo il diritto delle genti, secondo una giurisprudenza generalmente riconosciuta, secondo i lumi della ragione naturale, il diritto di cittadinanza, e non avevano mestieri di lettere di naturalizzazione. La concessione di speciali rescritti che si fece a molti di loro, non fu che una superfetazione. Essi erano cittadini sardi in virtù dell'unione che durò parecchi mesi. Non credo che sia in potere nè del Governo di disconoscerli, nè del Parlamento di cancellarli; sarebbe ledere un diritto sancito da leggi, le quali potevano bensì essere abrogate da nuove leggi, ma senza che questi avessero effetto retroattivo pei diritti acquistati.

PRESIDENTE. Non essendo fatta alcuna proposta, metterò ai voti l'articolo primo.

(La Camera approva.)

« Art. 2. L'ammontare delle somme che saranno date a mutuo dovrà essere proporzionato alle sostanze possedute dai detti sudditi sardi nel regno lombardo-veneto, non che alle condizioni delle loro famiglie, e non potranno in qualunque caso eccedere per ogni famiglia la somma di lire 5000, ed i due terzi delle rendite sequestrate. »

SINEO. Domando la parola. (*Mormorio prolungato*)

PRESIDENTE. Il deputato Sineo ha la parola. Prego la Camera di far silenzio.

SINEO. L'emendamento che io aveva proposto, e che fu, credo, adottato ad unanimità dall'ufficio al quale io appartenevo, ed assentito pure da uno dei principali impiegati dello Stato, che era membro dell'ufficio medesimo, era concepito in questi termini:

« Questi mutui saranno concessi ai richiedenti in seguito al parere di una Commissione composta di tre senatori, tre deputati, un consigliere di Cassazione ed un consigliere della Camera dei conti, nominati dai corpi ai quali ciascuno di essi appartiene. »

Come vede la Camera, quest'emendamento ha per iscopo di togliere qualunque arbitrio nella concessione di questi mutui, e di affidarne la distribuzione ad uomini i quali, pel modo con cui verrebbero eletti, presenterebbero tutte le guarantee si da corrispondere al voto della nazione. Questa Commissione poi ci darebbe ancora il vantaggio di prescindere dal formulare nella legge le condizioni di questi mutui, che ad essa si dovrebbe lasciare largo arbitrio d'imporre i vari patti, secondo le circostanze dei mutuatari.

Talvolta può essere giusto che si stipolino gl'interessi, talvolta che si rimettano. Le rate per la restituzione debbono anche essere fissate dalla Commissione secondo le varie prospettive che i mutuatari possono avere. A meno che io senta che la Commissione per gravi motivi abbia respinto quest'emendamento, sarei per riproporlo.

FARINI PAOLO. Commissario dell'ufficio al quale appartiene l'onorevole deputato Sineo, e che aveva all'unanimità adottato l'emendamento da esso proposto, specialmente in forza dell'adesione dell'impiegato del quale egli faceva cenno, per semplice giustificazione di quanto mi riguarda personalmente, debbo dichiarare che ho proposto questo emendamento in seno della Commissione, la quale, per motivi che sono evolti od accennati nella relazione, ed ai quali interamente mi riferisco, non credette di adottarlo, ed approvo invece all'unanimità, me compreso, i sentimenti che nella relazione stessa sono espressi. (*Bene!*)

SINEO. Vedendo che la Camera desidera evitare le lunghe discussioni, quantunque il rapporto della Commissione nulla contenga che si riferisca a quest'emendamento, poichè la Commissione ha creduto di doversi imporre tanta riserva, e di non dover dare spiegazioni a questo riguardo, io non insisto sul mio emendamento. (*Bravo! Bene!*)

BERTI, relatore. Domando la parola.

Voci. No! no!

PRESIDENTE. Metterò dunque ai voti l'articolo 2.

(È approvato.)

« Art. 3. Questi mutui dovranno concedersi senza corrispondenza d'interessi, e colla condizione che la somma mutuata debba restituirsi entro l'anno dal giorno in cui avranno acquistati convenienti mezzi di sussistenza. »

(È approvato.)

« Art. 4. Il credito aperto colla presente legge verrà in-

scritto in apposita categoria del bilancio delle spese generali. »

(È approvato.)

Si procederà alla votazione per squittinio segreto sul complesso della legge.

Risultamento della votazione:

Presenti e votanti 133

Maggioranza 67

Voti favorevoli 126

Voti contrari 7

(La Camera approva.)

(*Applausi dalle tribune.*)

CAMBIERI. Debbo fare una rettificazione. Per mero sbaglio ho deposto nell'urna dello scrutinio una palla nera, mentre era mia intenzione di votare in favore della legge. (*Bene!*)

DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA CONCESSIONE DI UNA STRADA FERRATA NELLA SAVOIA.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta la discussione del progetto di legge per la concessione di una ferrovia nella Savoia. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1712.)

VALERIO. Io domando che la Camera voglia rimandare almeno ad un paio di giorni questa discussione. Mi rivolgo specialmente ai deputati che rappresentano la Savoia; la legge è importante; la relazione presentata ieri al banco della Presidenza fu distribuita ieri alle quattro soltanto, dimodochè non potemmo nemmeno avere un avviso preventivo della prossima discussione di questo progetto di legge. Notiamo ancora che questa discussione doveva essere preceduta dalla legge importante che abbiamo testè votata.

La legge che ora viene in discussione è tale che vincola lo avvenire per una somma di forse 60 e più milioni.

Io dichiaro essere favorevole a che le finanze dello Stato contribuiscano largamente onde una linea di strada ferrata sia fatta nella Savoia. Non è come avversario nè della Savoia, nè della strada ferrata che io faccio questa mozione. Faccio una mozione di pura buona fede, alla quale spero vorrà acconsentire tutta quanta la Camera.

Due giorni non sono molto, ed io credo che una legge di questa importanza, che deve chiamare i nostri occhi sopra le carte geografiche, sopra la relazione della Commissione, insomma sopra tutti gli altri dati che ci possiamo altrimenti procacciare, debba essere preceduta da uno studio attento e coscienzioso.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. L'onorevole preopinante chiede che la discussione sulla legge diretta a concedere ad una società a certe condizioni la costruzione di una strada ferrata nella Savoia sia protratta a due giorni.

Io non disconosco la gravità degli argomenti che egli ha posto in campo. Tuttavia farò avvertire alla Camera che la Commissione non ha proposto verun emendamento al progetto ministeriale.

Ora questo è stato distribuito ai deputati fin dal 20 aprile, cioè da oltre 20 giorni, e quindi tutti hanno avuto campo ad esaminarlo e studiarlo. Nullameno io non mi opporrei alla proposta dell'onorevole Valerio, se due motivi non mi spin-gessero a pensare essere di somma importanza che la Camera proceda senza ulteriore indugio a questa discussione.

Il primo motivo, meno grave, si è che non abbiamo altri lavori in pronto...

MELLANA. Vi è la legge sulla leva.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze... e abbiamo ancora molte cose da fare prima di poterli separare; ieri fu deposta sul banco della Presidenza la relazione della legge sulla riforma della tariffa daziaria, ma questa non potrà essere stampata e distribuita prima di lunedì. Le altre leggi sono di poca importanza, salvo quella sulla leva: ma non so, quanto a quest'ultima, se sia molto conveniente, nella stagione in cui siamo giunti, intraprendere la discussione di una legge che ha oltre 200 articoli. Questa però è una considerazione secondaria. Ve ne è un'altra di un ordine principale, è una considerazione delicata, e spero che la Camera mi terrà per iscusato se non faccio che accennarla.

Mentre noi stiamo disputando sulla legge per concedere la strada della Savoia ad una società, si sta discutendo in un'altra Assemblea una legge per la concessione di una strada parallela, che si potrebbe fino a un certo punto dire rivale della nostra. Ora io credo che le deliberazioni di questa Camera potrebbero per avventura esercitare qualche influenza sopra la sorte definitiva. (*Segni di diniego*)

Questa è una mia opinione e la esprimo. Io spero, come ho già detto, che la Camera mi dispenserà dall'estendermi in ragionamenti per provare questa mia opinione, ma, lo ripeto, è una convinzione profonda. Perciò io penso che, attesa la possibilità di far sì che l'Assemblea a cui accennava prenda una deliberazione conforme agli interessi nostri, che credo anche essere i veri interessi della Francia, io stimo che la Camera possa fare il sacrificio non dico di un più maturo esame, giacché la questione ha potuto essere studiata, ma di quelle nuove indagini che taluno creda dover fare.

La Commissione ha esaminato il progetto, consacrandovi due settimane, e lo ha adottato all'unanimità; quindi io credo che anche la Camera possa, senza esitare, procedere alla sua discussione.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Valerio.

VALERIO. Il signor ministro ha cominciato per dire che, siccome la Commissione non ha mutato per nulla il sistema della legge come fu dal Ministero presentata, essa poteva essere studiata prima. Io risponderò quello che mi toccò già altra volta avvertire e vittoriosamente. Un'altra volta in eguale circostanza io faceva una simile domanda, e l'appoggiava cogli stessi argomenti. Noi siamo avvezzi a vedere la Commissione a capovolgere i progetti ministeriali, e coloro che studiano le leggi per poter portare se non nella discussione, almeno nella votazione una illuminata coscienza, non possono mettersi a studiarle due volte.

Ora i più dei deputati avvezzi pel passato a vedere le Commissioni capovolgere interamente i progetti ministeriali, aspettano a studiare le leggi quando sono presentate le relazioni; e per ciò fare il regolamento ci presenta un vantaggio, perchè d'ordinario la Commissione presenta la sua relazione manoscritta, ed ecco l'avviso che la relazione si avvicina, poi viene stampata, e più tardi distribuita, e quando la legge è importante si lascia sempre un dato spazio tra mezzo. Tutto questo non ha avuto ora luogo. Noi abbiamo avuto appena poche ore per poter fare questi studi; ma di più, contemporaneamente è stata posta all'ordine del giorno una legge importante, che è quella stata testè votata. Ora egli è ben naturale che i deputati leggessero prima la relazione della legge delle 400,000 lire per formarsi un concetto su questo proposito.

Questi sono i motivi essenziali per cui io credo che un tempo un po' discreto non ci si possa negare assolutamente, stante l'importanza della legge e la difficoltà della medesima, perchè si tratta di linee strategiche, di linee commerciali, di questioni che s'intralciano cogli interessi di Marsiglia e di Lione, e con quelli di varie nostre provincie.

È impossibile che all'improvviso noi possiamo dare un voto coscienzioso.

Il signor ministro ha detto che contemporaneamente (e questo è il suo argomento essenziale) un'altra legge, che ha stretta correlazione con questa, è stata presentata all'Assemblea legislativa di Francia.

Il signor ministro ha chiesto però di non isvolgere i motivi per cui credè questo fatto importante: ed io chiederò al signor ministro ed alla Camera il permesso di non dire il motivo per cui non lo stimo tale.

Del resto, quando mai un voto della nostra Camera potesse influire su quello dell'Assemblea legislativa di Luigi Bonaparte, faccio osservare che questa stessa domanda fu fatta in quel Parlamento da un deputato, vedendosi presentare repentinamente questa stessa legge, e gli fu accordata una sospensione. Accordate ora anche a noi quello che fu accordato dall'Assemblea di Francia all'onorevole Königswarter.

In quanto alla mancanza dei lavori faccio osservare che ieri furono presentate tre o quattro relazioni su leggi poco importanti, le quali possono esserci distribuite stasera a casa, e domani possono andare in discussione.

Ma soprattutto deve notare la Camera che una legge in cui vengono obbligati circa 60 e più milioni dello Stato che, come ho detto, tocca più o meno profondamente tutti gli interessi del paese, il volerla discutere così d'improvviso, sarebbe un cattivissimo precedente che potrebbe far cattivo senso nel paese. (*Bisbiglio*)

Io non fo che dire, o signori, quello che ho udito ripetere ieri sera da moltissimi, i quali, ben lungi dall'essere avversi al Ministero, gli sono all'incontro amicissimi.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Io debbo rettificare il paragone che fece l'onorevole deputato Valerio.

La legge sulla strada ferrata da Lione a Ginevra venne presentata all'Assemblea legislativa di Francia perchè fosse discussa immediatamente negli uffici. Un membro di quel corpo chiese una dilazione di 24 ore, che venne accordata. Ma qui non si tratta di discutere la legge negli uffici, si tratta di discutere una legge che fu distribuita negli uffici or sono 22 giorni, ed in questi 22 giorni fu studiata ed esaminata da una Commissione la quale ve ne ha proposta l'approvazione all'unanimità. Io credo che il caso sia molto diverso, e, ripeto, il motivo principale per cui insisto per l'immediata discussione, e la speranza (se si vuole sarà un'illusione) che io nutro che questo possa avere una qualche influenza. L'onorevole deputato Valerio crede il contrario.

Io lascio che la Camera apprezzi il valore delle due opinioni che ho testè mentovate. Osservo nulladimeno che, ove il deputato Valerio avesse ragione, non deriverebbe verun inconveniente dall'adozione della mia proposta. Se invece io non audassi errare, e la mia opinione fosse fondata, la Camera del certo lamenterebbe altamente che una dilazione di due giorni avesse potuto pregiudicare una questione che è di un'importanza vitale non solo per la Savoia, ma per tutto quanto lo Stato.

ROSTI. Io non accedo alla proposta dell'onorevole Valerio non perchè estimi che egli nel fondo non abbia ragione, ma perchè lo reputo inutile.

Vero è che la legge di cui si tratta è altamente importante, e che esigerebbe un profondo studio, non solo di pochi giorni, ma bensì di mesi.

Ma giova per mente che al presente non si tratta di discutere effettivamente la strada, e che quindi il progetto che ci venne presentato è cosiffatto, che un giorno di più o di meno non può influire a spargere luce su tale argomento. Le discussioni che possono agitarsi sul progetto quale ci venne proposto sono di natura tale che dipendono, direi così, dal modo di stimare, dall'opinione che ciascuno può avere su principii generali che non possono maturarsi per la dilazione di alcuni giorni.

Infatti noi non siamo chiamati a discutere su di un progetto tecnico, sibbene sul tasso dell'interesse per un capitale a impiegarsi nella costruzione di una strada da determinarsi dietro alcuni dati principali, quindi su questo possiamo pronunciarci adesso come da qui a qualche giorno. Noi siamo chiamati a pronunciarci sulla direzione di una determinata linea; ma su questo chi conosce la geografia di que' luoghi può eziandio pronunciarsi in questo momento; noi siamo infine chiamati a pronunciarci sulle condizioni generali nell'adempiimento di quell'impresa; ora, queste non sono questioni tecniche, non sono questioni che esigano lunghe meditazioni, sono questioni generali economiche comuni a questa strada, come a qualunque altra di quelle che già abbiamo approvate.

Ora, dacchè l'onorevole deputato Valerio ha ammesso, come io credo ammettiamo tutti, qui nella Camera, che desidera di vedere fatta una strada ferrata in Savoia, egli può fin da questo momento pronunciarsi sulla direzione a darsi a quella strada sull'interesse che crede conveniente al giorno d'oggi di dare ai capitalisti che vorranno concorrere in questa impresa: non vedo una ragione per cui la sua opinione, che certamente ne ha una ben ferma, ben decisa in questo momento, possa essere alterata da ulteriori studi fatti in 24 od in 48 ore, meglio che da una pronta discussione.

La mia opinione particolare è già formata, nè penso che un mese più, un mese meno di studi possa farla cambiare, quando non sia la discussione. Quindi io credo molto più conveniente di procedere immediatamente a questa discussione, onde guadagnare tempo per potercene andare alle nostre case il più presto possibile.

MENABREA, relatore. Aux raisons qui ont été développées par M. le ministre des finances et par l'honorable monsieur Iosti, pour repousser l'ajournement demandé par monsieur le député Valerio, je n'y ajouterai qu'une seule observation. L'honorable monsieur Valerio a basé sa proposition sur les antécédents pratiqués dans cette Chambre. Comme presque toutes les Commissions avaient l'habitude d'apporter des variations aux projets ministériels, il était naturel qu'on attendit, pour examiner la loi, le moment où le projet de la Commission serait présenté. Mais j'ai l'honneur de faire observer à l'honorable député Valerio, qu'ici il ne s'agit pas d'une loi ordinaire, il s'agit d'une convention, d'un traité passé avec une compagnie, d'un traité tout-à fait invariable. C'est à prendre ou à laisser. Il est donc à croire que l'honorable député Valerio aura pris connaissance de ce traité; et que, par suite des discussions qui ont eu lieu dans les bureaux, il se sera formé une opinion à cet égard. Maintenant il ne s'agit pas de variations à apporter à cette convention; il s'agit simplement de voir si l'on doit l'admettre, ou si l'on doit la repousser; car, comme j'ai eu l'honneur de le dire, une convention de cette nature ne saurait admettre de variation. En conséquence, les raisons qui ont été développées par

l'honorable Valerio, ne sont nullement applicables à la circonstance actuelle. Du reste, je ne répondrai pas aux autres raisons qui ont été mises en avant par les honorables préopinants, car je crois que c'est inutile d'insister sur ce point.

VALERIO. L'onorevole deputato Iosti ha delle pretensioni al vaticinio, e non solo al vaticinio, ma ancora alla seconda vista degli Scozzesi. Egli infatti ha letto nell'animo mio, ed ha così riconosciuto che io mi ho un piano prestabilito sopra questo progetto di legge. Questa volta però la sua chiarezza è caduta in fallo, mentre io debbo dichiarare che non ho alcun piano prestabilito. Ho letti la notte scorsa soltanto gli 88 articoli di cui è composta la convenzione colla società Bixio e Lafitte, e confesso di averli letti allora per la prima volta, perchè nell'ufficio a cui appartengo la discussione non fu lunga, ed in quei giorni non vi ho preso parte. Credo che molti altri miei colleghi si trovino nella stessa condizione; nè giova il dire che nel caso attuale non vi ha altra via fuor quella di accettare o respingere, perchè non è vero che la cosa sia in questi termini. Se venisse a risultare dalla discussione che il progetto che ci viene presentato è dannoso, è rovinoso per le nostre finanze, ne verrebbe egli forse per conseguenza che si avesse a respingere ogni idea di costruire una ferrovia per la Savoia? Non si potrebbe, egli, per esempio, venire proponendo l'assegnamento di 10, di 15, di 20 milioni da darsi per sussidio alla compagnia che intraprenderebbe questa strada, invece di obbligare lo Stato a servire per 99 anni un interesse del 4 e mezzo per cento? Non potrebbe accadere che si volesse prestabilire che prima di accordare quest'interesse del 4 e mezzo per cento si abbia a riconoscere la linea che deve percorrere la strada, e il costo della strada medesima, affinchè non si stringano le finanze dello Stato ad una somma indefinita per una strada incerta? Ma ciò non basta. L'onorevole deputato Menabrea sa che recentemente, dopo la presentazione del progetto di legge, le circostanze sono grandemente mutate.

Il progetto di legge presentato, e ce lo dice la relazione del signor ministro, aveva anzitutto per fondamento la certezza o la speranza di pronto collegamento colla strada francese, e quindi speravasi impedire con esso la costruzione di una strada che direttamente dalla Francia andasse a Ginevra; ora invece abbiamo per fatto costante, ed io che leggo la storia un po' seriamente, e che riconosco la Francia del 2 dicembre, tengo per fatto immutabile, che quella linea di strada ferrata che deve andare a Ginevra dalla Francia è fatto compiuto. Nè ciò basta. Ieri solamente l'Assemblee Nationale, giornale che io non amo, lo confesso, ma che però tengo per un giornale serio, ci porta un altro fatto grave, la concessione cioè d'una strada ferrata della Francia, la quale strada traverserebbe il monte Ginevra e verrebbe a Susa.

Anche questa circostanza può grandemente influire sopra la decisione della Camera, e quindi è necessario che possiamo pensare un poco a quello che dobbiamo fare. Che io sia amico della strada ferrata della Savoia, lo sanno molti deputati savoirdi, lo sa il signor presidente della Camera, a cui io stesso faceva istanza affinchè venisse prontamente messa all'ordine del giorno, ma questa mia domanda non era circoscritta al limite di venti ore, ma intendeva bensì dire da qui a 10 o 12 giorni, perchè tengo per fermo che la Sessione duri ancora 20 o 25 giorni. Conseguentemente reputo che sia necessario lasciarci prendere un po' di fiato; confesso d'aver letto questa notte ed annotati gli 88 articoli del capitolato, ma confesso pure che dopo mi hanno addormentato; lo stesso può essere accaduto a molti de' miei colleghi, per conseguenza io penso che un voto di questa importanza non deve

essere surrepito. Per me sono disposto a dare un voto molto amichevole alla Savoia, ma voglio darlo spontaneamente, non voglio che mi si strappi per sorpresa.

BORELLA. Malgrado la mia antipatia naturale per ogni genere di sospensione, mi trovo obbligato questa volta ad appoggiare la proposta dell'onorevole deputato Valerio.

Io prego la Camera a fissarsi bene sopra la questione principale che è la finanziaria. Noi con questa legge vincoliamo il nostro paese per un secolo a corrispondere l'interesse del 4 e mezzo per cento, qualunque possa essere la conversione futura delle nostre rendite, e di quelle dei paesi a noi circinvicini; cosicchè potrebbe darsi il caso che i nostri fondi pubblici non dessero più che la rendita del tre per cento, e che noi seguitassimo ancora per un secolo a corrispondere a questa compagnia il 4 e mezzo per cento. Vedete, signori, quale immenso vantaggio non risulti a questa compagnia da questa legge! Quindi, quando siamo in presenza di una legge che può vincolare il paese a tali condizioni onerose, quando noi vediamo che nella relazione questa questione finanziaria è appena toccata, quando io non vedo nella relazione, che ci è stata presentata solamente ieri, nessun conto preciso per farci conoscere quali sarebbero i veri compensi che avrebbe il paese da questi immensi sacrifici fatti per un secolo, io domando, signori, se sia troppa indiscrezione il chiedere un giorno o due onde ponderare ben bene questa questione prima di aggravare il paese per tanto tempo.

MELLANA. La Camera conosce già fin da ieri la mia opinione a riguardo di questa affrettata discussione, quindi non avrei preso parte a questo dibattimento incidentale se gli onorevoli oratori che hanno opinato per la pronta discussione si fossero puramente limitati a domandar questo come un favore, e non avessero appoggiato la loro domanda su considerazioni che violano dei principii.

L'onorevole deputato Iosti l'ha appoggiata sopra la considerazione che ciascheduno di noi abbia già un partito preso, e che la discussione non serva ad illuminarci, e che essa non influisca sul voto che dovremo emettere.

IOSTI. Io non ho detto questo. Domando la parola.

MELLANA. Questo è un negare il principio del sistema rappresentativo, quindi non doveva passare senza essere contraddetto.

L'onorevole Menabrea poi ha combattuto la proposta di sospensione, violando anch'esso un principio della sovranità parlamentare.

Egli disse: voi siete puramente chiamati a decidere sulla accettazione o no del capitolato che vi è sottoposto; e con ciò pare ci voglia negare il diritto di poter modificare il capitolato stesso.

Queste compagnie industriali che intendono delle operazioni col potere esecutivo, non devono già assimilare alle potenze estere, de' cui trattati col nostro Governo, la Camera è puramente chiamata a statuire sull'adozione o sul rigetto dei medesimi.

Ma nelle convenzioni fra compagnie private o individui ed il Governo, la Camera è chiamata non solo ad accettare o rigettare, ma eziandio ad emendare, ove lo creda, il capitolato; lecito a queste compagnie, ove questi capitolati fossero emendati, di ritirarsi, ma la Camera non è da essi legata. E noi ne abbiamo avuto un recente esempio nella contrattazione fatta egualmente dal Ministero nell'isola di Sardegna in merito ai sali, sulla quale la Camera avendo insistito ad imporre delle condizioni, queste vennero adottate.

In ultimo io non devo lasciar passare inosservata la ragione data dal signor ministro, che, cioè, si voleva venire alla

pronta discussione di questa legge, perchè non vi era niente all'ordine del giorno per essere discusso. Il signor ministro forse, preoccupato da molti lavori, non conosce i vari progetti sottoposti all'approvazione della Camera, e che sono in condizione di essere discussi; rammenterò solo il progetto di legge sulla leva.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Lo so, e ne ho parlato.

MELLANA. Ponga mente che abbiamo i nostri giovani concittadini che da due anni sono chiamati sotto le armi, incerti del tempo della durata della loro ferma; giacchè si scrivono colla condizione di essere tenuti a quella ferma che dalla legge verrà fissata.

Ora, di questa grave ed importante legge, è da più giorni che ci fu sottoposta un'elaborata relazione, e della quale avremmo potuto e dovuto già intraprendere la discussione.

Se la maggioranza vuol dare il passo a questa che interessa la nostra provincia della Savoia, è padrona, ma non bisogna addurre innanzi alla Camera cause che potrebbero incontrare disapprovazione fuori di questo recinto ove non venissero qui contraddette o ratificate.

Prima di concludere farò una sola osservazione in merito a quel grande argomento che da tutti si cita, ma del quale non si osa sollevare il velo, quello cioè di far forza col nostro voto a quello che è pure chiamato a dare il Corpo legislativo di Francia. Voglio ammettere che con questa pronta discussione si giunga a distogliere le altre due linee, che sappiamo aver già concesse quel Governo; ma allora avrà sempre guadagnato la Francia con questo stratagemma, e se l'Assemblea francese non approva la legge che le fu presentata dal suo Governo, io non posso credere che sia ciò per un atto d'indipendenza di quell'Assemblea, ma dovrei allora credere che fosse stato uno stratagemma, affinchè, intanto che noi avremo votato, quei favori, che avrebbe la Francia dovuto pure concorrere ad accordare a questa società, li avrebbe concessi il solo e piccolo Piemonte.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Iosti per un fatto personale.

IOSTI. È vero che quest'oggi non sono troppo fortunato ne' miei vaticini, ma certo io non poteva mai immaginarmi che l'onorevole deputato Valerio, che fu sempre dei più assidui negli uffici e dei più solerti a studiare i progetti, avesse questa volta dimenticato di studiare quello che viene in discussione (*Ilarità*); e molto meno poteva aspettare (dacchè gli piacque parlare in nome de' suoi amici) che poi, come per azione magnetica, avesse addormentati anche tutti i suoi amici politici, sì che tutti si trovassero sorpresi da questa discussione.

Quello però che avrei diritto di pretendere si è che quelli che mi vogliono combattere abbiano la compiacenza di prestare un po' più di attenzione alle mie parole, di svegliarsi almeno quando vogliono prepararsi a combattermi, e non mi facciano dire quello che non ho detto. Io dissi che nè un giorno più, nè un giorno meno di studi, e neanche settimane possono illuminare maggiormente i deputati per prepararli a questa discussione; ma non ho mai inteso che si abbia a votare un simile progetto senza discussione; sono anzi convinto che la sola discussione possa illuminarci, perchè i punti su cui può cadere la discussione in un progetto che non è di massima sono ben pochi, sono stati sollevati negli uffici e più o meno tutti si formarono un giudizio che dalla sola discussione può venire modificato, non da meditazioni individue.

Ripeto che tutte le questioni che possono aver luogo nella

proposta attuale riflettono l'interesse del capitale, riflettono la convenienza delle varie direzioni, e questa questione per quelli che conoscono la geografia di quelle provincie può facilmente intendersi; per quelli poi che non la conosceranno, che certo qui non ne sono, non vedo come basterebbero pochi giorni a formarsi un criterio sulle diverse linee.

Queste sono le ragioni per cui mi opposi alla proposta sospensiva, non alla discussione come vorrebbe supporre l'onorevole Mellana.

PRESIDENTE. Il deputato Mellana ha la parola.

MELLANA. Ho chiesto la parola puramente per rispondere all'onorevole Iosti il quale, non a me, ma a tutta la sinistra ha voluto fare allusione. Esso crede che i membri della Camera che siedono da questo lato siano stati colpiti da magnetismo; a nome quindi de' miei amici politici gli farò osservare che l'allusione non era molto spiritosa, in quanto che si può supporre che abbia sentiti gli effetti della forza magnetica colui che muta di luogo e di colore (*Oh! oh! — Movimenti*), ma non coloro che rimangono continuamente fermi al proprio luogo; questi non si può dire che sieno passivi della forza magnetica di chichessia.

IOSTI. Sappia il deputato Mellana che Iosti non cambia mai colore, e che è precisamente per conservarsi fedele al colore di quella politica che professa da 53 anni che cambiò posto, e si staccò dal deputato Mellana.

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta del deputato Valerio, il quale vorrebbe che la discussione di questa legge fosse sospesa per due giorni.

VALERIO. Domando la parola solamente per osservare che è già stampata la relazione sul progetto di legge portante modificazioni al Codice penale nella parte che riflette la pena di morte e la berlina, cosicchè potrebbe in questo frattempo essere posto all'ordine del giorno e discusso.

PRESIDENTE. Quel progetto di legge si è dovuto ristampare, perchè vi era occorso un errore.

VALERIO. Fu anche distribuita la ristampa.

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta del deputato Valerio.

(La Camera rigetta.)

VALERIO. Propongo che sia rimandata a domani; almeno avremo una notte di più per farne studio.

PRESIDENTE. Pongo ai voti questa proposta.

(Dopo prova e controprova, è rigettata.)

Dichiaro adunque aperta la discussione generale.

La parola spetta al deputato Martinet.

MARTINET. Le chemin de fer qui va faire l'objet de nos délibérations mérite, en ce qu'il est essentiellement destiné à rendre plus complète la fusion en un seul tout des différentes parties des Etats sardes de terreferme, toutes nos sympathies. C'est là une vérité qu'il suffit d'énoncer, sans avoir besoin d'en donner la démonstration. D'ailleurs, si celle-ci était nécessaire pour quelques-uns d'entre nous, il suffira pour les convaincre de les renvoyer à la lecture du rapport de l'honorable Menabrea; car parmi les tâches que lui imposait sa qualité de rapporteur de la Commission, c'est justice à lui rendre que de dire que celle qu'il a le mieux remplie est d'avoir su faire ressortir les avantages de cette route. Je n'ajouterai donc rien de plus sur ce point.

Sincèrement désireux, comme je le suis, de voir ouvrir à travers la Savoie, de Modane à Genève, le chemin de fer qui nous occupe, je ne viendrai point, comme l'on s'attendait peut-être en me voyant prendre la parole, faire surgir, pour ainsi dire à la traverse de ce projet, la demande actuelle de

construction immédiate d'une ou de deux routes rivales par le Petit et par le Grand Saint-Bernard.

Mais, certain que vous ne tarderez pas longtemps, messieurs, à être pénétrés de la conviction profonde sur la nécessité de ces deux autres routes, et que pour ce pressant besoin, il nous faudrait réserver quelques unes de nos ressources, j'aurais désiré que dans la concession du chemin à travers la Savoie, le Ministère eût ménagé les intérêts de l'Etat avec une plus grande économie déjà si impérieusement commandée par la situation de nos finances.

J'aurais désiré que relativement à cette concession, il eût adopté au moins une partie des précautions qu'il avait prises à l'égard des autres.

Ce que le Ministère n'avait pas fait, nous étions, au moins, en droit de l'espérer de la Commission.

Malheureusement celle-ci, sans même avoir cherché à procurer quelques améliorations au cahier des charges, n'a pris à tâche, par la voie de son rapporteur, que de pallier ou d'excuser les inconvénients qui en résultent.

Il eût été désirable que la concession n'eût pas été faite sans qu'elle fût précédée de l'élaboration d'un projet complet du chemin qu'il s'agissait de construire, afin de connaître d'avance l'étendue des engagements que l'Etat aurait assumés.

Le Ministère ne donne pour motif de la précipitation avec laquelle il a agi en cette circonstance, que le désir de ne pas se laisser devancer par une concession d'un chemin de Lyon à Genève à travers le département de l'Ain, qui eût rendu plus onéreuse une concession pour le chemin de la Savoie. Mais il est facile de voir combien ce prétexte est futile, puisqu'au moyen de la garantie d'un intérêt du 4 et demi pour cent l'on sera toujours bien certain de trouver une compagnie sérieuse pour la confection d'une telle route; et si la Commission se déclare satisfaite par de pareilles raisons, on voit qu'elle est facile à contenter. Il est, d'un autre côté, assez surprenant qu'ayant la certitude maintenant ou à-peu-près, que la concession du chemin de fer de l'Ain a été faite, il lui suffise de ne l'attribuer, de la part du Gouvernement français, qu'à un but politique et non commercial, pour ne pas craindre la dangereuse concurrence que ce chemin de l'Ain ferait à celui projeté de Chambéry à Saint-Genix d'Aoste.

Au surplus, lors même que le Ministère eût cru, dans sa hâte, pouvoir se dispenser d'attendre un projet de chemin complet, jamais, du moins, il n'aurait dû se départir de la clause salutaire qu'il avait insérée dans l'article 47 du programme concernant le concours pour cette route, d'après laquelle le *maximum* du capital dont on garantirait l'intérêt n'aurait pu, en aucun cas, dépasser le montant de francs 250,000 par kilomètre.

Le consentement du Ministère à se départir de cette clause importante envers la société Lafitte-Bixio, fait qu'en réalité il n'y a pas eu concours public pour l'adjudication ou concession de cette route, puisque, si le public avait été informé que le Gouvernement eût pu consentir à faire bon marché et abandon de cette clause, il est probable que d'autres compagnies se fussent présentées et qu'elles eussent pu faire à celle-là une concurrence qui aurait tourné au profit de nos finances.

Du reste, la Commission s'évertue vainement pour chercher à démontrer, par des calculs hypothétiques, que réellement le capital dont l'intérêt sera garanti ne dépassera pas les francs 250,000 par kilomètre; car à l'insignifiance de ses chiffres groupés à plaisir répondent sans réplique le refus

formel et persistant de la société concessionnaire de rétablir cette clause de l'article 47 du programme, et la certitude trop réelle que ce capital est indéfini et ne pourra être fixé qu'une année après l'ouverture de la route (article 8), époque où son examen échappera en conséquence à notre surveillance.

L'intérêt garanti aurait aussi dû être réduit au moins au 4 pour cent, comme dans un grand nombre de concessions de même nature. Il est facile de voir que l'intérêt au 4 et demi est exorbitant, surtout si l'on considère qu'il devra être maintenu à ce taux pendant les 99 ans pour lesquels est stipulée la concession. Si la grande quantité de capitaux actuellement engagés sur les spéculations de chemin de fer maintient, pour le moment, le taux de leurs intérêts à une certaine élévation, il ne peut tarder à tomber aussitôt que les grands réseaux de chemins seront accomplis, et il était d'autant plus dangereux de stipuler ici ce taux au 4 et demi pour cent que c'était fournir à la société un stimulant pour grossir le capital même dont l'intérêt est garanti, et qui ne saurait être placé d'une manière plus avantageuse pour elle.

Malgré toutes ces observations, auxquelles on pourrait encore facilement en ajouter un grand nombre d'autres; malgré tous les inconvénients signalés dans cette concession, et dont j'aime encore à croire que le Gouvernement tâchera d'amoinrir les funestes conséquences, l'intérêt qui se rattache à la confection de ce chemin de la Savoie jusqu'à la frontière genevoise est si grand que, non avec aveuglement, mais par dévouement, je suis disposé à y donner mon adhésion, mais sous la réserve faite de voir suspendre et supprimer pour le moment, du projet, la clause de l'embranchement de Chambéry à Saint-Genix d'Aoste. Cette suppression me paraît nécessaire parce que l'avantage de cet embranchement est loin d'être démontré, et qu'il nous importe de faire économie de nos ressources pour ne pas nous priver des moyens de pourvoir à de plus pressants besoins.

Le peu d'avantage de ce trajet ressort à toute évidence de la concession faite déjà en avril dernier à la société Bartholony et compagnie du chemin direct de Lyon à Genève, et de celle plus récente aussi, faite à une société présidée par monsieur le duc de Valmy, d'un chemin de fer par le Mont-Genève.

Ces deux concessions faites coup sur coup par le Gouvernement français me dispensent de tout commentaire pour faire ressortir ce peu d'utilité du trajet sur Saint-Genix, que d'ailleurs ce Gouvernement refuserait probablement de continuer sur son territoire. Vainement l'honorable rapporteur Menabrea vient-il dans son rapport (page 4) dire que le tronçon de Saint-Genix à Lyon ne peut manquer d'être concédé, sollicité comme il est par le commerce de Lyon et de Saint-Etienne; mais il est plus que probable que des intérêts plus puissants y mettront obstacle.

Au reste, l'honorable Menabrea, en nous informant que la société Bixio et Lafitte, en demandant au Gouvernement français la concession de ce tronçon, ne lui réclame ni subside ni garantie d'intérêts, aurait dû réfléchir, que si cette société se montre si généreuse envers le Gouvernement français, ce ne peut être qu'au détriment de notre trésor, dont l'intérêt garanti pour le tronçon sur notre sol suffira, sans doute, pour défrayer aussi la société de ses dépenses pour le tronçon français; ce qui est une nouvelle preuve de l'existence de l'intérêt garanti au 4 et demi pour cent.

J'ai dit qu'il nous importait de faire les économies possibles sur le tracé de routes qui nous occupe pour ne pas nous priver des ressources nécessaires pour des pressants besoins.

Parmi ceux-ci, vous ne pouvez manquer de prévoir dès ce moment le moyen d'unir tôt ou tard Suse à Modane par une route en fer, pour faire disparaître l'obstacle que présentent encore les 62 kilomètres de voie ordinaire qui séparent ces deux points.

Vous ne pourrez vous dispenser de construire au plus tôt, sinon une route en fer, au moins une route charretière à travers le Petit-Saint-Bernard. Toutes les personnes qui s'occupent de stratégie vous diront qu'il est dangereux de ne laisser et de n'ouvrir pour les communications entre le Piémont et la Savoie que la seule route du Mont-Cenis, située à quelques kilomètres de la frontière française, et que l'ouverture d'une route à travers le Petit-Saint-Bernard est et doit être, dans l'intérêt bien entendu de la défense de l'Etat, l'annexe et le complément indispensable de celle du Mont-Cenis qui, sans celle-là, ne produirait d'ailleurs qu'un faible avantage à une partie de la Savoie, et notamment à la province de Tarantaise.

J'aurais également à vous entretenir d'une autre voie de communication bien plus essentielle encore pour l'Etat; mais, craignant d'abuser plus longtemps des moments de la Chambre, et de voir considérer cette discussion comme inopportune à l'occasion de la discussion sur le chemin de fer de la Savoie, je finis ici en déclarant que je voterai pour le projet de loi qui nous occupe, sous la réserve de présenter des amendements dans la discussion des articles.

PRESIDENTE. La parola spetta al ministro delle finanze.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. I principali appunti fatti al progetto di legge si rivolgono alla parte finanziaria. L'onorevole deputato Borella accennava come fatto esorbitante la garanzia dell'interesse del 4 e mezzo per cento per tutta la durata della concessione, e dichiara riguardare questa condizione come la più onerosa. Io cercherò di purgare il progetto di legge da quest'accusa e di fare scomparire così il principale argomento che contro il medesimo si è messo in campo.

Non ritornerò su quanto ebbi a dire in occasione della discussione di un altro progetto di legge, cioè che per la strada ferrata della Savoia il miglior modo di sussidio è quello d'una garanzia d'interesse. Pareva che questa proposta fosse in allora accolta dalla Camera, ed infatti nessuno è sorto a combattere questa mia proposizione, e solo si cercò di discutere sul tasso, ma non sul modo di sussidio.

Ciò ammesso, per dimostrare che questa condizione non è soverchiamente onerosa, mi basterà dimostrare che non si sarebbe potuto ottenere il concorso di capitalisti seri, di capitalisti che avessero realmente in animo, non solo di fare una speculazione di Borsa, ma di costruire la strada, se non con questo patto. Sarà dunque a vedersi se questo patto sia troppo oneroso per le finanze, ma non si potrà dire essere il medesimo soverchio per la costruzione della strada. Certamente nessuno può trovare soverchio il tasso del 4 e mezzo per cento trattandosi d'un prestito; disgraziatamente il nostro 3 per cento è ancora al disotto del pari, quindi il capitalista che voglia impiegare il suo danaro in fondi pubblici sardi può, quando che sia, impiegarlo al 5 per cento ed una frazione, tenue è vero, ma pur sempre una frazione oltre il cinque.

È dunque evidente che non avremo trovato alcun concorso nei capitalisti se, trattandosi d'un prestito, loro si fosse offerto un interesse minore del 5 per cento.

Ma si dirà: qui non si trattava d'un prestito, ma bensì d'una strada ferrata nella quale vi è speranza di lucro, di dividendo, oltre l'interesse, e di più sono assicurati questi ca-

pitalisti contro la riduzione dell'interesse per un periodo di cento anni.

Questo riflesso è quello che pareva colpire maggiormente l'onorevole deputato Borella. Egli disse: voi assicurate a questi azionisti il 4 e mezzo per cento, che sarete obbligati di corrispondere, quando forse la rendita sarà salita a tal punto che non sarà più che del 3 o 3 e mezzo per cento. Io non disconosco essere questo un favore che si accorda alla compagnia; ma, siccome essa si contenta di un interesse minore di quello corrente, bisogna bene che essa abbia un compenso, e questo compenso lo trova sia nella speranza del lucro, di cui parlerò fra poco, sia nella garanzia della non riduzione d'interesse per un determinato tempo.

Queste osservazioni vestono maggiore autorità se si pone mente che i capitali che cercano degli impieghi nelle strade di ferro, non si contentano del tasso del quale si contentano i capitali che s'impiegano negli prestiti.

Per dimostrare questo non avrei che a pregare la Camera di gettare gli occhi sopra i corsi delle Borse di Parigi e di Londra, di paragonare il corso delle rendite francesi ed inglesi col corso delle azioni delle strade ferrate dei paesi stessi; e la Camera vedrebbe che anche in questo momento, in cui le azioni delle strade ferrate sono state spinte ad un saggio molto alto dalle molteplici speculazioni; tuttavolta queste azioni si negoziano ad un prezzo che assicura al capitalista che acquista azioni un interesse maggiore di quello che egli avrebbe se comprasse delle rendite al corso.

Per esempio, il 4 e mezzo francese è alla Borsa di Parigi a 104, se non erro, il che corrisponde ad un interesse del 4 e tre decimi circa.

Ebbene, le azioni della società del Nord, che è forse una compagnia delle più fiorenti, sono a 900 quando appunto hanno dato un dividendo di 44 lire, e vi è certezza che l'anno venturo il dividendo sarà maggiore, perchè noi vediamo dai risultati ebdomadari di questa strada un aumento notevolissimo sopra l'entrata dell'anno corrispondente. Ma anche senza tenere verun conto di ciò, è chiaro che colui che acquista un'azione della strada ferrata del Nord impiega il suo danaro al 5 per cento, mentre quello che acquista delle rendite non lo colloca che al 4 e tre decimi. Lo stesso si verifica in Inghilterra, anzi in una proporzione molto maggiore, perchè in Inghilterra le strade ferrate sono colpite fino a un certo punto da sfavore, a ragione del troppo gran numero di strade che si sono fatte negli anni 1844, 1845 e 1846. In quel paese vediamo il 5 per cento oltre il pari, mentre vediamo le azioni della prima strada del mondo, per rispetto al capitale, che è quella da Londra a Birmingham e Liverpool, strada che ha un capitale di 30 milioni di sterlini, cioè di 750 milioni di lire, essere da molti anni al 120, ciò che fa il 4 e tre quarti. Vedo che in Inghilterra il capitalista che compra azioni da una società già stabilita, le cui azioni sono in mano dei primi capitalisti del regno, impiega il suo danaro al 4 e tre quarti per cento, mentre il consolidato non frutta che il tre, e questo non ci deve stupire, perchè l'impiego del fondo industriale lascia sempre, come dissi, qualche cosa all'incertezza. Qui mi si dirà: voi guarentite l'interesse, quindi le azioni di questa strada rivestono assolutamente l'istesso carattere del fondo pubblico. Fino a un certo punto questo è vero; tuttavolta l'incertezza non è affatto sbandita da questa impresa, poichè noi assicuriamo un interesse sopra una somma fissa da determinarsi mediante studi da farsi e dagli ingegneri della compagnia e dagli ingegneri del Governo, ma non guarentiamo la somma realmente spesa, la somma stabilita nei calcoli dagli ingegneri può essere superata.

La Camera sa pur troppo, e lo sa per esperienza, quante volte i calcoli degli ingegneri furono ecceduti! Il mio onorevole amico il ministro dei lavori pubblici, quantunque ingegnere, non negherà che questo è sovente accaduto. Ora, quello che accade agli ingegneri del Governo accade pure agli ingegneri delle società. Noi leggiamo di continuo, nei resoconti delle compagnie, come esse siano costrette a chiedere nuovi fondi ai loro azionisti od a ricorrere a prestiti appunto per sopperire a spese imprevedute od a maggiori spese. Quindi vi è ancora una parte incognita; tuttavolta non voglio esagerarla; se questa parte incognita non fosse circoscritta in stretti limiti, evidentemente, mentre i nostri fondi sono al disotto del pari, la compagnia non vorrebbe accontentarsi del 4 e mezzo.

Mi si dirà forse essere bensì vero che il nostro 5 per cento è al disotto del pari, ma che il nostro 3 per cento è al 69, ciò che corrisponde all'interesse del 4 e un quarto; ma se noi abbiamo potuto ottenere dei danari all'interesse del 4 e un quarto, si fu coll'acconsentire ad impegnarci per una somma molto maggiore di quella che abbiamo ricevuto; non è che aumentando il capitale dovuto che abbiamo conseguito un vantaggio notevole sull'interesse.

La Camera ricorderà che son pochi giorni che simile questione, se convenga sacrificare il capitale per guadagnare sull'interesse, fu a lungo discussa nell'Inghilterra; e questa io la reputo una questione gravissima, nè penso che si possa in modo assoluto risolvere. Quel che io ritengo si è che bisogna andare molto adagio nel sacrificare il capitale; che se il Ministero ha creduto, nella circostanza in cui questo prestito si contrasse, doversi appigliare a questo sistema, si è perchè eravamo in momenti difficili, in condizioni tali che, se non avessimo adottato questo sistema, il sacrificio dell'interesse solo sarebbe stato larghissimo; ma esiterei molto nel proporre alla Camera d'inoltrarsi in quella via.

La prova che nel nostro paese l'interesse si avvicina ancor molto al cinque per cento l'abbiamo avuta in un prestito negoziato dalla città di Torino al quattro per cento, all'87, il che fa, se non erro, il quattro e tre quarti, con aumento di capitale, coll'obbligo di rimborsare al pari, cioè con 13 per cento di premio ai capitalisti.

L'osservazione poi dell'onorevole preopinante, che la prosperità pubblica può giungere a segno tale che la rendita possa venire ridotta, non solo dal cinque per cento al quattro e mezzo, al quattro, ma al tre per cento, non mi commove molto.

Io ritengo che non potremo sperare di veder giungere questo auspicatissimo giorno per chi in allora sarà ministro delle finanze, se non dietro uno stato di prosperità straordinaria, se non allorquando tutte le risorse dello Stato saranno svolte largamente.

Ora, se noi raggiungeremo questa meta felice, se la nostra prosperità materiale giungerà a tale che i nostri fondi pubblici, il nostro tre per cento raggiunga il pari, io assicuro l'onorevole preopinante, che la strada della Savoia darà il 4 e mezzo per cento netto, perchè vi sarà un tale movimento commerciale nel paese che certamente non potrà a meno di fruttare questo reddito netto.

Ma farò un'ultima osservazione. È vero che al dì d'oggi, mi si permetta l'espressione, le ferrovie sono alla moda in Francia, ma lo sono perchè il Governo fa alle compagnie partiti larghissimi, partiti molto più lusinghieri di quello che noi abbiamo fatto a questa compagnia.

Io non andrò ricordando la concessione di Lione, in cui veramente il partito fu di una larghezza che io non posso

apprezzare, poichè suppongo che vi fu errore nei calcoli, ma parlo dell'ultima concessione, parlo appunto della concessione a cui si è fatto cenno nella presente discussione, quella della strada ferrata tra Lione e Ginevra, ad una compagnia che si costituisce col capitale di 50 milioni.

Il Governo dà un sussidio di 15 milioni, e poi, oltre il sussidio di 15 milioni, garantisce l'interesse del tre per cento.

Ora, 15 milioni rappresentano una rendita di lire 750,000; aggiungete queste 750,000 lire al 3 per cento sui 50 milioni e voi avrete appunto, se non erro, il 4 e mezzo per cento dei 50 milioni; mentre noi non facciamo che garantire questo 4 e mezzo, garanzia che potrà diventare illusoria se, come speriamo, il traffico su questa strada si sviluppa largamente. Il Governo francese adunque, non solo garantisce questa somma, ma ne dà sin d'ora una parte che rappresenta l'1 e un quarto per cento in modo assoluto, regala alla compagnia questo 1 e un quarto senza speranza di ricuperarlo giammai, quand'anco il reddito di quella strada, non solo giungesse al 3 e al 4 e mezzo, ma giungesse al 5 e al 6 per cento.

Si è parlato molto del peso che questa concessione potrebbe arrecare alle nostre già soverchiamente gravate finanze. Io credo, o signori, che le finanze dello Stato ci guadagneranno assai; io nutro il profondo convincimento che sia questo non ultimo fra i mezzi più potenti che governeranno a ricondurre l'equilibrio nelle nostre finanze.

Egli mi è impossibile lo stabilire quale sarà il reddito di questa strada, imperocchè qui si tratta di elementi assolutamente nuovi che non si possono apprezzare. Ne indicherò due principalissimi, vale a dire quelli dei viaggiatori e delle merci.

Quanto al primo è noto che moltissimi viaggiatori giungono ogni anno in Italia dalla Francia e dall'Inghilterra. Ora la massima parte di essi, giunti a Lione, seguono la via fluviale, e sono obbligati a percorrere quasi 700 chilometri, quando all'incontro, ove sia fatta la strada ferrata, non dovranno più percorrerne che 450, e così otterranno il risparmio della metà, se non dei due terzi della spesa. Ciò posto, noi possiamo sperare con fondamento di fare assegno su moltissimi viaggiatori che ora passano da Marsiglia; ma non sarebbe possibile il dire con certezza se saranno piuttosto 20 che 25 o 50,000, perchè questi sono elementi estrinseci che non si possono determinare.

In quanto poi alle mercanzie, vi è un elemento il quale basterebbe ad assicurare alla strada ferrata un reddito competente se si sviluppasse il trasporto del carbone di terra. A Lione i carboni di Saint-Etienne si vendono a prezzo tenuissimo, vale a dire ad una lira il quintale metrico. Potranno questi essere portati a Ciambèri mediante 90 centesimi il quintale e smerciarsi in questa città in ragione di 2 lire e 50 centesimi il quintale metrico. Ora, chi potrà calcolare quale abbia ad essere il limite della consumazione del carbone di terra quando ne sarà il prezzo a lire 2 e 50? Questo è quello che non saprei dire.

Io faccio questo ragionamento. Se le fabbriche di Annecy fanno ora venire il carbone da Saint-Etienne sopra battelli a vapore che rimontano il Rodano con molta difficoltà (e tutti sanno quanto sia difficile la navigazione del Rodano alla salita), se dal punto di sbarco lo fanno trasportare su carri fino ad un villaggio vicino ad Annecy, e ne fanno nondimeno una gran consumazione, quantunque questo carbone non possa loro costar meno di 6 o 7 lire il quintale metrico, è evidente che tutte le fabbriche, quando il carbone sarà loro ridotto al prezzo di lire 2 e 50, ne consumeranno un'immensa quantità; ma il determinare fin d'ora quale sarà la quantità di

tonnellate che la Savoia trarrà dalla Francia è cosa impossibile.

Se l'industria andrà sviluppandosi nella Savoia, se i proprietari di miniere, quando avranno il combustibile a buon mercato, trasformeranno il minerale in ferraccia, e quindi ridurranno questa in ferro, il trasporto di questo carbone può prendere proporzioni enormi, eccessive; chè anzi io stimo che in certe determinate stagioni questo carbone potrà venire trasportato sino a Torino e stare in concorrenza col carbone inglese, e sarà per noi grande ventura lo avere due mezzi di fare le nostre provviste, invece di averne un solo.

Forse il carbone inglese sarà a miglior mercato, ma la sua provvista diverrà più incerta, giacchè i viaggi di mare, che costano meno, hanno l'inconveniente di essere incertissimi, onde credo che sia occorso più volte alla nostra amministrazione delle strade ferrate di vedere la sua provvisione di carbone di coke ben prossima ad essere esaurita, ciò che avrebbe avuto inconvenienti immensi che non si riprodurrebbero quando noi saremo in comunicazione colle miniere della Loire esercè una strada ferrata. Io dico adunque che questa strada presenta elementi di prosperità, elementi tali, quali non si possono rigorosamente calcolare, ma si possono stimare per approssimazione. Quando noi andassimo errati nei nostri calcoli, quando invece del quattro e mezzo per cento questa strada non desse che il tre, io dico che anche in questo caso le finanze avrebbero fatto un ottimo contratto.

In tal caso la somma che annualmente dovrebbe in ciò erogare l'erario sarebbe di 750,000 lire. Suppongasì pure che si debba erogare un milione, si ricaveranno sempre da questa strada parecchi vantaggi, alcuni dei quali furono indicati nella relazione dell'onorevole Menabrea. Parmi però che egli non abbia stimato abbastanza alto l'economia da farsi sulla manutenzione della strada, giacchè spero (esprimo qui un'opinione che non so se sarà divisa dal mio onorevole collega, ma la esprimo comunque sia la cessa) che tosto o tardi si porrà a carico dei comuni il mantenimento delle strade che corrono parallele alle strade di ferro fatte dal Governo, perchè giudico cosa ingiusta che una provincia goda e d'una strada ferrata e d'una strada regia. Se questo principio che io credo inconcusso, verrà approvato, l'economia per la manutenzione della strada della Savoia sarà molto maggiore. Ma, quello di cui non ha tenuto conto il relatore della Commissione è l'aumento di traffico sulla strada del Governo.

Egli è evidente che i viaggiatori i quali invece di rivolgersi a Marsiglia passano da Ciambèri a Torino, passeranno anche sulla strada ferrata da Torino a Genova, e che quindi questa via aumenterà di molto il prodotto delle nostre strade ferrate, e quando io dicessi che aumenterà questo prodotto forse d'un milione, io crederei non esagerare nè punto nè poco. V'è di più; noi non dobbiamo trascurare la considerazione dell'effetto di 50, 35 e 40 milioni spesi attualmente nella Savoia.

Questa somma spesa nella Savoia varrà assai a svolgere le risorse di quelle provincie. Io non do piena, intiera fede a tutte le lagnanze che giungono dalle medesime, chè mi pare che si esageri di molto quando si asserisce essere quelle provincie assolutamente esauste e sprovviste di ogni mezzo di prosperità; ma tuttavia qualche cosa di vero c'è in queste lagnanze; quelle provincie da parecchi anni sono state colpite da un flagello che loro fece provare perdite di considerazione, voglio dire la malattia delle patate. Se vi è molta miseria in Savoia, se vi sono molti mendici, ciò, a parer mio, non si deve attribuire ad altro che a questa malattia.

Infatti, se noi avessimo avuto per alcuni anni la malattia

nella meliga, noi vedremmo altrettanta miseria, e forse maggiore nelle nostre contrade, di quella che si veda ora nelle contrade della Savoia. Nulladimeno, se questi lamenti sono esagerati, c'è qualche cosa di vero, e perciò io credo che una somma così cospicua spesa in lavori pubblici, in acquisto di terreni ed in costruzioni, gioverà molto a far rifiorire quelle provincie, a far sviluppare le loro risorse naturali, e spero che darà loro, non solo i mezzi materiali, ma le animerà e svolgerà in esse i mezzi intellettuali. L'idea di avere una strada ferrata, e che questa li ponga in comunicazione facile, economica e colla Francia e coll'Italia, spingerà gli industriali ad intraprese vaste, alle quali non avrebbero pensato se non si facesse nulla per loro; e voi sapete, o signori, che non si può intraprendere nulla nè nelle industrie nè nel commercio, senza che indirettamente il fisco venga a profittarne. Onde io ritengo che il Governo sarà indirettamente compensato di qualunque sacrificio diretto che possa fare per questa strada dalla minore spesa che egli avrà da fare e dal maggior prodotto della sua strada, e che poi avrà il beneficio netto che risulterà dal maggiore prodotto di tutte le imposte indirette in Savoia, in grazia dello sviluppo che io spero rapido e notevolissimo nelle condizioni economiche di quelle provincie.

Io penso dunque che dal lato finanziario questa convenzione merita di essere approvata dalla Camera, e ripeto come ho cominciato, dicendo che è una di quelle leggi che faranno più onore al nostro Parlamento, e sulla quale io faccio maggiore assegno per vedere, in un avvenire non molto lontano, ricondotto l'equilibrio delle nostre finanze.

PRESIDENTE. Ha la parola il deputato Valerio.

VALERIO. Nella discussione dell'imprestito, che ebbe luogo in principio di questa Sessione, io tentava di mostrare alla Camera, come il nostro *deficit* finanziario fosse minore di 25 milioni. L'onorevole relatore della Commissione, deputato Lanza, cercava di provare con cifre (e a me pare che non abbia provato) che quel *deficit* esisteva realmente. Il signor ministro delle finanze, secondo me, più abile, cercava egli pure di dimostrare che quel *deficit* ci era, ma non ricorreva alle cifre. Però nel corso di questa Sessione parmi che egli ci abbia data una larga prova come io avessi ragione, e che veramente quel *deficit* non esistesse; perchè tutta questa Sessione, se si tolgono le poche leggi d'imposta che noi abbiamo votate (poche di numero, ma molto gravi per la loro essenza), tutta è stata consumata nel presentare leggi per gravissime spese. Furono 600,000 lire all'anno per la società transatlantica, 2 milioni per la rete stradale di Nizza, 10 milioni per la strada del Lukmanier, ed altre che vengono tutte considerevolmente ad aggravare le finanze. Ora il signor ministro, ove veramente quel *deficit* fosse esistito, non farebbe così facilmente, a quanto mi sembra, pesare la mano sulle finanze. È vero che egli ha detto testè che questa legge, ben lungi dallo smungere le nostre finanze, sarà loro di un grandissimo sollievo. Io dubito un poco della applicazione pratica ed immediata di quest'asserzione. Forse fra 50 o 60 anni sarà vero quanto disse il signor ministro, ma per ora, specialmente pel tempo che durerà la costruzione, pel tempo che si richiederà per dare un avviamento alla strada ferrata, fintanto che non sarà compiuta la strada medesima col taglio del Moncenisio, di cui nessuno parla qui, come se il Moncenisio non esistesse, dico, fintanto che il taglio del Moncenisio non sarà eseguito, mi perdoni il signor ministro, mi perdoni il signor relatore della Commissione, ma io sono certo che questa strada ferrata, nonchè venire in aiuto delle finanze dello Stato, sarà a carico totale delle medesime, e nonchè il

10 di cui ipoteticamente, e credo per ridere, si accennò in un articolo del capitolato, ma neanche il 2 per cento io giudico che sarà per produrre questa strada fintanto che il taglio non sarà eseguito, e di questo taglio, come ho detto, nessuno ha parlato finora. Ciò detto, e raccomandandomi all'indulgenza della Camera, perchè, siccome ha indicato l'onorevole Iosti, io, non solamente ho dormito per il passato, ma ho ancora addormentato i miei colleghi della sinistra, e quindi ad un uomo che è addormentato e che addormenta ancora gli altri, non si può che accordare indulgenza, perchè non può dire che delle cose che invitano a dormire, raccomandandomi però, ripeto, all'indulgenza della Camera per questi motivi, ed anche perchè non sono abbastanza preparato a questa discussione, verrò facendo alcune osservazioni che di volo ho raccapezzate questa notte leggendo il capitolato e che, per non averle potuto bastantemente maturare, dovrò esporre alla rinfusa.

Mi pare anzitutto che, prima di decidere la costruzione di una strada nella Savoia e fare per essa dei gravi sacrifici, il Governo doveva concertarsi colla Francia per la congiunzione.

A me pare che, presentando un progetto di legge di questa importanza, sarebbe stato dovere del Ministero di deporre sul banco della Presidenza le carte diplomatiche dalle quali risultasse a che punto fossero giunte le trattative, perchè questa congiunzione che deve dare così gran valore alla strada, abbia luogo. Invece, che cosa è avvenuto? Il Piemonte farà una strada da Modane a Saint-Genix d'Aosta. Tra Susa e Modane resterà barriera quasi insuperabile il Moncenisio, quel Moncenisio di cui ci siamo occupati tante volte, per cui abbiamo visto sprecato tanto danaro in stampe di disegni, in macchine per esperimenti ed in altri giuocattoli, ma di cui ora non si parla più; e sarebbe pure il momento di occuparcene.

A Saint-Genix d'Aosta la strada nostra aspetterà chi sa per quanto tempo la congiunzione colla Francia!

Io invito la Commissione od il Ministero a dare alla Camera degli schiarimenti, onde si sappia quali fondate speranze abbiamo di poter congiungere la nostra strada colla Francia, dato (il che io tengo come un fatto compiuto) che si effettui la strada che deve attraversare il dipartimento dell'Ain e andare direttamente a Ginevra.

L'*Assemblée Nationale*, come ho detto, ha recato la notizia (e credo si possa tenere come notizia quasi ufficiale, perchè, se non vado errato, il duca di Valmy è uno dei fondatori ed il principale proprietario del giornale; quindi deve essere bene informato; e mi confero tanto più in questa opinione in quanto che la *Gazzetta Piemontese*, che è giornale ufficiale, diede la stessa notizia togliendola dalla *Gazzetta di Lione*), l'*Assemblée Nationale*, ripeto, ha data la notizia che un'altra concessione è stata fatta al duca di Valmy per una linea da Saint-Rambert di Vienna a Grenoble, Briançon, Mont-Genève sino a Susa.

Io debbo qui interrogare il Governo per sapere se egli è disposto a permettere, colle nostre strade, la congiunzione della nuova strada ferrata concessa al duca di Valmy per Susa.

Se il Ministero è disposto a concederla, allora la strada che ci viene proposta diventerà in gran parte inutile, e certamente almeno si perderanno una gran parte dei frutti che e Commissione e Ministero ne sperano.

Se poi il Ministero è disposto a rifiutare alla Francia questa congiunzione della strada del Mont-Genève, mi pare che sarebbe stato molto più savio aspettare l'esito delle trattative

diplomatiche fra i due paesi prima di sobbarcarsi ad una spesa così sperticata, non essendo certo che la Francia sia per cedere a noi di più di quello che noi cediamo a lei, e poi anche perchè l'esperienza ci prova che, quando un piccino lotta con un grande colosso, quasi sempre accade che qualche concessione si debba fare, anche salvando la dignità, come spero che il Ministero farà sempre.

Io credo dunque della massima importanza che la Camera sappia se, dato il fatto della concessione della strada del Monginevra, il nostro Governo sia disposto a concedere la congiunzione di quella strada colla nostra rete interna.

Ciò premesso, andrò esaminando alcuni degli articoli del capitolato, i quali hanno una diretta relazione coi risultati più importanti temibili o sperabili dalla strada medesima.

E prima di tutto io vedo che al paragrafo primo è detto :

« A Chambéry la ligne se bifurquera en deux directions : par la première, elle ira à Saint-Genix d'Aoste, frontière de France, en passant au dessous du mont de l'Epine; par l'autre, elle ira toucher à Aix-les-Bains, d'où, se dirigeant d'abord sur Albens, elle se prolongera jusqu'au point le plus convenable pour fléchir vers la ville d'Annecy, dont elle devra s'approcher autant que le permettront la disposition naturelle du sol, les accidents du terrain et les conditions de tracé et de profil auxquels le chemin de fer doit satisfaire. »

Io credo che questo tracciato sia molto difettoso, e mi perdoni il signor ministro che è così illustre matematico, se io, profano in questa scienza, entro in cotesta materia; se dirò errori egli mi correggerà, e gliene sarò riconoscente, ma mi serva ancora qui di scusa l'improvvisa discussione.

Mi pare che la strada invece di biforcarsi a Ciambèri, come porta il progetto del Ministero, dovrebbe da Aiguebelle volgere ad Albertville, da Albertville ad Annecy, e da Annecy andare a Ginevra; ciò stante credo che si risparmierebbero 17 chilometri e 9 milioni di lire. Questo calcolo venne fatto da uno dei più distinti ingegneri inglesi residenti nel nostro paese, e che i signori ministri hanno l'abitudine di citare sovente come molto autorevole.

L'economia di 9 milioni non è prodotta, come ben vede ognuno, dai soli 17 chilometri risparmiati, ma sarebbero spesi in meno, perchè la linea che io sto indicando è molto più facile e meno montuosa, cosicchè su tutta la linea della strada ferrata noi avremmo un risparmio del 10 per cento, che è cosa importante; su tutto il complesso poi noi avremmo un risparmio oltre del sesto del capitale, il che mi pare cosa di riguardo.

Di più io penso che la strada darebbe un maggior prodotto, perchè s'innoltrerebbe in provincie molto più industri, molto più dedite alla emigrazione, e che sono solite ad importare e ad esportare una molto maggior quantità di mercanzia.

Coloro che conoscono le condizioni del Faussigny, e della Tarantasia non potranno negare la verità di quanto espongo, nè vorranno certo pretendere che i dintorni di Ciambèri e del Genevese abbiano a concorrere, sia nell'industria che nella locomozione, colle provincie testè accennate.

Ma avvi una ragione molto più importante perchè si debba scegliere la linea che io ho indicata. Risparmiando 17 chilometri, i prodotti di Genova potrebbero più facilmente concorrere a Ginevra coi prodotti che vengono dalla strada francese.

Io non ho fede che la strada della Savoia possa porre Genova in grado di competere per la Svizzera colle strade di Francia che portano i prodotti di Marsiglia.

Ma se questo fosse vero, diverrebbe vero soltanto quando la nostra linea fosse fatta così rettamente che vi fosse anzi-

tutto il massimo risparmio di tempo, e quindi anche il beneficio del risparmio di capitale.

Ognun vede che, adottata questa linea da Aiguebelle per Albertville a Annecy, e la proporrò quando saremo alla discussione dell'articolo 1, la garanzia che dovrebbe dare lo Stato sarebbe molto minore.

All'articolo 8, il Governo guarentisce il 4 e mezzo per cento sopra un costo che ancora non conosce di una strada della quale non vi è ancora neppure un progetto sommario di spesa. Ecco a che cosa ci obbliga il progetto di legge che dobbiamo d'improvviso discutere ed assentire.

Si parla, è vero, di un trattato a parte, sottoscritto il 18 marzo 1853; ma chi conosce questo trattato? Può darsi che la Commissione lo conosca, ma è certo che la Camera non ne ha conoscenza. Come poi si penserà alla conversione della rendita sinchè si garantisce il 4 e mezzo per cento? Il signor ministro, citando il prestito fatto recentemente dalla città di Torino, ha dimostrato come questa lo abbia fatto al 4 e tre quarti per cento. Io scorgo da ciò che le opinioni del signor ministro si sono anche a questo riguardo temperate, ed a tale proposito vado d'accordo con lui. Io non reputo che noi possiamo così presto operare la conversione della nostra rendita; ma, siccome la concessione è per 99 anni, quello che non potremo fare nè dentro un anno nè dentro un quinquennio, diverrà probabile, anzi certo, in uno spazio di tempo poco lontano. Nulladimeno, a parer mio, non si potrà mai fare siffatta conversione sinchè facciamo un prestito al 4 e mezzo per cento con pegno della strada ferrata della Savoia e cedendo il reddito superiore che fosse ottenibile sino al 10 per cento! Inoltre, durante la costruzione, i concessionari avrebbero il 4 e mezzo per cento; ma chi lo paga? La società; ma lo paga in aumento di quel capitale che viene ammortizzato a carico dello Stato, e del qual capitale lo Stato guarentisce il 4 e mezzo per cento per 99 anni.

All'articolo 12 abbiamo la promessa di ripartire a metà la rendita eccedente il 10 per cento, ma questa, l'ho già detto, io la credo assolutamente derisoria.

Questa strada non solamente non potrà produrre il 10 per cento, ma fino a che non sarà tagliato il Moncenisio, non darà nemmeno il due per cento, e nol darà per questa grave ragione, che difficilmente troverete una strada che sia per importare una manutenzione tanto costosa.

Io ho chiesto ad uno dei principali impiegati del Ministero alcune notizie in proposito della strada della Moriana, e seppi che la strada, la quale conduce in Savoia per la Moriana, bisogna scaricarla dalla neve con grandissimo costo di spesa, in media ventiquattro volte ogni inverno; che la neve cade alle volte in così grande quantità, che non la si può nemmeno portare via, ma la si batte, e vi si corre sopra. Ora, ognuno ben vede, sovra una strada ferrata, qual costo enorme venga ad importare il solo sgombramento della neve.

Se questa vi cadesse in minore quantità, e leggera quale nei nostri paesi, basterebbe una locomotiva lanciata espressamente per portarla via, ma coloro che conoscono le valli della Savoia ben sanno che la neve vi cade in tale e tanta quantità per cui lo sgomberarla non è cosa di piccolo momento, e quindi la manutenzione di questa strada, diverrebbe oltremodo più costosa, che non la manutenzione di tutte le altre dello Stato.

All'articolo 15 nella spesa dell'impresa si calcola annualmente l'ammortizzazione; cosicchè gli azionisti riceveranno nella peggiore ipotesi il 4 e mezzo per cento per 103 anni (quattro anni di costruzione, e 99 di esercizio), più l'ammortizzazione del loro capitale, ed anche quando questo, per l'ef-

fetto dell'ammortizzazione, si troverà ridotto al mezzo, al terzo, al decimo, anche allora riceveranno il 4 e mezzo per cento su tutto intero il capitale impiegato nella strada: in tal modo questo interesse del 4 e mezzo per cento non potrà risultare forse maggiore del sei per cento?

Coll'articolo 16 il Governo si obbligherebbe di non eseguire nè concedere per 14 anni, cioè 10 anni dopo il termine dei lavori, nessuna linea che raggiunga la frontiera francese; e questo articolo rende ancora più necessaria la risposta che io ho domandato al Ministero relativamente alla strada di Susa.

Coll'articolo 58 si premette alla società la preferenza pel caso che Grenoble debba congiungersi con Ciampèri. Con quest'articolo il Piemonte si obbliga di rendersi schiavo della società nelle sue trattative colla Francia relativamente alle strade ferrate!

L'articolo 16 dispone che dopo 50 anni il Governo può ricomprare la strada; ma in qual modo? Prendendo fra gli ultimi cinque anni i tre migliori per la società e pagando per gli anni mancanti a compire i 99 della concessione la rendita netta equivalente a quella dei tre anni migliori suddetti. Se questa rendita fosse del 10 per cento, come mostra di sperare il Ministero, si dovrebbe pagare il 10 per cento, se fosse dell'uno o del due per cento, come è temibile, si pagherebbe il 4 e mezzo per cento.

Per l'articolo 17 poi il mobiliare (telocomotive, i vagoni, le vetture, i carri, ecc.) si pagherebbe a parte, a stima, quasi che i tre anni migliori dell'ultimo quinquennio avessero dato il prodotto che avranno dato senza mobiliare, lasciando nuda al sole la strada per raccogliere l'erba!

E quand'anche non si comprasse la strada, bisognerebbe dopo 99 anni pagare il mobiliare, cioè dopo avere pagato per 99 anni il 4 e mezzo per cento e dopo avere ammortizzato il capitale.

Credo di aver dimostrato, sebbene alla sfuggita, quanti inconvenienti presenti il capitolato che ci viene presentato: io desidero che la discussione lo migliori, ma non vorrei che fosse respinta l'idea della costruzione d'una strada ferrata per la Savoia. Se la discussione venisse a dimostrare che questo capitolato fosse troppo dannoso, e fosse respinto, io vorrei che la Camera votasse una somma la quale accertasse la pronta esecuzione d'una strada ferrata in Savoia.

In ogni modo io intendo che l'esecuzione della strada ferrata non sia accompagnata dal taglio del Moncenisio. Sinfinochè la strada è scompagnata dal taglio del Moncenisio, invece di ottenere quei frutti morali e politici che con eloquenti parole mostrava di sperarne il ministro dei lavori pubblici nella sua relazione che lessi attentamente, credo se ne avrebbe il frutto contrario.

Io amo la Savoia, e credo di averlo dimostrato in più circostanze, ma amo che sia unita e stretta di fede con noi; quindi tutto quello che tende ad unirli al Piemonte, per quanto sta in me, il Ministero e la Camera mi troveranno sempre pronto a secondarli, e mi troveranno quindi sempre pronto a secondare un progetto di strada ferrata la quale abbracci contemporaneamente il taglio del Moncenisio e la strada che ci congiunge colla Savoia. Allora sì che noi avremo, mediante questa strada e questo taglio, meglio congiunti gli interessi della Savoia coi nostri, ed avremo meglio stretti quei legami di fratellanza che la storia ha registrato pel passato, e che la libertà deve stringere maggiormente ora ed in avvenire.

Se invece si tiene fermo il progetto del Ministero, quale effetto morale e politico avremo prodotto? Noi avremo sospinti i Savoia sempre più verso la Francia, e li avremo

sempre più allontanati dai Piemonte; rimarrà ferma ed alta quella montagna a cui pensano tante volte i viaggiatori, specialmente nell'inverno, prima d'intraprenderne la salita, e quella manterrà divisa la Savoia dal Piemonte; invece la strada ferrata in brev'ora, e con piccolo costo condurrà i Savoia in Francia, ed essi sempre più stringeranno i loro interessi materiali e politici a quella nazione, la quale nelle pagine della sua storia registra anche la conquista per alcuni anni di quel paese.

Io penso dunque che le due imprese non si possono nè si devono scompagnare per altissimi motivi politici, come altresì nell'interesse finanziario.

Il signor ministro ha detto che i viaggiatori porteranno un incalcolabile miglioramento alle nostre finanze, e parlava di 50 mila viaggiatori che da Marsiglia verrebbero sulla strada ferrata verso Genova.

Essi verranno quando il Moncenisio sarà tagliato, ma sin tantochè ci sarà quell'impedimento, nessuno de'suoi trenta mila viaggiatori verrà ad affrontare le nevi e le bufere del Moncenisio, che è il solo impedimento reale che li tenga lontani da quella strada.

E quello che ho detto dei viaggiatori, lo dico anche per le mercanzie. I carboni di Saint-Etienne che il signor ministro vuole mettere in Piemonte in concorrenza coi carboni d'Inghilterra non potranno mai concorrere con questi sinchè dovranno essere trasportati a dosso di mulo, o su carri pel Moncenisio. Per conseguenza tutti gli effetti buoni, e politici e morali, che si possono sperare da questa strada sono connessi al taglio del Moncenisio, e se questo non si taglia, sono tutti perduti, ed invece se ne possono temere danni gravissimi.

Io per conseguenza, qualora si mantenga il progetto attuale, quando veda che non si possa mutare, proporrò una aggiunta per la quale sia determinato il taglio del Moncenisio dietro gli studi che vennero già fatti, e dietro quegli altri che saranno imposti dalla legge medesima.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il ministro dei lavori pubblici.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Risponderò ad alcune soltanto delle osservazioni fatte dall'onorevole deputato Valerio, poichè molte altre riferendosi essenzialmente alle disposizioni di alcuni articoli del capitolato, a queste risponderò a suo tempo.

Egli ha accagionato prima di tutto il nostro progetto d'incertezza, perchè, secondo lui, noi non saremmo certi della congiunzione della nostra linea con quella francese; anzi ha esternato il sospetto, che la direzione della strada in progetto sia affatto contraria a quella delle ferrovie state testè autorizzate dalla Francia su altri punti.

Più specialmente poi egli ha interpellato il Ministero sopra una concessione fatta di una strada diretta da Lione a Ginevra.

Io osserverò prima di tutto che la nostra strada ferrata ha due scopi essenzialissimi: il primo d'interesse interno, il secondo internazionale.

Primieramente vuolsi avvertire che si tratta di una grande linea, colla quale intendiamo di ridonar vita e di eccitare l'industria di un paese, sotto ogni rispetto interessante, e suscettivo d'immense progresso, quale è la Savoia. È dessa un paese posto in condizioni vantaggiosissime, non tanto per rispetto all'industria, quanto più per la sua popolazione intelligente, sobria, attiva, moralissima, ed infine pel suo territorio, che non è certo meno produttivo, meno fertile che una gran parte dei Cantoni della Svizzera. Ora abbiamo

veduto quanto possa l'industria, e qual progresso abbia dessa fatto e vada continuamente facendo, malgrado che scarsi sinora sieno stati gli eccitamenti ed i favori, sia all'industria, che al commercio, pel difetto soprattutto di facili comunicazioni, e queste sono quelle che ora vogliamo procurarle. A questo scopo principale si aggiunge quello di fare di questa strada una linea internazionale di portata grandissima, e questo fine sarà senza fallo conseguito col tracciato che abbiamo stabilito di darle, perchè non credo che possa dubitarsi che questo tracciato, mentre segue la linea più breve da Torino a Ciambèri, non abbia in pari tempo anche la direzione più opportuna, non solamente per l'interno del nostro paese, ma per tutta l'Italia settentrionale, che ha tante relazioni e così importanti colla Francia, e principalmente con Lione.

Ciò posto noi abbiamo concesso alla società anche il tronco da Ciambèri a Saint-Genix d'Aoste. Ma si è detto che noi non siamo sicuri, che anzi avvi contro di noi la probabilità che la Francia non venga a raggiungere la nostra colla sua ferrovia in quel sito, perchè preferirebbe un altro punto di riunione. Ma su ciò farò osservare che, nella nostra concessione non abbiamo parlato che della nostra linea, cioè della parte di ferrovia che corre sul nostro territorio, ed io non credo punto che, quand'anche per qualche tempo, che spero non sarà lungo, la Francia non venisse alla concessione sul suo territorio, si possa negare che noi avremo migliorato le nostre relazioni colla Francia in un modo notevolissimo. Le nostre relazioni colla Francia le avremo migliorate anche conducendo soltanto la strada ferrata fino a Saint-Genix.

Tutti conoscono le difficoltà che presenta la strada ordinaria attuale nella sua percorrenza da Ciambèri a Lione e qual sia la sua lunghezza; questa lunghezza e queste difficoltà maggiori svanirebbero, se noi arrivassimo al Rodano, che è navigabile fino a Lione.

Lasciando dunque stare la parte che può essere incerta, la linea di cui si può dubitare se sarà concessa, io credo che la nostra strada, malgrado questa incertezza, sia la migliore che noi possiamo procurare al nostro paese, ed il primo nostro dovere è di fare intanto tutto quel bene che possiamo fare per esso da noi soli, poi tentare di ottenerglielo maggiore quanto si può col mezzo delle relazioni internazionali.

L'onorevole Valerio però ha detto: come avviene dunque che la Francia abbia fatto una concessione per il passo del Mont-Genève, facendo un lungo giro per Lione e Saint-Rambert, Grenoble, Brianzone, e scendendo per Cesana nella valle della Dora a Susa.

VALERIO. No, no! Partirebbe da Saint-Rambert e verrebbe a Grenoble.

PALROCAPA, ministro dei lavori pubblici. È quello appunto che diceva io, che, ripeto, verrebbe pel Mont-Genève, fino alla città di Susa. Ora, il tenore appunto di questa annunciata concessione mi fa supporre che non sia vera, perchè non veggio come il Governo francese possa fare una concessione anche sul nostro territorio.

Ma, si dirà, voi siete però disposti a fare la concessione sino a Saint-Genix, senza esservi assicurata quella sul territorio francese. Questo è vero; ma noi non abbiamo mai detto che facciamo una concessione da Ciambèri a Lione, abbiamo detto che la facciamo sino a Saint-Genix, sul nostro territorio.

Ho detto poco fa come questa concessione fosse utilissima al nostro paese, anche indipendentemente dal prolungamento sul territorio francese; e per sostenere questa mia asserzione farò presente al deputato Valerio che, prima che si

trattasse di costruire questa strada ferrata da Ciambèri a Saint-Genix, per dirigersi nel modo il più sollecito a Lione ed avere la più bella comunicazione che possa immaginarsi fra la Francia e l'Italia, era stato promosso il passaggio mediante una galleria sotto il *Mont de l'Epine*, e non solo era stata promossa questa opera, ma era stata anche preparata una domanda di concessione al Governo all'oggetto di ottenere che egli intervenisse per assicurare una parte dell'interesse; l'altra parte molto maggiore era assicurata dalla divisione, dalla provincia e dalla città di Ciambèri.

Il Governo ristette dal fare questa concessione solo perchè non gli pareva conveniente che nel momento in cui volevamo procurare una comunicazione con strada ferrata, si parlasse di una comunicazione con strada ordinaria; benchè il divisamento fosse di conciliare la posizione della grande galleria (che è l'ostacolo principale che si trovi su quella linea) in modo che potesse poi servire alla strada ferrata. Tutti i deputati savoardi sanno con quanta insistenza si volesse che il Ministero accedesse a questa concessione, e come il Ministero rispondesse pur sempre: mi astengo dal farlo, perchè se mettete in mano ad uno speculatore questa strada ordinaria, che certamente avrà una grande utilità, renderete più difficile la formazione di una società per la strada ferrata, perchè questa dovrebbe prendere la legge dal ridetto speculatore.

Ella vede adunque che, quand'anche potesse esservi dubbio sull'unione di questa strada colla linea francese, quando pure dovessimo rinunciarvi, io credo che la diramazione da Ciambèri a Saint-Genix si dovrebbe sempre fare, perchè sarebbe sempre della più grande utilità e per l'interno del paese, e per il pronto e facile passaggio in Francia, e perchè si lega col Rodano. Il contrario avverrebbe per la concessione della linea del Monginevra. Se noi volessimo fare di quella la linea principale di comunicazione con Lione, egli vede che enorme allungamento si avrebbe; io credo che sarebbero da 85 a 86 chilometri, per quanto mi è sembrato di aver calcolato altra volta; e nessuno vorrà immaginarsi che si possa accettare come linea internazionale che interessi tutta la Francia e tutta l'Inghilterra, insomma tutta la più bella parte occidentale d'Europa, quella linea che allunga il viaggio per più che 80 chilometri. D'altronde, qual è lo scopo nostro principale?

Ho detto che sono due gli scopi, ma che nel senso del Ministero lo scopo principale è di favorire e promuovere l'industria e la prosperità della Savoia. Come mai adunque, per congiungerci colla Francia, dobbiamo prendere da Susa, rimontare la valle della Dora e passare il Mont-Genève per trovarci non nel centro, ma nei dipartimenti meridionali di Francia, dopo aver abbandonata interamente la Savoia?

Quanto alla critica che egli ha fatto del nostro tracciato, io credo che non si sia bene apposto; e ciò dico tanto nel riguardare la linea come internazionale, quanto nel riguardarla come linea che deve promuovere gli interessi del nostro proprio territorio. Egli vorrebbe che invece di biforcare la strada a Ciambèri per andare con una diramazione a Saint-Genix, e colla linea principale, prendere la via per Annecy ed andare a Ginevra, si andasse da Aiguebelle ad Albertville e quindi per Ugine a Annecy ed a Ginevra.

Io gli faccio innanzi tutto osservare che quello che egli diceva riguardo al vantaggio di attraversare il Faucigny non regge, in quanto che da Annecy percorreremmo sempre la stessa linea per andare a Ginevra. La differenza dunque sarebbe che, invece di andare a Ciambèri, si dovrebbe andare da Aiguebelle o meglio dal Pont Aytou a Annecy.

Io non so comprendere come egli creda che questa linea possa essere migliore di quella che va a Ciambèri, e questo dico anche per gli interessi interni della Savoia. Quanto alla linea internazionale di Francia essa ci mancherebbe, a meno che, oltre questa linea che da Ayton andrebbe per Albertville e Annecy, non volessimo fare anche quella che va da Ayton per Montmeillan a Ciambèri.

Allora certamente avremmo due comunicazioni internazionali, una verso Ginevra, l'altra verso Francia; ma dovremmo fare due strade. E che conseguenza ne avremmo? Ne avremmo la conseguenza che non ci sarà nessuna relazione di strada ferrata tra Ciambèri ed Annecy; e che da Ciambèri per andare a Ginevra si dovrà scendere a Montmeillan, rimontare a Ayton ad Albertville, e da Albertville andare ad Annecy.

Io non credo che questo possa dirsi un tracciato che faccia prosperare gl'interessi della Savoia. Altronde, abbandonando il tronco di strada da Ciambèri ad Annecy, abbandoniamo una delle più belle parti della Savoia, e tralasciamo un punto della più alta importanza, vale a dire Aix-les-Bains. Viceversa, seguendo la linea nostra, raccogliamo tutto quello che di meglio in Savoia si può toccare con una linea generale di strada ferrata.

Quello poi che egli dice circa al commercio di Genova, starebbe bene per le relazioni semplicemente con Ginevra, ma ad ogni modo, per le relazioni colla Francia, converrebbe far anche un braccio di strada continuo da Pont-d'Ayton per Montmeillan a Ciambèri; questo sarebbe sempre inevitabile, quando volessimo avere, non solo per Genova, ma per tutto lo Stato, ma per tutta l'Italia settentrionale una diretta comunicazione colla Francia. Aggiungo ancora che, pur facendo ambedue i rami di strada, avremmo il grande inconveniente di aver lasciato senza comunicazione tra loro Annecy e Ciambèri; le quali due città principali della Savoia per corrispondere tra loro dovrebbero fare un lungo giro che eccede la linea diretta di chilometri 52; perchè dal punto di Ayton ad Annecy per la strada indicata dall'onorevole Valerio vi sarebbero 65 chilometri; dal punto di Ayton a Ciambèri ve ne sono 55, di modo che per andare da Ciambèri ad Annecy si dovrebbero correre 100 chilometri, quando in vece sul tracciato segnato dal programma del Governo non ve ne sono che 48, differenza 52.

Mi pare dunque che, sia che si riguardi alla strada sotto l'aspetto di linea destinata a promuovere gl'interessi interni della Savoia, sia che si consideri come grande linea internazionale di comunicazione colla Francia, colla Svizzera occidentale, il partito inevitabile sia di andare da Torino a Ciambèri per la strada del Moncenisio, della Moriana, della valle dell'Isère, e quindi del bel paese che corre da Montmeillan a Ciambèri.

Ma si dice: voi trarrete nessun profitto di questa strada se prima non superate il passo del Moncenisio. Come già rilevai altra volta, su questo proposito sonosi assai modificate le mie opinioni. Dall'epoca in cui venni proponendo alla Camera di autorizzare la spesa di un primo tentativo per l'esecuzione di una grande galleria attraverso il Moncenisio, io ebbi ad avvedermi che se, attesa l'incertezza dell'opera per sé stessa, la lunghezza del tempo che esige la sua riuscita, si sarebbe forse dovuto ritardare per un soverchio periodo di tempo il conseguimento della Savoia di quei vantaggi, di quella prosperità che deve arrecarle la via ferrata; all'opposto, costruendo questa al di qua e al di là del Moncenisio il progresso d'ogni maniera nelle relazioni tra i due paesi, nel far maggiormente sentire il bisogno di attraversare il Monceni-

sio, avrebbe spinto alacremente all'opera e procurato i mezzi di riescirvi. Mi parve ciò stante miglior partito di fare intanto quello che si può fare sollecitamente, ciò che è per sé stesso atto a promuovere un successo assai notevole, e che inoltre prepara fra un termine più o meno lontano un successo completo.

Io non sono dell'avviso dell'onorevole deputato Valerio, che, senza che venga assicurato attualmente il passaggio del Moncenisio, la via ferrata sia quasi inutile od almeno poco vantaggiosa.

La strada ferrata limitata anche all'interno della Savoia sarebbe già di una incontestabile utilità; ma quando la sua interruzione sia ridotta al Moncenisio, od al tratto da Modane a Susa e probabilmente, come io spero, limitata da Lanslebourg a Susa, il vantaggio di queste comunicazioni sarà tale da promettere il migliore risultamento. A questo proposito io citerò un esempio che ho già addotto altre volte, quello cioè del passaggio del Sömmering in Austria. Le difficoltà di questo passaggio erano grandissime, ma non certamente quanto quelle del Moncenisio (ciò che sta anzi in favore del mio argomento), eppure il Governo austriaco avendo riconosciuto, e saviamente, che quell'opera importava tanto tempo, che non conveniva aspettarne il successo senza approfittare intanto dei vantaggi che offriva la strada da una parte e dall'altra, ha innanzi tutto fatto costruire i due tronchi di ferrovia al di qua e al di là del Sömmering. Ora, quali conseguenze ne siano venute nel movimento generale non tanto dei passeggeri, pei quali non è certamente difficile ordinare un buon servizio anche sopra una strada ordinaria, ma eziandio pel movimento delle merci, lo dimostra un fatto che è stato citato qui da altri e che è pur fatto vero rappresentato dallo stesso commercio di Trieste, a cui è funesta.

Quando la strada al di qua del Sömmering giunse fino a Gratz, il commercio di Amburgo che già lottava con vantaggio contro quel di Trieste, mercè le strade ferrate, sui mercati di Vienna, ottenne di lottare pur vantaggiosamente sino a Gratz, perchè non c'era nemmeno un tronco di strada che accennasse da Gratz a Trieste: quindi, non ostante l'interposizione del Sömmering, Amburgo poteva vantaggiarsi con tanto felice risultato delle strade ferrate al di qua e al di là di detta interruzione.

Non credo adunque che il passo del Moncenisio, pel tempo che sarà necessario ad eseguire i lavori, possa annullare i vantaggi che ritrarremo dai due tronchi di strada ferrata che faranno capo ai due lati del medesimo, nel quale avviso parmi sia già entrata la Camera sin dal momento che si pronunciò favorevole alla costruzione del tronco di ferrovia di Susa.

L'onorevole deputato Valerio dice ancora che, finchè la ferrovia rimarrà interrotta dal Moncenisio, essa darà un tenue prodotto.

Io nol nego, ma son certo che il prodotto non sarà così tenue quale sembra darsi a credere l'onorevole Valerio. Sia che la strada parta solo da Modane, sia che la medesima venga a prolungarsi sino a Lanslebourg, egli è certo che concentrando sopra il breve tratto di strada comune quelle cure di manutenzione che ora conviene ripartire sopra una lunghissima tratta di strada ordinaria, ne verrà che il passo del Moncenisio sarà migliorato a segno da essere in ogni tempo il più frequentato delle Alpi: io ho l'intima convinzione che quando si potrà venire da una parte e dall'altra sino ai piedi del Moncenisio, si sarà già procurato un movimento notevolissimo di passeggeri, ed anche un discreto movimento di merci. Ad ogni modo poi se il prodotto non sarà grande finchè non si abbia tutta la linea completa, è però da ritenersi

che il maggiore o minore prodotto sarà pur sempre relativo al capitale impiegato. Ora, io non credo che, fatta appunto eccezione del passaggio del Moncenisio, il capitale calcolato sia esorbitante. Quando fu pubblicato il programma primitivo dell'agosto 1852, si era istituito un calcolo sopra basi abbastanza plausibili, ed anzi il limite in cui si era tenuto il Ministero dei lavori pubblici, assegnando il *maximum* del capitale oltre il quale non si sarebbe fatta assicurazione, era tale da sperare un'offerta in ribasso.

Mi consta che molti ingegneri e la Commissione stessa della Camera hanno esaminato questo prospetto di spesa, e nessuno ha trovato che ne fossero i limiti troppo ristretti. Il capitale di 250,000 lire per chilometro per una strada ad una sola ruotaia attraversando un paese, in cui è vero che per alcuni tratti s'incontrano delle difficoltà, ma ove in generale le difficoltà sono lievissime, questo capitale, dico, credo si possa riguardare come sufficiente. Ora, ciò essendo, parmi che l'assicurazione del 4 e mezzo per cento, ad opera compiuta, quando il movimento sarà più largamente determinato, non sarà per riescire di alcun aggravio allo Stato, ed almeno non sarà di peso tale, che, come diceva l'onorevole ministro delle finanze, non possa essere abbondantemente compensato da tutti gli altri vantaggi sì diretti che indiretti che saranno per derivare allo Stato, quali sono il risparmio delle ingenti spese di manutenzione delle strade ordinarie, il trasporto gratuito del corriere, la manutenzione del telegrafo, il trasporto di tutti i generi di privativa fatto a metà prezzo della tariffa della strada ferrata, il trasporto dei militari parimente a metà tariffa, dei detenuti, ecc., vantaggi tutti immediati delle finanze. Aggiungete poi i vantaggi indiretti di cui io non potrei valutare l'importo, ma che sono al certo di una portata immensa, come l'aumento notevolissimo nel movimento, sia di persone che di merci, che la ferrovia di Savoia determinerà su quella di Genova e sull'altra da Torino a Novara, la gran massa d'affari ed interessi che per tal guisa sarà messa in moto e che contribuirà ad aumentare il prodotto delle contribuzioni indirette; il partito che la Savoia non mancherà di trarre da tutti gli elementi di risorse e di potenza industriale, di forza motrice che racchiude nel suo seno e che per svilupparsi non abbisognano che di comunicazioni facili ed economiche.

Questi vantaggi indiretti devono indubbiamente crescere assai, e portare la Savoia al grado di prosperità a cui sono giunti molti Cantoni svizzeri, che non le agguagliano certamente nelle condizioni territoriali.

Appena poi mi farò a notare le difficoltà che l'onorevole Valerio crede esistere nella manutenzione della ferrovia per causa delle nevi che nell'inverno la ingombreranno e che ne renderanno, a suo dire, impossibile l'esercizio.

Certamente sono esagerate le informazioni da lui avute sulla conseguenza di questo contrattempo, giacché io posso assicurarvi che molte sono le strade ferrate poste in condizioni identiche, ed anche più settentrionali, ed egualmente montuose, le quali si tengono sgombre dalla neve senza eccesso di spesa e senza interruzione di passaggio.

Gli citerò la strada Ferdinandea del nord, che ha costato un capitale non inferiore a questo richiesto dalla nostra, e dà prodotti notevolissimi, benchè si trovi in climi ove non nevica meno che in Savoia, ciò non ostante non si ha mai interruzione di servizio nè grave spesa di manutenzione, poichè la sua rendita è tale che il prezzo delle azioni credo sia all'80 od al 90 per cento, superiore al loro valore nominale.

Dunque la quantità delle nevi non è un ostacolo il quale,

per rispetto alla manutenzione della strada ferrata, possa infirmare la bontà dei risultamenti che ne aspettiamo.

Riassumendo, conchiuderò che, a parer mio, non si può scegliere linea più opportuna a soddisfare nel miglior modo possibile sia agli interessi interni della Savoia, sia alle nostre relazioni internazionali; che questa strada percorre un paese che non ha tali difficoltà, che non ci consentano di poterla eseguire con un capitale moderato; che se di questo capitale non è stato assegnato il limite nelle condizioni di trattative stipulate colla società, si fu perchè non avendo essa ancora un progetto tecnico compiuto, non avrebbe potuto stabilire i suoi calcoli su di una somma fissa ed invariabile, e riescito a trovare i capitali occorrenti.

Essa però molto fece nell'interesse dell'amministrazione acconsentendo che il limite massimo della garanzia dello Stato fosse accertato sul solo risultato degli studi e del progetto approvato, e prima così dell'esecuzione dell'opera. Con questa condizione a qual rischio va incontro la società?

Essa si espone a ciò che, dopo avere stabilito, in base di perizie fatte da lei sotto l'ispezione dei nostri ingegneri, quindi esaminate, controllate ed approvate dai medesimi, il limite massimo di capitale che non può essere sorpassato nell'esecuzione delle opere, questo massimo invece può essere diminuito, dimodochè se ella ne' suoi contratti d'appalto, ne' suoi contratti d'acquisto ha un vantaggio sui prezzi portati nelle perizie, questo vantaggio frutta esclusivamente al Governo, e va a diminuzione del capitale, sul quale cade la assicurazione, viceversa; se vicende ordinarie o straordinarie di qualunque genere vengono ad aggravare la spesa, cosa che certamente non è improbabile quando si tratta di un'opera così importante e che può richiedere quattro anni di tempo, se, dico, questo capitale si aumenta in qualunque misura, essa non può pretendere un aumento nella garanzia del capitale prima stabilito.

Come si vede, questa condizione è così grave, da bastare di gran lunga a giustificare il tasso del 4 e mezzo per cento, il quale al postutto potrà forse essere un peso nei primi anni dell'esercizio della strada, in gran parte però compensato dall'utile diretto e indiretto, che da questa ricaveremo, ma che si ridurrà al nulla tosto che il movimento della strada avrà preso un sufficiente sviluppo, il che è a credere succederà fra non molto; poichè io son persuaso che una società industriale non impiegherebbe i suoi capitali in estero paese per averne il solo frutto del 4 e mezzo per cento, quando senza incomodo o fastidio potrebbe ottenere quest'interesse comprando fondi pubblici di quello stesso Stato che fa l'assicurazione del 4 e mezzo; se dunque preferisce d'investire i suoi capitali nella costruzione di questa strada, egli è perchè spera di ottenerne un prodotto maggiore.

Per questi motivi sono d'avviso che il progetto di legge che vi ha proposto il Governo sia degno della vostra approvazione.

PRESIDENTE. Il deputato Lachenal ha la parola.

LACHENAL. Messieurs, en ma qualité de député du collège d'Annecy et comme président du Conseil divisionnaire siégeant dans cette ville, je dois répondre quelques mots à l'honorable monsieur Valerio, relativement à la proposition qu'il a faite de faire bifurquer le chemin de fer de la Savoie à Aiguebelle ou à Ayton. Certes ce projet, messieurs, a été longtemps caressé, soit par mes commettants, soit par une grande partie de la population savoisienne.

Mais la Savoie, dans cette circonstance, a prouvé qu'elle sait fouler aux pieds ses intérêts particuliers pour se rallier aux intérêts généraux. Lorsque nous avons vu que ce chemin

se bifurquant à Albertville serait nuisible à la ligne générale, soit mes commettants, soit les membres du Conseil divisionnaire, se sont réunis pour approuver et appuyer le projet présenté par monsieur le ministre des travaux publics le 10 août dernier. Le Conseil divisionnaire de Chambéry, où siègent les membres de la province de Haute-Savoie, a pris la même détermination; il y a donc en Savoie unanimité pour accepter la loi telle qu'elle a été transmise à la Chambre.

Et c'est à de très-bonnes raisons que nous nous sommes rendus; car, bien loin qu'il y ait économie dans le tracé, il y a, au contraire, une augmentation de dépense. Monsieur le ministre des travaux publics vous a parfaitement indiqué que la ligne doit, en tous cas, aller nécessairement à Chambéry.

En conséquence, la ligne d'Ayton à Chambéry est commune et les 17 kilomètres en moins, que présente le tracé d'Ayton à Genève par Albertville, se trouvent complètement perdus, et, au contraire, nous nous trouverons devoir faire une route complète d'Ayton à Genève, et comme il y a 35 kilomètres d'Ayton à Chambéry, en déduisant de ce chiffre celui de 17 kilomètres que présente en moins la route par Albertville, il reste encore un excédant de chemin de fer de 18 kilomètres à construire qui, à 245 ou 250,000 francs le kilomètre, donnerait une augmentation de dépenses d'environ 4 millions 500,000 francs.

D'ailleurs, nous avons senti la nécessité de relier les deux principaux centres de la Savoie, Chambéry et Annecy, soit avec Genève, avec laquelle la Savoie fait des affaires considérables, soit avec Lyon et avec le bassin houiller de Rived-Giers, d'où nos industriels tirent des quantités de charbon fossile et dont l'importation augmentera considérablement quand nous aurons un chemin de fer; ce qui donnera une nouvelle et salutaire impulsion dans toutes nos usines.

Puisque j'ai la parole, je me permettrai de répondre encore un mot à l'honorable député Valerio; il nous demande quelles sont les garanties que nous avons de la continuation de la ligne depuis Saint-Genix d'Aoste à Lyon.

Messieurs, ceci est un point essentiellement délicat.

Mais je dois dire que cette garantie je la puise dans la nécessité absolue de cette jonction pour le commerce de Lyon, et pour la prospérité du chemin grand central de France et l'intérêt de presque tout le commerce français. Car persuadez-vous que Lyon est le plus grand centre commercial où viennent aboutir presque toutes les provenances de la France pour se diriger vers l'Italie et où viennent aussi se concentrer les provenances de l'Italie pour se diriger vers la France.

Or, messieurs, le point de Saint-Genix est un point obligé; il est tellement essentiel, que sans lui le commerce de Lyon serait gravement compromis; car, que lui offrirait-on? On lui offrirait une jonction à Culoz, et un document officiel nous dit que cette jonction met Lyon à 130 kilomètres de Chambéry, tandis que la route de terre actuelle par les Echelles et le Pont-Beauvoisin n'est que de 112 kilomètres, comme le prouve un document officiel que je reçois à l'instant de la direction générale des postes; mais que l'on veuille observer que la jonction du chemin de fer français à Saint-Genix, placerait Lyon à 94 kilomètres de Chambéry, soit à 36 kilomètres de moins que par le point de Culoz, et que par là tomberait cette autre assertion que le chemin par Macon, Ambérieux et Culoz, abrège de 39 kilomètres la distance de Paris à Lyon, car cette différence se réduira à 9 kilomètres et même moins; ce qui est, en réalité, le seul bénéfice que réaliserait le voyageur allant de Paris à Turin, qui au lieu de passer à Lyon, préférerait prendre le chemin de fer de Macon, Ambérieux et Culoz.

Vous voyez donc, messieurs, combien le commerce de Lyon, combien celui du Piémont et de toute l'Italie auraient à souffrir, si, pour aller de Lyon à Turin ou vice-versa, les marchandises devaient remonter à Culoz, et faire, en pure perte, 36 kilomètres de route que leur évite la ligne pour Saint-Genix. Ne perdez pas de vue que le commerce de Lyon réunit à lui seul les neufs dixièmes des provenances qui se dirigent sur l'Italie; aussi soyez bien convaincus, messieurs, que la vérité finira par triompher.

Aussi j'ai la conviction (et je la puise dans les nécessités du commerce de Lyon et d'une grande partie de la France, ainsi que dans la haute sagesse qui préside aux Conseils de la grande nation qui nous avoisine) que cette jonction s'effectuera indubitablement.

Répondant ensuite à monsieur le ministre des finances, et tout en lui exprimant ma reconnaissance pour ce qu'il a dit de bienveillant pour la Savoie, je crois cependant devoir faire observer à la Chambre que, si le fléau inconnu, qui depuis près de dix ans frappe de stérilité la récolte des pommes de terre, a jeté la consternation et la misère dans nos campagnes, ainsi que l'a observé monsieur le président du Conseil des ministres, toutefois là n'est certainement pas la seule cause de la détresse de mon pays: ce qui est positif, messieurs, c'est que la Savoie souffre, et qu'elle souffre bien plus aujourd'hui qu'au moment où un ministre du Roi en faisait le pénible aveu à S. M. dans un rapport mémorable.

La position géographique de la Savoie, son éloignement du centre de l'Etat, les entraves qu'elle trouve de tous côtés à l'écoulement de ses produits, voilà, messieurs, une des causes principales auxquelles doit être attribué le malaise qu'elle éprouve. Ce mal, messieurs, il ne tient qu'à vous d'y mettre un terme en votant la loi qui vous est présentée. En effet, placée au nord-ouest de l'Etat et séparée de toutes les autres provinces par l'immense chaîne des Alpes, la Savoie est bornée au sud-ouest par la France qui oppose à nos produits tant industriels qu'agricoles des tarifs douaniers qui, pour la plupart, équivalent encore à des prohibitions; elle a pour limites au nord-ouest la Suisse qui, après de longues années de la plus complète liberté de commerce, s'est déterminée à garnir ses frontières d'une ligne de douanes au moment même où nous sommes entrés à pleines voiles dans le système du libre échange. Enfin elle est séparée par des distances considérables et par des montagnes souvent impraticables du Piémont qui est le seul marché ouvert à ses produits quelconques; ses relations avec le centre de l'Etat sont par là même plus lentes pour les personnes et plus coûteuses pour les marchandises, ses communications sont même souvent interceptées et parfois suspendues, complètement. Aussi elle est obligée, pour trouver l'écoulement des marchandises toujours lourdes et encombrantes qu'elle dirige sur le Piémont, de subir des frais de transport très-coûteux, que le producteur seul doit supporter pour soutenir la concurrence sur les marchés.

Vous voyez donc, messieurs, qu'en décrétant la construction du chemin de fer de la Savoie, qui est pour mon pays une question de vie ou de mort, et qui procurera, soyez-en bien convaincus, des avantages considérables au Piémont, au port de Gênes et à l'Etat entier, vous réunirez d'une manière intime deux parties de l'Etat, et vous ferez un acte de justice et de sagesse; et en consolidant cette alliance de huit siècles que nous voulons voir durable et perpétuelle, vous voterez une loi d'union qui sera de la part de mes concitoyens l'objet de leur reconnaissance éternelle.

Voci. A domani! a domani!

RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PER AUTORIZZARE LA DIVISIONE DI NOVARA A CONTRARRE UN IMPRESTITO.

PERNATI, relatore. Ho l'onore di deporre sul banco della Presidenza la relazione del progetto di legge per autorizzare la divisione amministrativa di Novara a contrarre un mutuo. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1739.)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

La seduta è levata alle ore 5 e 1/4.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Seguito della discussione del progetto di legge per la concessione della ferrovia della Savoia ;

2° Discussione del progetto di legge per l'erezione in comuni delle varie borgate del Sulcis in Sardegna.

TORNATA DEL 13 MAGGIO 1853

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO RATTAZZI.

SOMMARIO. *Seguito della discussione del progetto di legge per concessione della strada ferrata della Savoia — Nuove osservazioni del deputato Valerio — Discorso del deputato Sineo, e opinioni del deputato Gonnet in appoggio del progetto di legge — Riassunto del relatore Menabrea — Comunicazione per parte del medesimo di un documento unito alla convenzione — Repliche del deputato Valerio — Osservazioni dei deputati Lachenal, e Jacquier — Mozione del deputato Melana, e parole del ministro delle finanze.*

La seduta è aperta alle ore 1 e 1/2 pomeridiane.

CAVALLINI, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente e del seguente sunto di una petizione ultimamente presentata alla Camera :

5164. La società Chivron, Dunoyer, Martin e Perret, concessionaria di una ferrovia fra Aiguebelle e Montmeillan, a termini del contratto 4 giugno 1840, trasmettendo copia della citazione con cui evocò in giudizio il Governo, che, non curando le seguite stipulazioni, e senza venire ad accordi, presentava alla Camera un progetto di legge per la concessione della ferrovia della Savoia, fa istanza perchè, prima di procedere ad una deliberazione sul menzionato progetto, vengano presi ad esame i suoi richiami.

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

(È approvato.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA CONCESSIONE DI UNA FERROVIA NELLA SAVOIA.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione generale del progetto di legge per la costruzione della ferrovia della Savoia.

Non essendo presente il deputato Sineo, la parola spetta al deputato Valerio.

VALERIO. Io voleva rispondere al signor ministro dei lavori pubblici, ma non essendo presente...

PRESIDENTE. C'è il relatore.

VALERIO. Mi pare che in una discussione di questa natura il signor ministro dovrebbe essere presente...

PRESIDENTE. Verrà a momenti : intanto, siccome sono le due, e la Camera trovasi in numero, credo si possa continuare la discussione. (*Entra il ministro dei lavori pubblici*)

VALERIO. Debbo premettere anzitutto che il mio discorso di ieri deve essere stato in parte franteso, e ciò deduco da quanto dissero, rispondendomi, tanto il signor ministro dei lavori pubblici, quanto l'onorevole deputato Lachenal.

Parmi che essi abbiano compreso che io volessi assolutamente togliere dal progetto la linea che andrebbe a Ciamberi e da Ciamberi a Saint-Genix d'Aosta. Io ho detto che lasciava a parte quella linea, ma che mi occupava specialmente di quella che avrebbe fatto capo ad Annecy, e di quivi a Ginevra ; e dimostrava come sopra quel tronco potevansi risparmiare 17 chilometri di strada, e 9 milioni di spesa ; vantaggio che io considerava grandissimo, perchè, dovendo porre in concorrenza il porto di Genova col porto di Marsiglia, 17 chilometri di corsa avevano la loro importanza. Io dichiarava di lasciare in disparte il tronco che doveva andare a Ciamberi e da Ciamberi alla frontiera di Francia per Saint-Genix d'Aosta, quantunque io pensi che sarebbe stato prudente che quel tronco non si costruisse prima che il Governo non avesse ricevuto dalla Francia assicurazioni tali per cui fosse accertato il congiungimento colla strada ferrata francese.

Ora, dalle parole un po' imbarazzate che ho sentite ieri in bocca ai signori ministri relativamente all'interpellanza da