

TORNATA DEL 9 GIUGNO 1853

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO RATTAZZI.

SOMMARIO. *Relazione sullo spoglio dei conti del 1848 pei dicasteri dei lavori pubblici, e di agricoltura e commercio — Relazione sul progetto di legge per l'affitto dei canali della Dora per l'irrigazione dell'agro vercellese — Convalidamento dell'elezione del collegio di Serravalle — Discussione del progetto di legge per la concessione di una ferrovia da Torino a Pinerolo — Ragguagli su petizioni, e osservazioni del relatore Brignone — Osservazioni e proposte del deputato Miglietti — Parole del ministro dei lavori pubblici in favore del suo progetto — Opinioni dei deputati Mellana, Cadorna, Torelli e Valerio — Repliche — Reiezione della proposta del deputato Miglietti, e approvazione dei due articoli del progetto ministeriale — votazione, ed approvazione dell'intero progetto di legge — Presentazione di un progetto di legge del ministro dell'interno sulla polizia dei telegrafi, e delle strade ferrate — Relazione sul progetto di legge sulla tariffa degli atti giudiziari.*

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

AIRENTI, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente, il quale viene approvato.

RELAZIONI SUI PROGETTI DI LEGGE: 1° SUI CONTI AMMINISTRATIVI DEI DICASTERI DEI LAVORI PUBBLICI E DI AGRICOLTURA E COMMERCIO PEL 1848; 2° PER CONCESSIONE D'ACQUE DEMANIALI DERIVANTI DALLA DORA.

DESPINE, relatore. J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Présidence le rapport de la Commission concernant le spoglio des dépenses de 1848 du Ministère des travaux publics, agriculture et commerce. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 317.)

BOSSO, relatore. Ho l'onore di presentare la relazione sul progetto di legge per la concessione in affitto dei canali della Dora per l'irrigazione dell'agro vercellese. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1853.)

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

VERIFICAZIONE DI POTERI.

SULIS, relatore. Ho l'onore di riferire sull'elezione del collegio di Serravalle, convocato pel giorno 16 dello scorso mese di maggio.

Dal verbale risulta che gli elettori iscritti erano 222, i votanti 152. Essendosi proceduto allo squittinio, si ebbe il seguente risultato:

Il signor cavaliere Pietro Rossi ottenne voti 91; il signor cavaliere Ratti Opizzoni Carlo 55; il rimanente dei suffragi andò partito in alcune altre persone.

Risultando quindi all'ufficio elettorale che il signor cavaliere Pietro Rossi aveva ottenuto più del terzo dei voti degli iscritti, e più della metà dei presenti, lo proclamava a deputato. Dal verbale risulta pure che mancava la nota del co-

mune di Roccaforte, la quale però non poteva contenere più di tre elettori, come affermarono alcuni membri dell'ufficio.

Dopo la proclamazione del deputato fu presentata da alcuni elettori una protesta affinché non si dovesse tenere per valida l'elezione appunto per la circostanza accennata che mancava la lista elettorale del comune di Roccaforte, e per l'altra che non esisteva nella sala della radunanza la lista elettorale.

In quanto alla prima opposizione, è da notarsi che agli atti dell'ufficio fu poi unita la lista elettorale mancante di Roccaforte, dalla quale risulta che tre soli sono gli elettori iscritti in quel comune. Quindi, aggiungendo anche questi tre elettori al numero di 222 elettori ammessi all'urna, l'eletto avendo ottenuto voti 91, avrà sempre un numero di voti maggiore del terzo degli iscritti, e della metà dei votanti.

In quanto all'altra opposizione fatta, che, cioè, la lista elettorale non fosse affissa nella sala della radunanza, dai processi verbali risulta il contrario. D'altronde la Camera ebbe già altra volta ad occuparsi su tale questione, e riconobbe essere piuttosto materia di regolamento che di legge.

Pertanto l'ufficio IV, a nome di cui ho l'onore di parlarvi, ritenendo che i voti riportati dal cavaliere Pietro Rossi sono maggiori della metà dei votanti, e di un terzo degli elettori iscritti, anche aggiungendovi i tre elettori di Roccaforte, vi propone la convalidazione dell'elezione fatta in capo suo dal collegio di Serravalle.

PRESIDENTE. Pongo ai voti le conclusioni dell'ufficio IV, le quali sono per la convalidazione dell'elezione fatta del cavaliere Pietro Rossi a deputato del collegio di Serravalle.

(La Camera approva.)

DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA CONCESSIONE DELLA FERROVIA DA TORINO A PINEROLO.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta la discussione del progetto di legge per la concessione della ferrovia da Torino a Pinerolo. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1859.)

La discussione generale è aperta.

La parola spetta all'onorevole relatore della Commissione.

BRIGNONE, relatore. La Camera ha scorto dalla relazione della Commissione incaricata dell'esame di questo progetto di legge che dopo la presentazione di esso per parte del signor ministro dei lavori pubblici, il signor Pickering, il quale si propone di costruire una strada ferrata tra Torino e Pinerolo, secondo il progetto da esso studiato ed eseguito a sue spese, e conforme al capitolato annesso al progetto ministeriale, per la concorrenza statagli mossa da rispettabili case bancarie di questa città, aveva aderito a diminuire il sussidio delle lire 500,000, del quale era stato affidato dai corpi morali interessati alla costruzione di questa strada a lire 250,000.

La Commissione non poteva a meno di ammettere questa riduzione, la quale veniva in sollievo dei corpi morali, e presentava la relazione per l'accettazione del progetto ministeriale, coll'unica variazione della diminuzione del premio di lire 500,000 a lire 250,000 : se non che dopo la distribuzione della relazione, le case bancarie, le quali avevano già fatto altre offerte, si sono indirizzate al signor ministro dei lavori pubblici con apposita rappresentanza, ed hanno domandato che la concessione di questa strada fosse data per licitazione, e per provare che da questa licitazione avrebbe potuto venirne un vantaggio ai corpi sovventori, faceva un nuovo ribasso di 50,000 lire sulla sovvenzione, riducendola così a lire 200,000.

Il signor Pickering alla sua volta si indirizzò pure al signor ministro dei lavori pubblici, e con una memoria a quest'oggetto espose che per verità non comprendeva come si potesse aprire una licitazione per la costruzione di un'opera, il cui progetto era stato da esso allestito a proprie spese, e che qualora fosse mancata questa intrapresa sulla quale aveva fatto assegnamento dopo il capitolato stipulato col ministro dei lavori pubblici, nella fiducia che sarebbe stato dal Parlamento sanzionato, esso avrebbe avuto dei gravi danni, avendo già presi impegni e fatte provviste.

Nulladimeno soggiungeva che non intendeva di giovare della preferenza che stimava essergli dovuta per la costruzione della strada di Pinerolo per sopportare ai corpi morali un sacrificio che si veniva man mano diminuendo per le proposte, e che perciò si sottometteva a costruire la strada rinunciando intieramente al premio di cui si aveva avuto affidamento. Aggiungeva similmente che, siccome sapeva che era vivo desiderio dei comuni che saranno dalla strada attraversati, che questa fosse sollecitamente eseguita, si obbligava a costruire intieramente la strada nel termine di 12 mesi invece di 18.

Se non che domandava un'agevolezza, vale a dire che il capitale per cui divisava di costituire la società, a termini dell'articolo 49 del capitolato, invece di essere di 3 milioni, potesse estendersi a 3 milioni e 200,000 lire.

Da ultimo anche le case bancarie presentarono una novella offerta, colla quale dichiararono d'essere disposte ad esonerare intieramente i corpi morali da ogni sussidio, mentre del rimanente accettavano senza riserva alcuna il capitolato, anche relativamente all'ammontare del capitale sociale.

La Commissione stimò opportuno che fossero stampate le sottomissioni del signor Pickering, le domande delle case bancarie, come altresì le lettere colle quali il ministro dei lavori pubblici le trasmetteva all'ufficio della Presidenza della Camera, il quale le comunicava alla Commissione.

Siffatte offerte e lettere in sin da ieri furono distribuite ai signori deputati come documenti relativi alla pratica che oggi viene in discussione.

Quanto al merito di queste varie offerte, la Commissione credette che non vi fosse motivo alcuno per variare menomamente il capitolato inteso fra il signor Pickering ed il Ministero per la costruzione della ferrovia di Pinerolo, salvo nella parte della sovvenzione che era stata abbandonata, ed in quella dei tempi utili per la costruzione dell'opera, e che perciò al signor Pickering dovesse accordarsi la domandata concessione.

Riguardo alla condizione per la quale il signor Pickering domandava di estendere il capitale sociale a 3,200,000 lire, la Commissione fu unanime nel credere che ciò non potesse per nulla impedire la concessione, non essendovi gl'interessi dello Stato per nulla implicati, e tanto meno gl'interessi dei corpi morali. La questione di aumentare il capitale non poteva riguardare che il signor Pickering e la società che intende di costituire. Le azioni in numero maggiore avrebbero avuto un minor valore, perchè il dividendo sarebbe stato minore per ciascuna azione, e viceversa se le azioni fossero state in numero più ristretto.

Tali erano le conclusioni della Commissione.

Ma un'ultima proposta venne ancora presentata dal signor Pickering, il quale per togliere ogni difficoltà si profese anch'esso di attenersi al limite stabilito dall'articolo 49 del capitolato, cioè di costituire la società col solo capitale di lire 3,000,000.

Ridotte le cose a questo punto, la Commissione non ha altro a fare che pregare la Camera di accogliere il progetto tale e quale fu presentato dal signor ministro dei lavori pubblici unicamente con questa differenza, cioè che siano tolti i due articoli, i quali riguardano la sovvenzione che era a pagarsi dai corpi morali, e di cui ora non è più caso, e che nell'articolo primo del capitolato sia sostituita la parola *dodici* alla parola *diciotto*, là dove è detto che in diciotto mesi erasi l'impresario obbligato a costruire la strada, mentre attualmente dovrebbe costruirla in dodici mesi.

Prima però che la Camera intraprenda la discussione di questa legge, mi occorre ancora darle cognizione di alcune petizioni che furono sporte alla Camera dopo la deposizione della relazione.

Le prime, descritte ai numeri 5206 e 5207, sono di due comuni della provincia di Saluzzo, cioè dei comuni di Cardè e di Moretta, i quali rappresentano essersi ordinata un'apposita Commissione per attivare la costruzione di una strada ferrata secondo un progetto che essi chiamano progetto *Michela*, la quale staccandosi dalla strada di Genova tenderebbe a Scalenghe, Vigone, Villafranca, Saluzzo, e da Scalenghe per Buriasso e Pinerolo.

Che questa linea sarebbe assai proficua di quella tracciata nel progetto Pickering, per una strada da Torino a Pinerolo, e di quella progettata da Saluzzo a Savigliano, perchè, dicono essi, la linea ideata dal progetto *Michela* servirebbe ad una popolazione di 250 mila abitanti, colla prospettiva di una futura congiunzione colla ferrovia di Cuneo, e si potrebbe eseguire con quegli stessi sacrifici pecuniari occorrenti alle città di Pinerolo e Saluzzo per la costruzione delle due anzi indicate linee, oltrechè i mandamenti intermedi maggiormente beneficiati non negherebbero pure il loro concorso.

Che la concessione della strada sulla linea Pickering renderebbe quasi impossibile l'esecuzione del progetto *Michela*, il quale oltre ad altri evidenti motivi di convenienza, presenterebbe pure il pregio del bisogno di un'unica concessione, esecuzione, esercizio ed amministrazione, e di potersi meglio concertare il luogo più adatto per la coincidenza delle due diramazioni di Saluzzo e Pinerolo.

Domandano impertanto che si soprasseda dalla concessione della strada di Pinerolo sulla linea Pickering per un termine competente ad allestire la pratica per l'esecuzione del progetto *Michela*.

A questa petizione furono unite una copia d'una lettera del sindaco della città di Saluzzo a quello del comune di Moretta, ed uno stampato in cui si spiegano i motivi della bontà delle linee dette *Michela*.

La Commissione ha dovuto considerare che qualora si ammettessero le domande della natura di quella di cui si tratta, nessuna strada ferrata sarebbe più possibile eseguirsi. Infatti, da oramai tre anni si tratta della costruzione di una strada ferrata per Pinerolo, furono studiati tre progetti, ma nessuno studio, nessuna seria proposizione fu mai fatta per la costruzione di una ferrovia tra la provincia di Pinerolo e la città di Saluzzo. Ora, nel momento appunto in cui la strada di Pinerolo sta per essere incominciata, tentasi d'impedirla da alcuni uomini che ebbero il talento di tirare sopra una carta geografica una linea di strade che accosterebbe i loro abitanti, e si chiede che, per la possibilità della costruzione delle linee tracciate nella loro immaginazione, si soprasseda da un'opera oramai matura ad incominciarsi, non presentando per loro parte alcun piano, non indicando i mezzi con cui vorrebbero eseguire la loro idea ancora vaga ed indeterminata, e lontana a realizzarsi, se pure sarà attuabile, perchè dei 250,000 abitanti che, dicesi, sarebbero favoriti dalla nuova linea proposta, la maggior parte lo saranno dall'unica linea della strada ferrata di Pinerolo, lunga solo della metà.

La Commissione non avrebbe certamente potuto prendere in seria considerazione una siffatta pretesa, per cui solo due comuni, e non dei più considerevoli, della provincia di Saluzzo hanno petizionato, e nessun passo venne fatto dalla città di Saluzzo, se non che essa ebbe inoltre ad osservare che, qualora si potesse concretare l'idea dei comuni petenti, non un ostacolo, ma una facilitazione essi sarebbero per avere dalla già costruita strada di Pinerolo. Il punto di congiunzione non sarà più difficile a stabilirsi quando la strada sarà costruita, e la linea Pickering siccome è tracciata non impedisce punto la diramazione indicata qualora ne sia il caso. Infatti la lettera del sindaco di Saluzzo al sindaco di Moretta dice che si tratterebbe di congiungere le due strade nelle vicinanze di Airasca, e la linea di Pickering passa appunto ad Airasca. La Commissione impertanto opina non potersi accogliere la domanda dei comuni petenti, nè doversi soprassedere dalla concessione della strada di Pinerolo.

Altra petizione invece in senso opposto, registrata al numero 5111, venne presentata dal Consiglio delegato della città di Pinerolo, colla quale si chiede che voglia la Camera senz'altro indugio sanzionare il progetto di legge per la costruzione della via ferrata tra Torino e Pinerolo secondo il progetto Pickering, commettendone di preferenza l'esecuzione all'autore stesso secondo la sua domanda, sia perchè ad esso è dovuto se la strada di Pinerolo trovasi allo stato di vera ed immediata effettuabilità, sia perchè avendo il signor Pickering il progetto preparato ed approvato, nessun ritardo più sarà frapporto all'esecuzione della strada, nel che sta veramente il beneficio dell'opera. Per tal motivo il municipio di Pinerolo preferiva che la costruzione della strada fosse concessa al signor Pickering, anche allorquando ancora trattavasi di dargli una parte dell'affidato premio.

La Camera, la quale ha potuto prendere più esatta cognizione di questa petizione, di cui una copia stampata fu distribuita a tutti i deputati, secondo il desiderio del corpo petente, terrà in quel conto che crederà il voto del municipio

di Pinerolo, il quale è il più interessato alla costruzione della strada ferrata in argomento.

MIGLIETTI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il deputato Miglietti ha la parola.

MIGLIETTI. L'esposizione fatta dall'onorevole signor relatore, mentre fa prova dei vantaggi che si possono ottenere dalla concorrenza, dimostra, a parer mio, ad un tempo come sarebbe improvvido il voler soffocare questa concorrenza, e come non sia nella condizione delle cose il caso di dare la preferenza alla ditta, la quale già ebbe a fare una convenzione col Governo. Partendo dai dati che ci ha somministrati l'onorevole signor ministro, dalle considerazioni cioè premesse al progetto sul quale siamo chiamati a discutere, noi veggiamo (in un tempo che non si accenna, ma che deve essere nel mese di marzo o di aprile) due case bancarie presentare al Ministero un'offerta la quale aveva vantaggi ragguardevoli sopra quella fatta dai signori Pickering. Questa offerta aveva il primo vantaggio di essere fatta da case bancarie le quali presentavano una garanzia, mentre invece quella del signor Pickering non poteva in quel tempo considerarsi come seria, imperocchè, come accennò il signor ministro, essa non aveva dato ancora quella garanzia che le si chiedeva. Inoltre, l'offerta delle due case bancarie preaccennate era migliore di quella della ditta Pickering, in quanto che offriva ed ai comuni ed al Governo patti più utili. Offriva patti più utili ai comuni nel senso che domandava ai medesimi un sussidio di alcun che inferiore a quello che essi sarebbero stati disposti a concedere alla ditta Pickering. Era ad un tempo più vantaggiosa rispetto al Governo, nel senso che le due case proponenti si obbligavano ad eseguire una strada secondo le norme generali, mentre invece l'offerta fatta dalla ditta Pickering si basava sopra d'un progetto da eseguirsi forse con soverchia economia. Così essendo le cose, prosegue il signor ministro, l'offerta di quelle due case bancarie fu da me trasmessa all'intendente, il quale trattava gl'interessi de' suoi amministrati, invitandolo a pronunciarsi sulla preferenza che tale offerta sembrava meritare, sebbene posteriore, dappoichè nulla erasi definitivamente conchiuso, ed il Governo fosse ancora libero di accettare quella migliore proposizione sulla quale avrebbe basata la concessione da presentare all'approvazione del Parlamento.

Sono queste le parole dell'onorevole signor ministro. Riteniamo adunque un primo fatto, che un'offerta fu presentata da due case le quali davano una garanzia; che questa offerta, quando pure fatta da queste due case volontariamente (occhè non si potrebbe qui accertare), fu incontestabilmente presentata in un'epoca in cui la ditta Pickering non aveva nemmeno qualità per trattare, perchè non aveva dato quella garanzia che assolutamente si voleva. Questa offerta si presentava in un tempo in cui il Governo era assolutamente libero di accettare. Doveva dunque essere tenuta in conto, e il Ministero la tenne, e appunto per questo la trasmise all'intendente, dicendogli di aver riguardo, e di pronunciarsi sulla preferenza che meritava.

« Il signor intendente generale (prosegue il signor ministro), prendendo argomento da questa nuova offerta, chiamò a sè i signori Pickering, e fatto loro conoscere i più vantaggiosi patti che in confronto de' loro potevansi da altra ditta ottenere, li indusse a migliorare la loro, e l'ottenne. »

Se il signor intendente abbia in questo modo provveduto convenientemente all'interesse dei comuni, io oserei metterlo in dubbio. Certo è che, presentandosi un'offerta, esso non doveva valersene per obbligare un altro offerente a portare le sue proposizioni alle medesime proporzioni. Egli do-

veva coltivare la pratica anche con queste due case le quali avevano presentato un'offerta che, come dice il signor ministro, quantunque posteriore, meritava la preferenza. Invece il signor intendente si valse di questa offerta per persuadere i Pickering come assolutamente non potesse la concessione loro essere fatta, se essi non portavano la loro proposizione a quelle medesime condizioni a cui le avevano portate le due case offerenti. Quando ciò ottenne il signor intendente, la convenzione ebbe luogo tra esso e la ditta Pickering relativamente all'esecuzione di quest'opera; poi la pratica fu rimessa al Ministero, il quale formò il capitolato.

Ora io dico: può il signor ministro asserire che, qualora il signor intendente, a vece di servirsi unicamente delle proposte fatte dalle due case Bolmida e Chiarini per persuadere i Pickering che la loro proposta voleva essere modificata, avesse agito in altro senso, cioè avesse chiamato le due case ed interrogato le medesime se non potevano migliorare la loro proposizione, comunicando ad esse le offerte successive fatte dai Pickering, queste non avrebbero ribassato le loro pretese?

Certo che il signor ministro non lo può asserire, e se lo asserisce, i fatti che avvennero posteriormente proverebbero assolutamente il contrario.

Egli è quindi cosa positiva che non si può dire che la pratica sia stata condotta in modo che si abbia quella certezza che è necessaria per approvare la convenzione della quale discorriamo.

Quando vi è un'offerta fatta da case rispettabili le quali si obbligano ad eseguire l'opera mediante un minor corrispettivo, egli è incontestabile che non può ragionevolmente supporre che l'offerta fatta dalla ditta Pickering corrisponda al vero valore della cosa. Né, dico, vi è motivo alcuno per cui debba questa preferenza essere accordata, imperocchè è manifesto essere un errore il dire che quelle due case bancarie abbiano preso a fare una concorrenza alla ditta Pickering, che abbiano cioè le medesime fatto un'offerta quando la ditta Pickering aveva intesa la sua convenzione col Governo.

Il signor ministro ci ha detto ben chiaramente come l'offerta di quelle due case fosse stata fatta in un'epoca in cui il Ministero era assolutamente libero, e poteva accettarla, come successivamente accettò poi quella della ditta Pickering.

Epperanto io sono d'avviso che non altrimenti la cosa possa essere risolta salvo con una licitazione tra le due case che hanno fatto un'offerta, oppure con un incanto.

Si dirà che in questo modo si ritarda l'esecuzione delle opere; si dirà fors'anche che mancherebbe il primo elemento per aprire questa licitazione. Io rispondo che non si ritarda l'esecuzione delle opere, e che quel primo elemento che forse si dice mancare non è punto necessario, perchè la legge dovrebbe essere concepita in modo che la costruzione della strada ferrata fosse approvata, che quindi per la concessione si aprisse o una licitazione od un incanto, mandando il signor ministro a formare il programma sul quale questo incanto debbe aver luogo.

Affermo in secondo luogo che non difettano gli elementi che forse taluno reputerà necessari acciò siffatto incanto possa aprirsi, vale a dire gli studi relativi alla costruzione della strada.

Per dir vero io porto opinione che sarebbe forse meglio che al giorno d'oggi nessuno studio esistesse a tale proposito, imperocchè è inegabile che quei pochi studi a cui si addivenne (e debbono essere ben pochi) vennero fatti mentre colui il quale intendeva di eseguir l'opera, e coloro che bramavano che la medesima si eseguisse, trovavansi nelle pa-

stoie della necessità, vale a dire nella condizione di dover combinare una linea che tornasse gradita a tutti quei comuni i quali erano disposti a dare un sussidio. Ma al presente che i comuni non debbono più accordare veruna sovvenzione, è il tempo più adatto di procedere a studi onde indagare quale, nell'interesse pubblico ed in quello della provincia di Pinerolo, sia la linea che maggiormente convenga. Notisi poi non essere punto necessario che per aprire l'incanto vi siano gli studi di già preparati, imperocchè abbiamo a tal uopo l'esempio della concessione della strada della Savoia, la quale ebbe luogo senz'altro che vi fossero studi definitivi. D'altronde, ciò che importa sapere si è il punto da cui la strada parte, e quello a cui arriva, ed i siti per cui debba passare. Ora questi punti possono stabilirsi colla massima facilità; gli altri studi non sono necessari per chi è disposto ad assumere le obbligazioni a cui si accenna nel capitolato.

Nulla osta in conseguenza che siffatto incanto si possa aprire.

Si dirà forse: qual vantaggio attualmente si può sperare da una licitazione, da un incanto? Dal momento in cui il premio che si dava per la costruzione della strada è posto fuori causa, non vi ha modo alcuno di stabilire una licitazione.

Io credo che il modo vi sia egualmente. È certo che l'incanto non può aver luogo sulla diminuzione del capitale necessario alla costruzione della strada, imperocchè quando le due case che concorrono, entrambe mirano realmente alla concessione e non alla sola costruzione, è incontestabile che non è per loro un gran divario che l'autorizzazione riguardi un capitale maggiore o minore. Ma vi sarebbe un altro corrispettivo.

Il Governo nel dare ai privati la concessione d'una cosa la quale appartiene al patrimonio pubblico, ha ragione di pretendere dai medesimi un corrispettivo, quando la cosa concessa ha realmente un valore maggiore di quello che il concessionario gli assegna nello assumerla.

Possiamo credere nel caso nostro che i concorrenti stimino che l'opera possa ancora essere tale da permettere che si dia un corrispettivo al Governo?

Io credo di sì. Parto sempre dai dati del signor ministro. Egli facendo il calcolo dell'ammontare del corrispettivo, che verrà lo Stato a percepire mediante il 50 per cento su tutta la linea, ed il 20 per cento in più su quel tratto di linea che è di pertinenza sua, dice che questo 20 per cento di più sul tratto di linea appartenente allo Stato darà annualmente la somma di 21 mila lire. Se questo computo è esatto, egli è incontestabile che questo tratto solo di strada darà al concessionario la rendita di 105 mila lire annue, e la linea intera gli frutterà una rendita la quale non può discostarsi gran fatto dalle lire 600 mila.

Posto che il Governo mediante il 50 per cento s'incarichi dell'esercizio, è cosa di fatto che rimane al concessionario, come frutto del capitale impiegato, una somma di lire 800 mila circa, dalla quale dedotte le lire 21,000 che deve pagare per il tronco del Governo, e le lire 5 mila che deve pagare al medesimo per l'uso della stazione, avrà pur sempre un prodotto netto di lire 275,000.

Ora, se egli è vero che questa linea può essere costrutta con un capitale di 5 milioni, è cosa positiva che i concorrenti offriranno ancora al Governo un corrispettivo. Ognuno vede infatti che un prodotto di lire 275 mila permette l'impiego utile di un capitale di 5 milioni almeno. Quindi è probabile che il Governo, dopochè sono stati esonerati i comuni da quel sussidio che i medesimi erano disposti a dare, possa

ancora, per mezzo della concorrenza, ottenere un più largo corrispettivo che non è quello che gli fu assicurato colla convenzione stabilita.

Riservandomi quindi di formolare la mia proposta quando la questione sia stata esaminata dalla Camera, propongo frattanto che si dia, per mezzo d'incanto o per mezzo di una licitazione privata, la concessione di questa ferrovia.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole preopinante ha esordito col dire che non gli pareva che la proposta Pickering meritasse la preferenza in confronto di quella che era stata fatta dalle ditte bancarie venute a concorso, ed ha soggiunto che la sua intenzione sarebbe di aprire fra gli aspiranti all'impresa una licitazione, ovvero di procedere ad incanti pubblici.

Per mostrare che la proposta Pickering non aveva diritto a preferenza, è risalito all'epoca in cui le ditte, alle quali egli accennava, hanno presentato un'offerta che, sotto alcuni rispetti, era migliore di quella Pickering, ed egli stesso ha giustificato la condotta del Ministero, dicendo che il medesimo aveva creduto che essa meritasse di venir presa in considerazione. Ma, siccome allora non spettava ancora al Governo di trattare con concessionari, perchè quest'impresa era promossa da corpi morali posti sotto l'immediata tutela dell'intendente generale, nè il Ministero doveva venire a trattative che con quella compagnia la quale avesse fatta la migliore offerta, esso pensò dover comunicare le due offerte all'intendente generale, notando però i punti in cui quella delle ditte torinesi era migliore. Ciò faceva il Ministero espressamente affinchè quel signor intendente potesse procurare il maggior utile dei suoi amministrati, che in allora erano chiamati a concorrere nella spesa delle opere.

Le migliori condizioni suaccennate consistevano essenzialmente nel minore contributo che le case bancarie di Torino domandavano dai corpi morali, e nella garanzia morale maggiore che esse somministravano. Il Ministero però, nell'accennare queste migliori condizioni, lo dirò francamente, non fece avvertire alla clausola che rendeva l'offerta Bolmida e Chiarini molto più grave, e questa era la domanda che si facessero dieci corse al giorno, cioè cinque di andata e cinque di ritorno, obbligazione questa a cui certamente il Governo non poteva acconsentire, assumendosi dall'amministrazione l'esercizio per la sola metà del prodotto brutto; perciocchè, se le dieci corse giornaliere avessero in qualche modo influito all'aumento di questo prodotto brutto, avrebbero però ecceduto i bisogni del paese, cagionando ad un tempo un enorme aggravio delle spese d'esercizio.

Ciò malgrado, ripeto, il Ministero si limitò ad accennare quali erano le condizioni in cui la proposta dei banchieri torinesi era migliore. Senonchè l'onorevole preopinante pare che non approvi il procedere del signor intendente generale di Torino. Ma, a mio avviso, quel funzionario non poteva a meno, ed anzi doveva chiamare a sè i signori Pickering e notificar loro che era stata fatta al Governo un'offerta migliore della loro, domandando ai medesimi se intendevano di migliorare la proposta presentata, riducendola a quelle condizioni stesse. I Pickering, somministrando la richiesta cauzione di una casa bancaria fuori di ogni eccezione, migliorarono il loro partito, abbassando il contributo preteso dai corpi morali a quella stessa quota a cui l'aveva ridotto la ditta torinese.

L'onorevole Miglietti però domanda perchè non si sono chiamati a concorso i due offerenti. A ciò risponderò con una semplice osservazione, ed è che io non poteva chiamarli a concorso, perchè vi si rifiutava in modo assoluto la ditta

Bolmida e Chiarini, la quale, nel far partito a quest'impresa, disse apertamente che, se si intendeva di accettare la sua offerta, si accettasse, ma che essa non voleva stare a concorso con alcun altro. Anzi successivamente rivolse un memoriale al Ministero, dolendosi in certo modo del summentovato procedere del signor intendente generale. Questa circostanza io esposi in una delle lettere che ho avuto l'onore di dirigere alla Presidenza della Camera, affinchè ne facesse parte alla Commissione.

Del resto non parmi essere il caso d'instituire confronto fra i due partiti, « non avendo i due aspiranti all'impresa fatta la loro offerta che dietro ripetute sollecitazioni dei rappresentanti della provincia di Pinerolo, colla condizione espressa che non si sarebbe fatto uso delle rispettive offerte per metterle in concorrenza tra loro o con altre. »

Escluso così il concorso, era evidente che l'intendente generale, tutore zelante degl'interessi dei corpi morali da lui dipendenti, doveva accettare il partito Pickering, tanto più che in esso non vi era la condizione delle dieci corse al giorno, la quale, come dissi, sarebbe stata assolutamente inammissibile.

Di più si aggiunge che i signori Pickering, eccitati a migliorare le loro offerte ed invitati specialmente dal Ministero a diminuire il periodo della concessione, si accomodarono anche a ridurre tale periodo dapprima proposto, sia da loro, che dalle due case bancarie, in 90 anni, a soli 80.

A fronte di queste nuove agevolezze, l'intendente generale non doveva esitare ad accettare la convenzione nell'interesse dei suoi amministrati, ed a proporre al Ministero di conchiudere le basi della concessione definitiva.

Si fu in allora che il Ministero stipulò coi Pickering il capitolato annesso al progetto di legge, e se l'onorevole preopinante trova che, quando in origine veniva la prima offerta delle case bancarie di Torino, i Pickering non avevano alcun titolo di preferenza, perchè il Governo non aveva ancora con essi conchiuso il contratto, egli deve pure riconoscere che niun diritto di prelazione potrebbe avere la ditta Bolmida e Chiarini dopo la seguita accettazione di un altro partito a condizioni uguali. Io non vedo adunque che vi sia stata irregolarità nel procedere, sia del Ministero, che dell'intendente generale di Torino, che anzi parmi abbiano l'uno e l'altro procurato il maggior vantaggio dei loro amministrati.

Soggiunge però il deputato Miglietti, e questo è il punto essenziale del suo discorso, che frattanto il frutto ricavato dal concorso si fu di ottenere molto migliori condizioni, e che quindi si deve cercare di avvantaggiarle ancora per via di licitazione o col mezzo dei pubblici incanti, sostenendo non esservi difficoltà di sorta a tale riguardo.

Io non so veramente quale prospettiva di vantaggio egli si lusinghi di ottenere sia dalla licitazione che dall'incanto, quando si è veduto che la gara vivissima sorta fra le due società è in ora finita; se questa gara avesse ancora a durare e potesse dare migliori frutti, non vedrei perchè, dopo tre replicate modificazioni delle primitive offerte, non se ne sarebbe fatta una quarta, od una quinta: se entrambe le parti si arrestarono al fatto partito, egli è evidente che quella esclusa si è ritirata dal concorso, e quindi non avvi fondata speranza che, ritardando la concessione per aprire una licitazione, la stessa ditta scenda di nuovo nell'aringo con offerte più larghe.

Vedrei poi tanto meno la convenienza di aprire una privata licitazione, perchè mancherebbe la base di un regolare concorso, non essendovi che un solo progetto tecnico, quello eseguito dalli Pickering.

L'onorevole preopinante sostiene che tale progetto non è che un semplice studio di massima e di poco rilievo, ciò deducendosi, a suo dire, dal tenore del capitolato di concessione.

Io lo prego però a por mente che un capitolato di concessione di strada ferrata non è già un capitolato d'appalto quale si stipula dall'amministrazione o da private società cogli impresari di un'opera pubblica qualsiasi e contenente perciò tutti i dettagli dell'esecuzione coi calcoli e perizie particolareggiate di tutti i lavori e provviste, ma sibbene il complesso delle principali condizioni tecniche, economiche e finanziarie in base alle quali lo Stato accorda ad un individuo o società la concessione di costruire e di esercitare una data strada ferrata.

Ciò ritenuto, il progetto tecnico stato compilato dalli Pickering con tutti gli elementi che sono necessari per giudicare del merito dell'opera venne assoggettato all'esame del Consiglio speciale delle strade ferrate, ed il medesimo, dopo aver richiesto quei maggiori dati che giudicò necessari per formarsi un fondato criterio sul progetto stesso, e questi ottenuti, esternò il suo parere basato sui piani definitivi, sui profili, sui disegni modelli di tutte le opere principali. Taluni di questi dettagli corredanti il progetto, essendo stati da lui riconosciuti meno regolari ed esatti, prescrisse le condizioni ed avvertenze secondochè intendeva che il concessionario dovesse riformare il suo lavoro, approvando in massima e sotto le fatte riserve il progetto. Trattavasi principalmente di fare cambiamenti nel tratto di strada diramantesi da quella dello Stato, e di modificare inoltre notevolmente alcune delle opere d'arte, ciò che fu eseguito dalli Pickering. A malgrado di ciò però si è prescritto nel capitolato di questa come in quelli delle altre concessioni già fatte, che i piani esecutivi delle opere d'arte sarebbero presentati all'approvazione superiore prima di por mano ai lavori, onde riconoscere se realmente sono conformi alle condizioni state proposte dal Consiglio speciale.

Io spero adunque che l'onorevole preopinante, non potendo contestare quanto io son venuto esponendo, si persuaderà che il progetto tecnico cui è basata la pronta concessione è convenientemente redatto e compiuto benchè non se ne trovino accennati i dettagli nel capitolato relativo.

Del resto, dopo la gara vivissima sorta fra le due ditte aspiranti a quest'impresa, dopochè se ne ebbe per risultato la rinuncia ad ogni sussidio per parte dei comuni, dopo che si è ridotto il periodo della concessione a 80 anni, tenuto fermo l'obbligo di corrispondere allo Stato quella somma che esso domandava, cioè la metà del prodotto brutto per l'esercizio dei 30 chilometri della nuova ferrovia e di pagare il 70 per cento nell'esercizio degli 8 chilometri della strada dello Stato fatta comune colla società, io non saprei veramente darmi a credere che sia possibile un partito più conveniente.

Nemmeno potrei ammettere che la sola rivalità fra le due compagnie concorrenti, che rare volte produce buoni effetti, sia da tanto da determinarle ad allargare ancora le rispettive offerte, poichè, se tale essa fosse, già si sarebbe manifestata pria d'ora, nè vi sarebbe bisogno di venire domandando alla Camera che si aprisse un nuovo concorso. Il ritardo poi che da tale nuovo incumbente deriverebbe nell'eseguimento della strada, quantunque contestato dall'onorevole preopinante, mi pare assolutamente inevitabile, anche stando alle stesse sue asserzioni.

Egli sostenne che non vi sarebbe ritardo, perchè si potrebbero aprire gli incanti anche senza la base di un progetto tecnico, ad esempio di quanto si praticò nella concessione

della ferrovia della Savoia, bastando che sieno nel programma del concorso fissati i punti principali della strada, salvo poi a procedere in seguito a nuovi studi per vedere quale sia la linea che meglio convenga nell'interesse generale, dacchè i comuni sarebbero liberati da ogni concorso nella spesa.

Ma a tale riguardo mi basterà l'osservare che sarebbe certamente impossibile procedere a nuovi studi e redigere un altro progetto senza che da ogni parte si sollevassero dimande e richiami da parte dei comuni che, anche liberati da ogni contributo nella spesa, pretenderebbero di avere la ferrovia sui loro territori e presso i loro abitati. Ciò sarebbe naturalissimo, nè vi sarebbe motivo di rifiutarsi ad aderire a queste dimande qualora fossero ragionevoli. Ne verrebbe quindi la necessità di esami di inchieste e conseguentemente di una notevole perdita di tempo nella redazione del progetto, e perciò nell'eseguimento dell'opera cotanto desiderata. Oltrechè o si dovrebbe accordare un'assoluta libertà al Governo di definire la linea, ovvero venire nuovamente a richiedere la sanzione della medesima dal Parlamento, causa questa di nuovi ritardi.

Per tutti questi motivi io credo che al punto in cui è condotta la pratica, essendosi ottenuti tutti i vantaggi che i corpi morali potessero sperare, coll'esenzione da ogni concorso nella spesa, avendo il Governo ottenuto sufficienti garanzie pegli interessi dello Stato, cioè il 50 per cento sui trenta chilometri, il 70 per cento sugli otto chilometri di strada comune, cinque mila lire nell'accunato servizio della stazione di Torino, con queste condizioni, ripeto, credo che la Camera possa tranquillamente approvare la concessione, senza timore di implicare lo Stato in un cattivo affare.

Perciò prego la Camera di non ritardare più oltre l'eseguimento di un'opera sospirata da tanto tempo e così vantaggiosa non solo alla città e provincia di Pinerolo, ma alla capitale stessa dello Stato. Se mai vi fu strada ferrata per cui si presentassero facili occasioni di offerte e partiti, questa è certamente la ferrovia di Pinerolo, per cui sin dal 1850 io feci pubblicare nella *Gazzetta Piemontese* una dichiarazione che un comitato promotore composto di onorevoli cittadini stava trattando col Governo per la sua concessione, quale era dal medesimo accordata sotto le condizioni che si descrivevano.

Ciò non ostante, nessuna società si presentò a far partito. Non mancarono inoltre a dar pubblicità a questa ferrovia deliberazioni di Consigli provinciali, di Consigli divisionali e di Consigli comunali, deliberazioni della città di Pinerolo, in seguito alle quali si compilò un altro progetto: da tutti si conosceva questo progetto perchè pubblicato, eppure nessuno si offrì di eseguirlo. Finalmente i signori Pickering studiano un terzo progetto, si assumono di attuarlo sotto alcune condizioni, si dispongono a migliorare queste condizioni, trattano col Governo, e quando stanno per conchiudere l'affare, sorge la concorrenza che per anni ed anni è stata muta e continua, anche quando il Governo ha finito per stipulare il capitolato di concessione.

Se, giunti a questo punto, voi, o signori, non pronunciate un definitivo giudizio, ne verrà che la concorrenza finirà per condurci, non dirò all'impossibilità, ma ad una assoluta incertezza dell'epoca in cui potrà conchiudersi qualche cosa sulla costruzione di questa strada.

Il sistema di ammettere ancora offerte per un'impresa già definitivamente intesa e stipulata a condizioni giuste ed eque avrà per necessario effetto di allontanare gli speculatori onesti e serii dal far partito alle opere pubbliche, poichè di-

ranno: se noi ci presentiamo per eseguire una data impresa, altri vedendo questa attuabile, giovandosi dei nostri studi sorgeranno a muoverci concorrenza ed a toglierci il frutto dei nostri sforzi, quando avrebbero potuto al pari di noi prendere l'iniziativa allorché il campo era affatto libero.

Lo ripeto, con questo sistema non giungeremo a fare strade ferrate, e neppure quella di Pinerolo, od almeno a rimandarne l'esecuzione a Dio sa quando, perchè gli stessi motivi che influiscono ora a far rigettare la proposta concessione potranno determinare il rigetto di altre consimili. Frattanto la città di Pinerolo da sette anni è ridotta a soffrire la pena di Tantalo, poichè vede compiute strade ferrate da tutte le parti, e la sua, di cui ideò e promosse prima d'ogni altra il progetto, resta ineseguita. Da più mesi è terminata quella di Savigliano, fra non molto sarà trattata fino a Cuneo; sono in corso di costruzione varie altre ferrovie e quella di Pinerolo è ancora in dubbio se, malgrado ne sia compiuto ed approvato il progetto e si abbia un eccellente partito per la sua esecuzione, sarà o no posta ai pubblici incanti.

Se ciò sia equo, se sia conveniente agli interessi del paese, ne lascio giudice la Camera.

MELLANA. Io non entrero nelle questioni tecniche, e nelle quali il signor ministro trova comodo di richiamare sovente l'attenzione della Camera. Non entrero neppure nella lunga discussione dei fatti che hanno preceduto e susseguito la presentazione di questo progetto; in ciò io non sarei in pari condizioni, massime con due degli onorevoli membri della Commissione, i quali anche estraneamente alla loro qualità di deputati, hanno una gran parte in questo affare. Quindi non ci troveremmo a pari condizioni nell'apprezzarli. Dove io desidero di richiamare puramente l'attenzione della Camera si è sui principii che furono già da me altra volta proclamati ed energicamente difesi, ma che furono disdetti dalla maggioranza. Se siano stati disdetti con vantaggio della nazione, lo sa omai a sue spese la nazione medesima, oggi che vede il compimento d'altre opere consimili concesse senza aver accettato il beneficio della concorrenza.

Io dunque accetto il fatto tale e quale si trova al presente, e non parlerò che sulle due ultime proposte sottoposte alla Camera.

Tutti i fatti antecedenti li tralascio, perchè per venire sui fatti antecedenti bisognerebbe discutere in merito ai due offerenti.

L'onorevole relatore ed il signor ministro pare che opinino che quegli che presenta il primo degli studi debba sempre avere la preferenza anche rispetto al maggior vantaggio che risulterebbe allo Stato ed ai comuni da altre offerte. Ma qui io prego la Camera a considerare che vi sono due società ambedue benemerite: l'una ha proposto ed eseguiti questi studi di massima; l'altra ha procurato alla provincia di Pinerolo un guadagno di circa un milione. Ora io domando fra queste due quale sia la più benemerita. Se quell'intraprenditore che, visto che la linea era da lungo studiata e desiderata, come disse il signor ministro, presenta un abbozzo di progetto, o quegli per opera del quale voi avete il lavoro medesimo al 40 per cento di meno. Io fra queste due società benemerite sicuramente darei la preferenza all'ultima, perchè alla prima è facile il computare ampiamente gli studi fatti, all'altra non potrete mai dare un compenso equivalente a quello di avervi procurati tali vantaggi. Quindi io non parlo dei due offerenti, prendo le due proposte quali si trovano.

Ma qui mi sento in debito di respingere un'osservazione

del signor ministro, il quale disse: nell'interesse di chi credete voi che si debba procedere a degli incanti, o ad una licitazione? I comuni, che erano interessati, sono fuori questione; da essi al giorno d'oggi più nulla si richiede; quindi non vi è ragione per cui si debba sospendere quest'esecuzione. Io dico che fuori dei comuni vi è qualcun altro, vi è la nazione, che è qualche cosa di più di una provincia; inoltre vi è il beneficio di un salutare esempio, o signori, poichè quanto più voi proverete al paese come vi sia convenienza a fare queste strade, tanto più voi troverete comuni, società ed appaltatori che si prenderanno l'assunto di dotare il paese di una compiuta rete di strade ferrate. Ma vi ha di più, o signori, vi ha l'interesse finanziario dello Stato.

CADORNA. Domando la parola.

MELLANA. Lo Stato ha il diritto, come in tutte le altre ferrovie, anche in questa, di poter rivendicare a sé dopo un certo numero d'anni la strada, e secondochè questa sarà costata minor prezzo, lo Stato potrà comperarla con minori sacrifici. Ma oltre a tutte queste circostanze vi ha un principio di giustizia: perchè potremmo noi escludere uno dei proponenti a favore dell'altro, ed escludere quello al quale il paese è debitore degli ottenuti benefici?

Tutti e due questi proponenti accettano il capitolato; tutti e due rinunziano alle 500 mila lire, che dovevano essere il sussidio da accordarsi alla società dai comuni; ma una si dispone a fare questa strada emettendo 3 milioni di azioni, l'altra ne vuole 3 milioni e 250 mila lire.

BRIGNONE, relatore. No, la fanno ambedue per 3 milioni.

PRESIDENTE. Una nuova proposta è stata fatta solamente in principio di questa seduta.

MELLANA. Io non era presente quando venne fatta tale proposta, ma questa non menoma la forza della mia argomentazione. Mettiamo adunque che le due società, al punto nel quale discutiamo, siano a pari lancia: preferire l'una all'altra, escludendo la licitazione, rimane sempre a vedere quale di esse sia più benemerita per meritarsi un favore, se cioè quella che ha fatto ottenere un così vistoso risparmio, o quella che ha fatto dapprima gli studi di massima: secondo me, quella che si è valsa della febbre, direi, dei comuni per domandare un milione di più per un'opera che in ultimo è ristretta alla spesa di 3 milioni.

Ho detto un milione di più, e mi affretto a provarlo. Dapprima si chiedevano, è vero, sole lire 650 mila d'indennità dai comuni, ma vi era una diversità nella costruzione dell'opera. Se io non vado errato, nel primo progetto i ponti dovevano essere costruiti in legno e non in muratura, e le rotaie da 25 chilometri invece di 53, cioè di poca durata e di debole portata; cosicchè la spesa di costruzione era minore di forse 600 mila lire di quello cui ascenderà l'attuale; per cui dalla primitiva domanda all'attuale proposta vi è un ribasso di 1,300,000 lire su di un contratto ora ridotto a 3 milioni.

Credo quindi di non essermi male apposto dicendo che i secondi proponenti hanno avvantaggiata questa strada di un milione e più sopra una spesa di tre milioni, cioè del 25 per cento, e domando se questo non sia un beneficio.

Non posso dunque lasciare che impunemente dal comune di Pinerolo si venga ad esporre al cospetto della Camera che quelli che si oppongono alla proposta Pickering devono considerarsi cattivi cittadini, cioè gente che cerca di far andare a male quest'impresa. (*No! no!*) Questa non è certamente una cosa da lasciarsi dire da un comune in cospetto della Camera, senza che venga contraddetta; e ciò è detto a chiare

note nella petizione, o signori, che vi fu sottoposta dal Consiglio delegato di Pinerolo; eccone le parole:

« Il contrastare a siffatta indennità non può ormai servire che all'intento di coloro i quali non vogliono assolutamente che si dia esecuzione al progetto Pickering, e che piuttosto che veder ciò effettuato, amerebbero meglio vedere la provincia di Pinerolo senza strada ferrata. »

Questa è un'accusa gravissima verso persone alle quali noi dobbiamo il risparmio di un milione.

E notino, o signori, che questo municipio, così facile nell'accusare, presentava questa petizione prima dell'ultima proposta, cioè quando si trattava ancora di dare le 250 mila lire di sussidio.

Io non desidero che i comuni abbiano tutori, ma, giacché la legge attuale colloca nel Parlamento l'autorità tutrice dei comuni, noi non possiamo ammettere che un comune non solo dia segno di poca previdenza coll'accettare leggermente una proposta gravosa, ma venga ancora a dire alla Camera, gratuitamente e senza prova, che chi si oppone a quella proposta gravosa sono gente che con arti subdole cercano di privare quella provincia di strade ferrate.

La Camera vedrà facilmente come poco avvedutamente sia poi quel comune ricorso all'esempio da noi dato nella concessione della ferrovia di Susa; ricorda la Camera quanto lunga lotta sorgesse intorno a quella concessione, ed io ora sostengo appunto quegli stessi principii che ho allora propugnato, sebbene, giova il dirlo, la cosa non sia totalmente identica, perchè, a fronte di chi pel primo aveva fatto gli studi, non erano allora sorti concorrenti che avessero tutto il merito che avrebbero gli attuali, giacché allora su 6 milioni non si proponeva che lire 150 mila di ribasso.

Allora il ministro, per quel principio di non esautorare coloro che pei primi avevano portato il loro occhio industriale sopra un dato punto, allontanò ogni concorrenza; che cosa ne sia avvenuto, io credo che ormai lo potrà sapere il signor ministro; ma credo che, se il signor ministro, allora forse con ottima intenzione, onde dare sul principio sviluppo nel nostro paese a quest'industria, potè anche fare dei sacrifici per chiamare dall'estero capitali a svolgere presso noi l'industria delle strade ferrate, oggi che quest'industria ha preso un incremento tale, che non dico debbasi fermare, ma che non ha bisogno di essere sollecitata, se era pertanto scusabile in principio, domando se lo possa essere al giorno d'oggi, di togliere ogni concorrenza a petto dei guadagni, che non saprei come denominarli, fatti sulla strada di Susa.

Ma tutto l'argomento, mi pare, che possa addursi dai partigiani della sentenza contraria si è di non mettere incaglio, impedimento a quest'opera. E qui è dove l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha fatto una patetica descrizione dei giusti lagni della città di Pinerolo, nel caso che si accettasse la proposta dell'onorevole Miglietti.

Ma io dico: se il signor ministro conosceva il diritto nella città di Pinerolo di averla da prima questa strada, se conosceva che questa strada doveva essere proficua, poichè ormai vediamo che, se si lascia luogo alla concorrenza, si daranno ancora dei denari allo Stato per la concessione, perchè, io dico, il signor ministro non ha preso prima esso stesso l'iniziativa governativa in opera di tanto interesse e così lucrosa, invece di altre con tanto onere imposte al paese?

Questa era la maniera di provvedere ai bisogni di Pinerolo antecedentemente, senza venir oggi a far dei lagni, quasiché si voglia mettere un impedimento all'esecuzione di questa strada.

Ma io protesto altamente contro la gratuita asserzione che da noi si ponga impedimento di sorta alla pronta effettuazione di un'opera altamente utile ad una fra le più cospicue e floride provincie dello Stato.

Io credo che qui non vi sia impedimento di sorta, inquantochè, come osservava benissimo l'onorevole Miglietti, niente toglie che si faccia la concessione a norma del capitolato attuale; tutta la questione sta nelle spese di costruzione, ma il signor ministro dice: come si potrà fare una licitazione od un appalto, quando non si hanno gli studi fatti? Io credo che questo sia erroneo, inquantochè, se il signor Pickering ha vera intenzione di attendere a quest'impresa, quand'anche sappia che bisogna concorrervi per appalto, ha sempre l'interesse di dare questi studi, abbenchè questi studi poi, in ultima analisi, siano inutili, non essendo questione nè di fissare il punto di partenza, nè di arrivo, ma puramente delle opere. Or bene, quando la linea è fissata, e l'abbiamo noi sott'occhi, quando questi lavori devono eseguirsi a cottimo, e per norma della qualità dei lavori vi sono altre strade già compiute, ebbene, dacchè non si paga a misura delle opere, ma si paga un prezzo totale, e queste opere possono stabilirsi in conformità di quelle altre strade dello Stato, io non veggo questa indispensabilità degli studi di massima già eseguiti per poter addivenire ad un appalto o ad una licitazione.

Io quindi, non sapendo se l'onorevole Miglietti abbia formulato una proposta, dacchè, come ho dianzi asserito, era assente allorchè il medesimo tolse a parlare su questo argomento, io dichiaro che voterò per qualsivoglia mozione la quale tenda a non frapporre incagli all'esecuzione di siffatta strada, ma che in pari tempo non incateni la concorrenza.

A tale proposito prego la Camera di por mente come l'anno scorso alcuni speculatori siansi presentati per fare concorrenza ad altre opere, e che essi non solo non furono ascoltati, ma udirono altresì uscir parole durissime dalla bocca dei ministri.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola.

MELLANA. Ciò ritenuto, e spero lo ricordi la Camera, io domando al presente che novellamente si presenta una società cotanto benemerita, la quale ha fatto sì che si averò un sì largo guadagno in siffatta impresa, sedovrà essa venire appuntata di tendere a privare di tale strada la provincia di Pinerolo.

Così operando, si promuoverà forse la concorrenza nelle opere pubbliche, quella concorrenza (*Con forza*) la quale è sì efficace garanzia di giustizia, di economia e di moto nell'industria dello Stato?

Io insisto quindi perchè la Camera non voglia sacrificare un principio in vista di una considerazione che difetta al tutto di fondamento, cioè quella che, non ledendosi siffatto principio, verrebbe protratta ad epoca remota la costruzione della strada di Pinerolo: costruzione che sta a cuore di noi tutti di vedere prontamente, ma nel modo più proficuo, eseguita.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Ho domandata la parola per respingere l'appunto fattomi dall'onorevole preopinante, che cioè nel rifiutare la proposizione stata fatta da un impresario in occasione che discutevasi alla Camera la concessione della ferrovia di Susa, io dissi parole acerbe e sconvenienti contro gli speculatori a cui egli ha accennato.

Io non dissi altro in quell'occasione se non che parevami meno opportuno ed utile che nel momento appunto in cui

la convenzione era stabilita, per la sola differenza di 150 mila lire in un'impresa di 6,000,000 si rifiutasse quella per accettare offerte sorte all'improvviso e non basate a studi o progetti di sorta. Ciò io dissi e lo sostengo.

Quanto ai vantaggi che dal concorso egli pretende sarebbero derivati, io li contesto assolutamente, poichè il solo risparmio di 150 mila lire non era vantaggio tale da contrab-bilanciare i rischi che avrebbe potuto correre lo Stato accettando un partito meno ponderato e studiato.

Quanto agli utili immensi che egli allega farsi dall'impre-sario della ferrovia di Susa, io non so su quali basi egli li fonda, non potendo supporre che egli presti fede a tutte le dicerie che si vadano facendo in proposito. Al punto a cui trovasti condotta l'impresa nessuno può arguire quanto essa in definitiva costerà, nè quanto abbia essa costato al giorno d'oggi.

I lavori si trovano abbondantemente al grado d'avanza-mento necessario per compier l'opera nel termine fissato dal capitolato di concessione, nè penso che alcuno possa farsi pro-feta e predire la somma che a lavoro compiuto dovrà costare.

Sull'allegazione che in massima il sistema della concor-renza nelle imprese di strade ferrate sia per produrre grandi vantaggi nel paese, osserverò che ad essa procurerà vantaggi se avrà luogo a tempo debito e su basi sicure; ma non credo che possa giovare nel caso attuale, quando già esiste una convenzione definitiva con una ditta seria ed a buoni patti.

Il sistema del concorso allora soltanto torna utile ed op-portuno quando si tratta a caso vergine di fare studi e di compilare progetti. In prova che il Governo ammette questo concorso, citerò una strada ferrata per cui è stato dimandato non ha guari il permesso di fare gli studi: quale autorizza-zione fu accordata senza però vincolare il Governo in alcun modo, riservandosi egli di esaminare gli studi allorchè ven-issero presentati.

Non mancarono tosto due o tre altre compagnie di chie-dere la stessa facoltà di eseguire studi per l'identica strada, ed io non mancai di far questa concessione colle stesse ri-serve e condizioni. Ecco in qual modo si deve favorire la con-correnza degli speculatori, ma non quando questi attendono che altri dimostri l'attuabilità di un'opera a certe determi-nate condizioni per sorgere al momento in cui tutto è stabi-lito tra il Governo e l'aspirante all'impresa e dire al Mini-sterò: accordate a me la concessione perchè sono disposto a fare un ribasso. Ciò parmi meno giusto, meno ragionevole, ed inoltre diretto, come dissi, a pregiudicare gli onesti e serii speculatori.

Non sta poi che siavi stata concorrenza per la strada da Torino a Novara; quando si pubblicò l'avviso che era stata chiesta la facoltà di fare gli studi di questa ferrovia e si promulgò il programma delle condizioni in base a cui il Governo era disposto a trattare, nessuno si presentò a far partito, ed il Governo allora trattò col solo che produsse un regolare e compiuto progetto.

Chiedendo la concessione della strada appena conclusa la pratica, si disse che il Governo si assoggettava ad un grande peso, assumendo la metà delle azioni, equivalente ad una spesa di 8 milioni, che non avrebbe trovato mai modo di alienare queste azioni, e che perciò avrebbe dovuto sotto-stare ad immensi sacrifici.

Ebbene, malgrado tutte queste predizioni, il Governo non solo trovò a collocare tutte le sue azioni, senza il menomo scapito, ma vedrà compiersi 94 chilometri di strada ferrata attraverso una delle più belle parti del nostro regno senza il più lieve carico per parte sua.

Se questi siano i disperati affari in cui il Ministero impegna lo Stato, lo decida la Camera vera rappresentante dei suoi interessi.

MIGLIETTI. Credo realmente di aver detto che il signor intendente non continuando le trattative colle ditte torinesi, ed il signor ministro stabilendo una convenzione sulle basi stabilite col signor intendente, non avevano forse provvisto convenientemente agli interessi dei comuni e dell'era-rio pubblico. Io ciò non dissi per fare una censura nè al signor intendente, nè al signor ministro, dei quali conosco ed apprezzo la lealtà.

Ciò ho detto e ripeto perchè mi preme molto di stabilire nel suo vero essere un fatto sul quale la Commissione si appoggia per sostenere come una necessità la preferenza che si deve dare alla ditta Pickering, e ciò a me preme sia a soste-gno dell'opinione che professo sulla concessione delle opere pubbliche, e che non è la prima volta che ho manifestato alla Camera, sia anche nell'interesse di quelle ditte torinesi, le quali, dopo aver procurato al Governo un vantaggio ragguar-devole, ed un vantaggio più ragguardevole ai comuni, sen-tono ora dirsi essersi intruse in una speculazione quando hanno veduto che lo sviluppo della medesima non poteva essere altrimenti che prospero.

Il fatto che io voglio stabilire è questo, che cioè vi fu un'epoca nella quale il Ministero era assolutamente libero, e che in quell'epoca fu dalle ditte torinesi presentata un'offerta che dal Governo poteva essere accettata, e che il Governo infatti ha trasmessa l'offerta all'intendente perchè, come la migliore, fosse dal medesimo accettata. Il signor ministro dice: ma se l'intendente non ha accettato quell'offerta egli è perchè le ditte torinesi hanno dichiarato che esse assolutamente non volevano far concorrenza. Io non ho sotto gli occhi la lettera del signor intendente, ma mi ricordo che a questo proposito mi fu detto che la risposta delle ditte torinesi fu data ad una lettera colla quale l'intendente significava come la ditta Pickering avendo presentato la garanzia, ed accettate condizioni uguali a quelle contenute nell'offerta delle ditte torinesi, la di lei proposta era stata accettata. Quando l'in-tendente annunciava alle ditte torinesi che la ditta Pickering aveva presentato la garanzia, che esso aveva conseguente-mente accettata l'offerta della ditta Pickering, le ditte torinesi non avrebbero potuto fare una concorrenza. D'altronde ella è cosa verissima che le ditte torinesi non hanno mai voluto fare una concorrenza nel senso che si è manifestato in seguito alle deliberazioni della Commissione, nel senso cioè che la proposta da essi fatta ad altro non servisse che a costringere la ditta Pickering ad accettare partito più duro che non fosse quello preventivamente accettato e dal Governo e dalla Commissione.

Non è questo certamente l'ufficio che si assunsero queste ditte; esse non vollero fare concorrenza perchè sicuramente non avrebbero mai messo il passo in una via nella quale già si fosse trovata altra ditta; esse non vollero fare concorrenza, perchè non si presentarono su quel terreno medesimo su cui si presentava la ditta Pickering; ma si presentavano pur tuttavia sopra un terreno sul quale il Ministero avrebbe potuto con tutta sicurezza camminare; e che il Ministero potesse con tutta sicurezza camminare su quel terreno lo dimostrò quando mandò all'intendente l'offerta perchè deliberasse sull'accettazione della medesima.

Certo egli è che all'epoca in cui l'offerta delle ditte torinesi si presentava al Governo, poco doveva a lui importare su qual punto la linea si facesse; nulla affatto, o poco egual-mente importava ai comuni sovventori, imperocchè ciò che

ad essi premeva si era che una linea si stabilisse, la quale da Pinerolo mettesse a Torino. Erano quindi assolutamente diverse le offerte, ed egualmente accettabili; il Governo poteva allora trattare con entrambe le case: se il Governo non l'ha fatto, non ha provveduto convenientemente agli interessi del paese.

Soggiunge ancora il signor ministro: ma vi erano ragioni per le quali il signor intendente non avrebbe realmente potuto accettare l'offerta fattagli da queste ditte torinesi, imperocchè esse domandavano che vi fossero dieci corse al giorno, quando invece la convenzione intesa coi Pickering limita di assai questo numero di corse. Io pregherei il signor ministro a voler fare il paragone di questa offerta con quella che in quel tempo trovavasi presentata dalla ditta Pickering, non con quella che fu il risultato di tutte le offerte che si presentarono successivamente.

Egli è certo che se la ditta torinese proponeva che si facesse un numero considerevole di corse al giorno, ciò faceva nell'interesse proprio e nell'interesse del Governo, il quale avrebbe percepito un maggior corrispettivo. Per contro la ditta Pickering a quell'epoca (ed il signor ministro non lo negherà certamente) proponeva di costruire la strada in un modo che, imprendendone il Governo l'esercizio, avrebbe avuto annualmente la spesa di molto riguardo, ed al termine di quindici o venti anni avrebbe dovuto riformare interamente la strada.

Se queste due offerte si mettono a confronto, egli è certo che in quel momento era assai migliore quella della ditta torinese; e lo dichiarava altamente il signor ministro nel trasmettere questa offerta al signor intendente.

Fino a quel punto, aggiunge il signor ministro, le ditte torinesi erano in condizione uguale, ma dal momento in cui il signor intendente ha stipulato colla ditta Pickering una convenzione, dal momento che sulle basi di questa convenzione il Governo ha stipulato un trattato, non sono più in condizione uguale; la ditta Pickering si trova in una condizione migliore. Ma, io rispondo, questa è una preferenza voluta, una preferenza assolutamente ricercata; non è quella priorità alla quale si deve aver riguardo; non è la preferenza dovuta all'offerente il quale si presenti per eseguire un'opera, all'esecuzione della quale nessuno faceva offerte, ma nel caso di cui parliamo egli è precisamente per volontà del signor intendente e del signor ministro che la ditta Pickering si trovò sola nella condizione di stipulare.

Ma può l'intendente, può il signor ministro, quando due case egualmente rispettabili si presentano e fanno offerte, le quali sono egualmente convenienti, respingere l'una ed aprire esclusivamente trattative con l'altra, per presentarsi poi alla Camera a dire che questa seconda casa si trova in condizioni migliori, perchè con essa si è già fatto un contratto? Questa certamente non è una ragione che possa indurre la Camera ad accordare una preferenza. La preferenza che invoca il signor ministro può essere allegata da un privato che, potendo contrarre con due persone, preferisce l'una all'altra, quantunque quest'ultima gli offra migliori condizioni, ma non può adottarla assolutamente il Governo o i comuni.

Per non trattenere a lungo la Camera, parlerò soltanto delle difficoltà che il Ministero ha presentato come più gravi. Esso ha detto che al momento attuale è inutile un incanto, perchè, in primo luogo, non si potrebbe fare, e, in secondo luogo, non se ne potrebbe sperare alcun vantaggio. Io credo che l'incanto possa farsi colla massima facilità, io credo che si possa per legge stabilire che la costruzione della strada ferrata da Pinerolo a Torino debba avere luogo; che la con-

cessione di quella ferrovia debba farsi per pubblici incanti, sulla base del capitolato annesso a questo progetto, ed il signor ministro dei lavori pubblici ne formerà il programma.

Ma, egli dice, non si otterrà maggior vantaggio; anche questo io non lo posso assolutamente ammettere, e l'argomento che il signor ministro adduce non mi persuade niente affatto. Esso dice: ma, vedete, uno dei due offerenti alla fine si è stancato, non ha più presentata alcuna offerta.

Sì, è vero, le due ditte torinesi cessarono dal fare offerte, ma esse non dovevano fare altrimenti per due motivi: primieramente perchè dal momento che una casa dichiara d'essere disposta a fare un ribasso sulla somma per la quale l'esecuzione dell'opera fu convenuta con un altro, non ha più bisogno di fare offerta alcuna; quale delle due offerte sia migliore lo devono mostrare gli incanti.

In secondo luogo queste due ditte hanno sicuramente creduto di doversi astenere dal fare nuove offerte, inquantochè il fatto ha dimostrato come queste loro offerte non sono prese in considerazione per altro se non per obbligare la ditta Pickering ad accettare condizioni più ristrette; ma io ho già detto e ripeto che questo non era l'ufficio di queste case, e credo anzi che alle medesime dolga che l'intervento loro in questa pratica non abbia prodotto altro effetto; essi non ebbero mai intenzione di far ribassare il corrispettivo che i comuni nella loro saviezza hanno creduto di dare alla ditta Pickering, esse si sono presentate su d'un terreno affatto nuovo, egli è sopra questo terreno che intendevano aprire trattative, ma non giammai per fare una concorrenza, massime nel senso cui accenna il signor ministro e nel senso che fu messa in pratica dalla Commissione di far ribassare, cioè, la proposta Pickering; questo, ripeto, non è stato sicuramente il loro proposito.

Venendo quindi a ciò che io accennava da principio, la Camera deve ritenere che, quantunque non siano state coltivate trattative, quelle ditte che presentarono queste offerte sono quelle medesime che portarono le cose nella condizione attuale; io pertanto lascio alla Camera il giudicare se la convenzione stipulata meriti l'approvazione; dal mio canto non credo che siavi altro mezzo di uscire da questa faccenda se non quello di aprire gli incanti, imperocchè, quando si è partito da questo punto, che, cioè, vi era assenso per l'esecuzione economica di un'opera con un sussidio di 500,000 lire, mentre attualmente l'opera si eseguisce con maggior solidità e quindi maggiore spesa, e si eseguisce senza sussidio, non può la Camera dare un voto di confidenza sulla proposta del signor ministro. Quindi io propongo questo progetto di legge:

« Art. 1. È autorizzata la costruzione di una ferrovia, la quale, partendo dalla città di Pinerolo, metta a Torino.

« Art. 2. La concessione di tale ferrovia avrà luogo per pubblico incanto sotto l'osservanza delle condizioni espresse nel capitolato annesso a questa legge. »

« Art. 3. Il ministro dei lavori pubblici è incaricato di formare il programma per tali incanti. »

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Cadorna.

CADORNA. Io sono amico del sistema della libera concorrenza per l'esecuzione delle opere pubbliche, e siccome nella Commissione di cui faccio parte ho votato in favore delle sue conclusioni, così la Camera vorrà permettermi di dire brevemente le ragioni di questo voto, le quali paleseranno siccome dalla mia opinione sul generale principio che ho enunciato, non discordi il mio voto.

L'onorevole mio amico il deputato Miglietti, col quale mi rincresco di trovarmi oggi dissenziente, ha fatto innanzitutto

una storia retrospettiva della condotta di questo affare per parte del Ministero. Io mi asterrò da ogni osservazione a ciò relativa, perchè ciò concerne il Ministero anzichè la Commissione.

Dirò solo che io bramerei che, ogniquale volta la concorrenza è sperabile, essa si facesse innanzi che fossero formati e conchiusi i contratti, imperocchè allora non vedremmo certamente farsi avanti alla Camera quelle licitazioni che si dovrebbero fare innanzi al Ministero.

Ora prendo l'affare nello stato in cui si trova, il quale ci presenta due società concorrenti. Allorquando la Commissione prese ad esame il progetto di legge su cui verte la discussione, ed allorquando comparve la prima proposta di ribasso fatto dalla società dei signori Bolmida e Chiarini, la di lei attenzione fu naturalmente chiamata a risolvere innanzi tutto una questione generale che la doveva regolare non solo in quella offerta particolare che le si presentava, ma in tutte le altre che nell'avvenire si sarebbero potute produrre, o dall'una o dall'altra delle società concorrenti.

Essa dovette anzitutto esaminare se convenisse entrare nel sistema di prendere in considerazione questa od altre nuove offerte, le quali si fossero fatte durante la discussione.

La Commissione, come la Camera potrà scorgere dalla relazione, fu d'avviso di dover prendere in considerazione queste proposte, ove fossero tali che arrecassero realmente un notevole vantaggio ai corpi amministrati ed allo Stato. Essa credette che, siccome la Camera non era vincolata ad alcuna offerta, così fosse pur libera la di lei Commissione e che fosse perciò un di lei debito l'accettare quelle offerte che esonerassero i detti corpi amministrati o lo Stato da ragguardevoli pesi. Però, nel tempo stesso ha giudicato che l'apertura di questa via non dovesse essere fatta ad una sola delle parti concorrenti e che, ammettendo da una parte una migliore offerta, si dovesse lasciar libero il campo ad altre offerte dell'altra parte e così successivamente, finchè la questione non fosse dalla Camera decisa.

La mancanza di una precedente licitazione la condusse a questo sistema, ed acciò non venisse impedita la sua effettuazione, essa, lungi dall'affrettare le proprie deliberazioni, diede a queste nuove offerte tempo a prodursi, nè fece mistero alcuno delle sue deliberazioni. Questo sistema tenuto dalla Commissione diede appunto luogo alle offerte ed alle repliche che nel corso della discussione si sono fatte, come la Camera ha udito dal signor relatore, le quali, se non erro, sono due o tre per ciascheduna parte.

Sono ormai trascorsi 15 giorni dopo che fu proposto alla Camera questo progetto di legge dal Ministero. Quindi la Camera potrà di leggieri convincersi che la Commissione ben lungi dall'essersi servita del ribasso fatto da uno dei concorrenti soltanto per procacciarsi un ribasso dall'altra parte, pose per l'opposto ambidue i concorrenti sullo stesso terreno, ond'è che essa si astenne assolutamente dal mostrar favore più per l'uno che non per l'altro dei medesimi. Credo quindi che immeritato sia il rimprovero fattole, se non direttamente, almeno indirettamente dall'onorevole Miglietti, di essersi servito del ribasso offerto dai signori Bolmida e Chiarini in quel modo che egli indicava.

Ora qual è il fatto che dalla storia di questa discussione risulta essersi durante la medesima verificato innanzi la Commissione? Abbiamo il fatto di una vera licitazione che rimase aperta a tutti per quindici giorni avanti la Commissione, imperocchè, come dissi, la Commissione non ha rifiutato nessuna offerta, e tutte le prese in considerazione.

Per questa ragione io credo che ora sia assolutamente inu-

tile l'aprire nuovamente una licitazione od un incanto. Se alcuno degli offerenti avesse creduto di fare delle nuove offerte, è evidente che nel modo stesso che la Commissione aveva accettato tutte quelle precedenti, e le aveva prese in considerazione, così avrebbe accettato e preso in considerazione anche quelle altre che si fossero fatte. Non poteva poi essere ignoto ad alcuno, e tanto meno ai concorrenti interessati, che all'ordine del giorno d'oggi v'era la discussione della legge relativa alla strada ferrata di Pinerolo, e questo solo fatto era un termine perentorio naturalmente fissato ai licitanti.

Parmi adunque che, senza violare il principio della libera concorrenza, la quale, ripeto, io penso si debba adottare ogniquale volta i concorrenti sono sperabili, ora si possa determinare a chi dei due concorrenti la strada debba essere concessa.

Dirò un'altra ragione la quale mi conferma in questa stessa sentenza. Se noi, mettendo da parte tutto ciò che finora si è fatto, ordiniamo l'apertura d'un incanto, quale ne sarà la prima conseguenza? Io credo che la prima conseguenza derivante dall'adozione del nuovo sistema degli incanti farà che tutte le parti rimangano sciolte e libere da ogni impegno, nè vincolate a fare nuove offerte nè ad un incanto, nè ad una pubblica licitazione.

Ora la Camera vede che dallo stato d'un contratto la cui esecuzione sarebbe ora assicurata, verremmo allo stato di un contratto semplicemente progettato.

Io penso che niuno di coloro che sono finora concorsi si potrebbe direttamente e legalmente obbligare a mantenere un'offerta fatta in altre circostanze, cioè in una licitazione privata fra due concorrenti, e che tanto meno si potrebbero obbligare di concorrere con una nuova offerta alla pubblica licitazione, o ad un incanto. Ad ogni modo non vi sarebbe certamente tenuto chi non ha fatta l'ultima offerta, e due soli essendo i concorrenti, ciò basterebbe a rendere illusoria l'apertura del concorso.

Per queste ragioni io credo che attualmente essendosi già effettuata una vera licitazione fra le due società concorrenti, ed essendosi già ottenuto il vero scopo che si possono proporre tutti coloro che desiderano che il principio della concorrenza sia attuato, sarebbe assolutamente superfluo, anzi, per le ragioni che dissi ora, anche pericoloso, l'adottare il sistema degli incanti.

Ciò posto, viene la questione a chi dei due concorrenti debba la strada essere concessa

Incomincio innanzi tutto dall'osservare che se esaminiamo le condizioni delle due offerte in loro stesse, indipendentemente da qualsivoglia altra circostanza, noi non troveremo in alcuna di esse una ragione di preferenza, imperocchè esse sono eguali; se non che vi ha ancora la differenza a favore dell'ultima offerta Pickering, della costruzione della strada in soli dodici mesi invece di mesi diciotto.

Quindi per questo non sarebbevi ragione di preferenza, o, se vi ha, essa sta per la proposta dei signori Pickering. Ma a me pare sianvi ragioni di preferenza a favore di questa proposta, dedotte le une da considerazioni di generale utilità, le altre da considerazioni relative alle relazioni tra il Governo e gli offerenti.

Dissi esservi delle ragioni di preferenza pel progetto Pickering dedotte da considerazione di pubblica utilità. La proposta Pickering è corredata di un progetto formato coi relativi piani e profili, e di tutto ciò che è necessario per dar mano immediatamente all'opera. Per l'opposto dall'altra parte abbiamo solo l'offerta di fare degli studi. Io riconosco

non esservi impossibilità alcuna che questi studi siano effettuati sopra una piccola linea, allorchando sono determinati i punti di partenza e di passaggio; ma è pur cosa di fatto che un discreto tempo per fare questi studi è necessario. Egli è poi altrettanto certo che, sebbene sia riservato al Ministero il diritto di introdurre nei progetti che si farebbero delle modificazioni, queste modificazioni richiegono discussioni ed ulteriori accordi, epperò delle altre ditazioni. Ora io non credo sia piccolo vantaggio quello di poter dire che, votata questa legge ed accettata con essa le migliori condizioni risultanti da una vera licitazione, essa si possa immediatamente mandare ad esecuzione incominciando la costruzione della strada. Da ciò appare che questa strada, la quale è da sì lungo tempo aspettata, potrà essere in più breve tempo eseguita, ove si adotti il progetto Pickering, che non ove si adotti il progetto della società torinese; e tanto più presto essa sarà eseguita, inquantochè la società Pickering propose di farla in 12 mesi invece di 18.

Ho inoltre detto esservi anche delle considerazioni di preferenza a favore della società Pickering desunte dalle relazioni fra il Governo e gli offerenti. Io non posso mettere sulla bilancia, nel giudicare la presente questione da questo lato, le considerazioni relative al merito, od al demerito, che l'una o l'altra delle due parti possa avere per le offerte migliori successivamente fatte.

È noto a tutti, e niuno è che lo possa negare, che le offerte di ribasso, che sono state fatte adesso, non si potevano fare per lo passato, imperocchè tutti sanno che queste offerte sono divenute possibili solo allorchè il corso delle azioni industriali ebbe fra noi un aumento assai considerevole. Quindi non si può imputare nè a merito nè a demerito delle due case concorrenti il non aver offerto prima d'ora delle condizioni migliori; come non è merito di una di esse di averle offerte allora soltanto che le circostanze o le oscillazioni del credito si posero tali che le resero possibili.

Perciò questo elemento debbe essere assolutamente posto fuori di questione.

Mi pare poi degna di considerazione la circostanza che coi signori Pickering sostanzialmente il Ministero non solo è entrato in trattative, ma ha fatto un contratto, subordinato bensì all'approvazione del Parlamento, ma un vero contratto: ond'è che per respingere questo contratto, ed accettarne un altro, uopo almeno sarebbe che fin d'ora concorressero circostanze tali da rendere un'altra proposta assolutamente più favorevole di quella che fa il soggetto del contratto, e che la Commissione vi propone di approvare. Ora questa circostanza manca; dunque, a condizioni pari, si deve mantenere il contratto fatto dal Ministero, ed ora dagli stessi Pickering migliorato.

V'ha di più: v'ha una ragione di convenienza, e questa la deduco dalla circostanza che i signori Pickering hanno fatto gli studi a loro spese, e a loro rischio e pericolo.

Non voglio dire con ciò che essi abbiano acquistato il diritto che la strada sia loro concessa a condizioni men vantaggiose di quelle che fossero offerte da altri; ma dico che, dal momento che una società si presenta con disegni e piani e progetti fatti a proprio rischio e pericolo ed a proprie spese, dal momento che questa società all'appoggio di questi disegni fece un'offerta, allorchando le azioni di strade ferrate non avevano presso di noi un corso sì elevato come ora hanno, e dappoichè tutto ciò fece un contratto col Governo, mi pare che, almeno a condizioni pari, anche le ragioni di sola convenienza richiegono che questa società sia preferita.

Altrimenti, o signori, chi vorrà venire in Piemonte a spen-

dere anticipatamente i propri danari per fare degli studi non ancora intrapresi da alcuno, e pei quali nessuno abbia ancora pensato ad arrischiare i propri capitali, quando non abbia la certezza che dopo di aver conchiuso un contratto col Governo, sarà dal Parlamento, almeno a condizioni eguali, preferito agli altri? Questa considerazione non è soltanto dedotta da motivi di riguardo dovuti alla parte contraente, ma anche, come scorgesi, da motivi di pubblico interesse, i quali fanno sì che si debbano, per quanto è possibile, invitare gli speculatori ad accedere alle pubbliche imprese.

Si allega pure che i signori Pickering abbiano fatto sulla fiducia del contratto delle provviste.

In verità io non valuto ciò come un forte e decisivo argomento, dappoichè i signori Pickering potrebbero perciò addurre un diritto acquistato; ma non v'ha dubbio che vi sono circostanze in cui si ha ragionevolmente gran fiducia di ottenere l'approvazione di un'impresa, e senza tradurre questa fiducia in diritto, parmi che, a condizioni eguali, essa meriti almeno qualche riguardo.

Conchiudo adunque, e dico che se prima che il progetto fosse presentato alla Camera si fosse trattato di decidere se la costruzione di questa strada si dovesse concedere colla licitazione pubblica, ovvero senza di essa, io non avrei dubitato di sostenere che la concessione si doveva fare, ammettendo la concorrenza, ed opinerei ancora egualmente se in fatto questa licitazione non avesse avuto luogo avanti la Commissione e se il tempo nel quale essa ebbe luogo non fosse stato abbastanza lungo.

Ma la licitazione essendosi fatta, e proponendosi l'accettazione della migliore offerta, in favore di chi ha altre ragioni di preferenza, persisto nel voto proposto dalla Commissione.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Miglietti.

MIGLIETTI. Alle osservazioni fatte dall'onorevole mio amico Cadorna, io risponderò con poche parole, perchè non voglio ripetere le cose già dette.

Fu allegato un fatto il quale potrebbe indurre la Camera in errore, fu accennato cioè come, ammesso l'incanto, noi saremmo da capo, perchè potrebbe benissimo avvenire che quei due i quali ora pretendono alla concessione non si accostassero nè l'uno nè l'altro agli incanti.

Questo non può assolutamente avvenire nella circostanza che la domanda degli incanti fatta dalle ditte torinesi è collegata ad un'offerta, la quale rimane per essa obbligatoria, talchè v'ha certezza che quando niuno si presentasse all'incanto, l'opera pur tuttavia sarebbe eseguita con patti eguali a quelli stipulati colla ditta Pickering.

L'onorevole Cadorna disse poi che questo incanto già da molto tempo esiste; già accennai come la licitazione non potesse ulteriormente essere continuata dal momento che le ditte torinesi acquistarono la convenienza che la Commissione credeva di dover dare la preferenza alla ditta Pickering, non dovevano ulteriormente insistere.

Relativamente poi all'osservazione che la ditta Pickering, già abbia fatto studi, io mi permetterò di osservare che qualche volta eccorse che individui o case hanno domandato la permissione di far studi, e il Ministero, nel lodevole desiderio di promuovere le opere pubbliche, gliel'ha accordata, ma avendo cura di fare loro sentire come la facoltà che loro si concedeva non dava a loro alcun diritto, e che anzi nel caso di approvazione, il Governo avrebbe avuto diritto di far suoi questi studi.

D'altronde è evidente che colui il quale vuole accostarsi ad un incanto non considera come spese sprecate quelle degli studi preventivi, e spende volentieri per quest'uopo an-

che 20, 30 mila lire, perchè egli ha sempre sopra gli altri un immenso vantaggio, potendo calcolare, prima di accostarsi all'incanto, sino a qual somma può portare le sue offerte.

Prego poi la Camera di ritenere che gli incanti non ridurrebbero le cose nelle primitive condizioni, perchè c'è sempre una offerta la quale assicura che, anche nel caso in cui niuno si presenti agli incanti, la strada sarà sempre costrutta.

TORELLI. Io non mi propongo di voler combattere tutte le obbiezioni messe in campo dagli avversari del progetto ministeriale, perchè al maggior numero di esse venne risposto da' miei onorevoli antecessori nella difesa; mi limiterò a richiamare alla Camera qual sia la vera portata di alcuni inconvenienti che vennero, a mio avviso, assai menomati dall'onorevole Miglietti, onde non influissero di troppo sulla deliberazione a prendersi in proposito.

Primo di questi inconvenienti sul quale è d'uopo fermarsi e non correre alla sfuggita è quello del pericolo nel ritardo. L'onorevole Miglietti disse che non era grande, perchè gli studi fatti sono poca cosa, la linea non è lunga. Ma il gran pericolo sta appunto in ciò che se ne faranno di troppo e verrà tal profluvio di progetti che non so come ne usciremo.

Sono otto anni che si lavora attorno al progetto di una strada ferrata. Il signor ingegnere Valerio fece il primo progetto che aveva il merito di una pendenza uniforme da Pinerolo a Torino; poi ne sorsero, ma assai più tardi, due altri, che hanno il pregio di minor costo; ma quali stenti, quali fatiche non si dovettero sostenere per venire ad una scelta definitiva! Finalmente vi si arrivò, e forse lo si deve alla circostanza che i comuni che pure volevano la strada si dovettero tassare per il sussidio da darsi alla ditta Pickering; i comuni che non avevano i vantaggi della strada ferrata potevano, quanto meno, consolarsi col dire che non avevano pagato nulla.

Ora, in forza della gara suscitatasi, la sovvenzione è scomparsa, la strada si ha senza sacrificio improduttivo. Ora pensate, o signori, quante dimande si farebbero per averla, sapendosi che la si fa senza chieder nulla ai comuni! Io ho per certo che non v'ha comune per poco che sia o forte per numero d'abitanti o ricco se anche piccolo, che non troverà il suo ingegnere per fare un progetto da Torino a Pinerolo, sì che passi per quel comune. Tant'è che si è parlato d'esigenze per parte della città di Saluzzo che amerebbe collegarsi colla linea di Pinerolo, ma, se io non erro, Saluzzo non deve essere più distante da Savigliano di quanto dista Bra da Cavallermaggiore e Vigevano da Mortara, cioè da 13 in 14 chilometri, mentre il punto più vicino della strada ferrata di Pinerolo deve essere del doppio. Io sono il primo a desiderare che Saluzzo abbia la sua strada ferrata, e mi pare inconcepibile come quegli abitanti non siansi già adoperati per averla, ma non ammetterei giammai di subordinare l'interesse della linea di Pinerolo a quanto ad alcuni può sembrare utile anche a Saluzzo; ma, se si rimette in forse la linea attuale già prescelta, chi potrà impedire che non si facciano progetti anche in quel senso? E quando si saranno fatti, vi saranno i sostenitori e si moltiplicheranno i progetti ed i fautori; i giudici saranno titubanti, e per prima certissima conseguenza avremo un ritardo non di mesi, ma di anni.

L'onorevole Miglietti disse ancora che non occorrono studi per fare l'asta o licitazione pubblica, ed addusse l'esempio della concessione della strada della Savoia, ma devo osservare che il caso è ben differente; colà la somma è il risultato degli studi a farsi; nel nostro caso invece la somma è deter-

minata; e che gli studi da parte della ditta Pickering siano stati fatti bene o male, per quanto al risultato, poco ci importa; noi sappiamo che per tre milioni di azioni, autorizzati ad emettere, devono dare finita la strada.

L'onorevole Cadorna ha già dimostrato come non si possa nemmeno dire che dure fossero le condizioni anteriori fatte dalla ditta Pickering, e per verità, se noi, discendendo a precisare i fatti, osserviamo che circa un anno fa le azioni della strada di Savigliano erano a 450 e che ora salirono a 700, non possiamo non tener calcolo di questo cambiamento e dell'influenza che ebbero ambi questi limiti, l'uno esistente quando si trattava coi Pickering, l'altro quando si presentarono le ditte torinesi per la medesima strada. Io non voglio negare loro del merito, per quanto al risultato che hanno provocato col loro intervento, ma osservo che il volerlo esaltare per dimostrare quasi esorbitanti le antiche condizioni è realmente un voler dimenticare quel passato che pur dobbiamo prendere in considerazione. Io spero, o signori, che, anche levata la parte dell'aggiotaggio nel far alzare le azioni, le strade ferrate del Piemonte renderanno assai più di quanto si crede per una ragione molto semplice, ed è che noi siamo sempre soliti a far confronti colla Francia, col Belgio e coll'Inghilterra, e dopo essersi detto che non abbiamo le loro industrie, si conchiude che le strade ferrate non possono rendere molto, ma si dimentica che la Francia ha per ora una rete di canali molto maggiore che quella delle strade ferrate; il Belgio l'ha pressochè eguale, avendo 750 chilometri di canali, e l'Inghilterra conta 4500 chilometri di canali e circa 700 chilometri di strade ferrate. Questi canali fanno una concorrenza grandissima alle strade ferrate, benchè il maggior numero non faccia troppo buoni affari, tuttavia vi sono anche eccezioni; per esempio, quello di San Quintino in Francia, che costò 22 milioni, dà ancora ottimi dividendi; inoltre vi sono i fiumi navigabili che essi pure assorbono la loro parte del commercio, come vie di trasporto in tutti i tre suddetti paesi. Il Piemonte, invece, ha nulla di tutto questo, non canali navigabili, nè fiumi che offrano questa risorsa, escluso il Ticino per una breve linea di frontiera; la conseguenza si è che tutto il commercio si concentrerà sulle strade ferrate. Ma, se tali considerazioni potevano farsi anche prima che si aprisse la strada di Savigliano, non è men vero che in realtà dal pubblico non si facevano; convenne che il fatto provasse che l'impiego dei capitali in strade ferrate è un impiego onesto e sicuro, e da questo ne auguro bene per il futuro, e vedremo ben presto, spero almeno, molte altre città trovare mezzo di avere la loro strada ferrata. Ciò però non toglie che il modo di giudicare è ora essenzialmente cambiato in confronto degli anni scorsi; il che essendo un fatto indipendente dalle ditte che fecero esibizioni posteriori non possono ascrivere a gran merito il ribasso, se anche non voglio dire che non meritino ringraziamenti. Siccome poi noi non siamo chiamati a dare preferenze, ma ad approvare o rifiutare il progetto del Ministero, e siccome la convenzione che esso ci sottopone ci presenta tutti i vantaggi che offrivano pure le ditte torinesi, così non vedrei ragione per rifiutare il progetto del Ministero, non essendovi altro che lo superi, e la dilazione nociva.

L'onorevole Mellana censurò la petizione che vi venne sporta ieri dal municipio di Pinerolo o Consiglio delegato che sia, non rammentando bene l'autore; ma, chiunque sia dei due, osservo che, quantunque sia censurabile il voler entrare, come si fece, nelle intenzioni altrui, tuttavia, se vi è motivo di perdonare questa pecca, lo è nel presente caso. Sono anni ed anni che a Pinerolo si lavora per avere questa strada; la

meta sembra raggiunta, in dodici mesi si può averla, ed ecco sorgere difficoltà che potrebbero prostrarla a tempo indefinito, qualora la Camera vi aprisse la via. Confessiamo che lo allarme non è senza fondamento; spero che voi lo farete cessare colla vostra deliberazione, epperò io esorto la Camera di esaudire i voti di quei petenti ed accettare il progetto di legge proposto dalla Commissione.

Voci. Ai voti! ai voti!

BRIGNONE, relatore. Pregherei però la Camera che, votando la chiusura, volesse riservare al relatore la facoltà di dire due sole parole.

SAPPA. Io vorrei solamente fare una sola interrogazione alla Commissione, che credo importante nella discussione di cui si tratta. Sarò brevissimo: è solo per avere uno schiarimento.

Tutta la discussione che si è finora agitata ebbe sempre per base che la proposta delle ditte torinesi fosse eguale a quella della ditta Pickering. Ora, quando vi fosse un punto essenziale in cui queste due ditte non somministrassero condizioni eguali, io credo che l'aspetto della questione cambierebbe.

Mi risulta che la ditta Pickering fu obbligata a dare una cauzione per 200 mila lire, le quali perderebbe ove non desse seguito alla concessione. Per l'opposto non so se questa cauzione sia stata data, o se sia stata promessa dalle ditte bancarie torinesi.

Ora, ove esistesse questa diversità, ognuno vede che la ditta Pickering presenta una proposta veramente seria, come quella che è guarentita da una cauzione di 200 mila lire, mentre le altre case bancarie non presenterebbero che le condizioni stabilite nel capitolato.

Ora nel capitolato, all'articolo 25, si dice bensì che non si potrà por mano ai lavori, nè procedere ad alcuna espropriazione di terreni se entro due mesi dalla data della legge di concessione non si sarà data una cauzione; ma nell'alinea si dice: « Non adempiendosi all'obbligo di questa cauzione nel termine sovra indicato, la concessione s'intenderà come non avvenuta senza che occorra alcun diffidamento, o costituzione in mora, » mentre il signor Pickering si obbliga a perdere 200 mila lire se non dà seguito al capitolato. Ciò essendo, siccome le due ditte concorrenti non sarebbero in condizioni eguali, pare che non si possano mettere a confronto questi due proponenti, e che infatti non v'ha che una proposta sola, cioè quella del Pickering, perchè guarentita da una competente cauzione.

BRIGNONE, relatore. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Miglietti. Siccome la Camera pare voglia passare ai voti, ed ella ha già parlato tre volte, la prego di essere breve.

MIGLIETTI. Non dirò che due parole.

Farò avvertire semplicemente all'onorevole Sappa che le lire 200 mila di cauzione (delle quali non avrei voluto parlare) date dalla ditta Pickering tengono luogo di quella garanzia che le ditte torinesi tengono in sé medesime. Tra l'una e l'altra società vi passa questa differenza, che le ditte torinesi sono risponsabili, e sicuramente non sarebbe stato il caso di domandar loro una cauzione; esse rispondono colla loro firma per la piena esecuzione dei patti assunti, quando invece la ditta Pickering per sé non avrebbe presentata questa guarentigia. La differenza dunque che passa tra queste due guarentigie si è che l'una società guarentisce il totale, l'altra guarentisce soltanto lire 200 mila.

PRESIDENTE. Il relatore ha la parola.

BRIGNONE, relatore. Ciò che fu detto di più grave in

questa discussione, a parer mio, da coloro i quali hanno combattuto questo progetto di legge, è quanto asseriva il deputato Mellana sulla petizione presentata dal Consiglio delegato di Pinerolo; io quindi vi risponderò primieramente.

L'onorevole Mellana faceva imputazioni a quel Consiglio delegato di avere mancato di rispetto alla Camera, censurandola di ammettere la concorrenza, come pure accusando coloro i quali avevano presentate nuove proposte per la concessione della strada, di osteggiare la via ferrata e di cercare d'impedirne la costruzione.

In primo luogo io prego la Camera di voler considerare se sia probabile che il Consiglio delegato di una città, la quale aspetta dal Parlamento un favore così sospirato, quale è l'approvazione di questa legge, voglia rivolgersi ad esso con meno rispettose espressioni. Dirò poi che questa petizione fu presentata allorchando vi era una proposizione, perchè la concessione dovesse andare all'incanto, la qual cosa avrebbe certamente prolungato l'esecuzione dell'opera.

Non era dunque per reclamare contro la concorrenza di coloro i quali facevano nuove proposte, nè per biasimare il conto in cui si tenevano dalla Camera che il Consiglio delegato di Pinerolo si rivolgeva alla Camera, ma solamente per rappresentarle l'effetto che avrebbe potuto derivarne, anche in vista di altre opposizioni, qualora la concessione fosse stata posta all'incanto, col che si sarebbe rimandata, non si sa sino a quando, l'esecuzione di una strada per cui la città di Pinerolo si affatica da oltre sei anni.

Io non dubito che questo sia stato il senso che il Consiglio delegato di Pinerolo voleva attribuire alle parole che stanno scritte nella sua petizione; le quali non si devono intendere neppure ostili verso la ditta bancaria, alla quale la città di Pinerolo è in certo modo tenuta per i ribassi e vantaggi ottenuti.

Ciò detto, risponderò alle ragioni addotte dall'onorevole Mellana contro la legge. Egli diceva che non teneva conto dei precedenti, e che considerava le due offerte al punto cui si trovano attualmente; che allo stato delle cose gli pareva preferibile la proposta delle case bancarie, perchè intendevano di costituire la società con un minor capitale, e si disponeva a votare a suo favore. Ma gli si è osservato che era invece migliore l'offerta del signor Pickering in quanto che egli si sottometteva a costruire la strada in un anno, e le case bancarie domandavano all'opposto diciotto mesi di tempo: allora egli rinvenne a cercare i precedenti onde giudicare quale delle due società proponenti avesse maggiori titoli ad essere preposta per il vantaggio procurato alla strada. A questo proposito osservo che per parte mia sono tenuto, e non dubito che tutti i comuni interessati alla costruzione della strada lo saranno egualmente, verso entrambi gli offerenti, perchè il risultato definitivo della loro gara fu di essere i corpi morali esonerati dal pagamento di un premio cui credevano dover sottostare per ottenere la strada, che perciò la concessione vuol farsi a favore non di chi l'abbia più meritata, ma a chi attualmente presenta il mezzo di costruirla più prontamente per avere anticipati i progetti, sopportate le spese e prestata la cauzione.

Risponderò ora brevemente all'onorevole Miglietti.

Le parole dette dall'onorevole Cadorna mi dispensano dal fare un lungo discorso e dal tener dietro a tutto ciò che fu da lui posto in campo. Unicamente assicurerò la Camera che non sia venuto mai in mente di tutti coloro che hanno trattato questa pratica di preferire nè l'una nè l'altra proposta, ma soltanto di attenersi a quella che allo stato delle cose potesse più facilmente far riuscire la strada di Pinerolo.

Vi era da vari anni un progetto che non si poteva eseguire per vari motivi che furono adottati dal signor ministro nella sua relazione quando il signor Pickering venne a studiare spontaneamente ed a proprie spese una linea la quale potesse meglio conciliare i vari interessi delle provincie e necessitare una minore spesa, quindi egli allestì un regolare progetto che fu poscia presentato al Ministero; questo progetto fu trasmesso a tutti i corpi morali interessati alla costruzione della strada colla proposta dell'autore, il quale diceva: se i corpi morali interessati nella strada mi concedono un dato premio, io mi accingo per conto mio a fare la strada.

L'intendente generale avendo domandata la facoltà al Governo di far radunare in via straordinaria i corpi morali interessati alla costruzione della strada ferrata, propose un riparto di concorso per comporre la sovvenzione domandata, ed i corpi morali deliberarono accettando la proposta del signor Pickering ed il riparto dall'intendente generale proposto.

Rimaneva a questo stato di cose alquanto difficile di adottare un'altra proposta che non fosse quella del signor Pickering, inquantochè tutti coloro che si impegnavano per l'eseguimento di questa strada si attenevano alla linea da lui tracciata, la quale, se fosse stata menomamente variata, cadeva il riparto della sovvenzione dai comuni accettato.

Ecco il motivo per cui, nelle trattative fatte dall'intendente generale quando si presentarono i vari progetti a lui dinanzi, egli procurò il più che poté di tenersi al progetto Pickering. L'accoglierne un altro, oltrechè non era giustificato da nessun motivo, avrebbe necessitato una nuova riunione di comuni e la difficoltà di ottenere altra volta il primiero soddisfacente risultato. Quanto poi alla concorrenza svegliatasi posteriormente, certo si doveva tener in gran conto la circostanza che il signor Pickering avendo dovuto prestare una cauzione sin da quando le azioni industriali non erano ancora nel nostro paese salite in maggior favore, egli trovavasi legato all'esecuzione. Questa circostanza merita certo un qualche riguardo, imperciocchè se da quel tempo a questa parte le azioni industriali nel nostro paese, invece che hanno acquistato favore ne avessero perduto, egli era tenuto a costrurre la strada egualmente; la cosa andò altrimenti, e il risultato fu quello che la Camera sa.

Quanto poi alla proposta di stabilire un incanto per la costruzione della strada, l'onorevole Cadorna ha di già chiarito che, ove si accogliesse, non solo verrebbe soverchiamente ritardata, ma si metterebbe in forse l'esecuzione dell'opera.

Il deputato Miglietti affermava che simile rischio non esiste, dacchè vi sarebbe pur sempre un'offerta di rispettabili case bancarie, le quali, ove si mettesse la strada all'incanto, non intralascierebbero di eseguirla.

Per dir vero, io reputo che, mentre stava nelle mani della Commissione la domanda d'incanto fatta dai signori banchieri, e non era ancora presentata altra loro proposta, così fosse veramente. Ma al presente però io dubito assai che la cosa stia negli stessi termini.

Infatti, alla proposta colla quale le case bancarie chiedevano che fosse posta in licitazione l'opera su cui ora si agita la discussione, tenne dietro un'altra offerta delle ditte stesse, in cui non si fece più motto di licitazione, nè d'incanti, ma si mettevano innanzi proposte di genere al tutto diverso.

Ciò posto, io non saprei per verità se, dopo l'ultima of-

ferta di queste case bancarie, esista ancora la prima con cui esse avevano domandato la licitazione.

Dunque chiaro apparisce che, ove la concessione fosse posta agl'incanti, si correrebbe non lieve rischio che la strada non potesse più eseguirsi.

A tale proposito ricordando le osservazioni che l'onorevole deputato Torelli ha fatte sul corso delle azioni, io domando se non possa avvenire che tra alcuni giorni per qualsiasi evento inopinato le azioni industriali vengano a patire uno scapito, e quindi venga meno la volontà che a tal uopo sia le case bancarie, sia il signor Pickering avevano dimostrata.

E ciò è naturale, imperocchè coloro che bramano di imprendere un'opera procurano di ciò fare nel momento in cui v'è l'apparenza di non accingersi ad una mala impresa.

Quindi, torno a dirlo, ove si accogliesse la proposta del deputato Miglietti, vi sarebbe il pericolo che una strada, per la quale da 6 a 7 anni sonosi fatti tre progetti, che si è tentato di eseguire per vari modi, non senza cercare il concorso dei capitalisti della capitale, i quali nel momento in cui questa impresa non aveva ancora l'attuale aspetto di favore, andavano molto guardinghi nell'offerire i loro capitali; io dico che noi perderemmo forse la circostanza buona ed unica di potere una volta dotare la provincia di Pinerolo d'una strada, quindi prego la Camera di voler adottare il progetto del Ministero, modificato come fu dalla Commissione, sopprimendone unicamente gli articoli che riguardano la sovvenzione, e ponendo per condizione che la strada debba farsi in 12 mesi invece di 18.

Ora darò una breve risposta all'onorevole Sappa il quale mi ha interpellato relativamente alla cauzione.

A questo riguardo non posso che ripetere quello che già diceva poco fa. È verissimo che il signor Pickering ha dato al Governo una cauzione: l'effetto di questa cauzione è quello di legare il signor Pickering ad eseguire i lavori quando la legge sia approvata, e di perdere la cauzione, quando non la eseguisse.

Qui, a parer mio, sta la differenza essenziale tra la posizione delle due proposte. Alla Commissione non isfuggì questa circostanza, poté dubitare un istante della maggior o minor regolarità della cosa, pure non fu trattenuta da questa difficoltà, contando sulla probità e responsabilità delle case bancarie, ma se esista egualmente la responsabilità materiale lo giudichi la Camera.

Voci. Ai voti! ai voti! La chiusura!

PRESIDENTE. Domando se la chiusura è appoggiata. (È appoggiata.)

MELLANA. Domando la parola contro la chiusura. (Rumori)

Voci. Ai voti! ai voti!

MELLANA. Io chiedo alla Camera se, dopochè il Ministero e la Commissione hanno risposto ai vari oratori, essa non intenda più che loro si dia una risposta, e se non voglia più oltre lasciar procedere la discussione al punto a cui siamo.

Se però la Camera vuole assolutamente la chiusura della discussione, mi riservo allora la parola per un fatto personale...

Voci. Parli! parli!

MELLANA. Sarò brevissimo sì in un caso che nell'altro.

PRESIDENTE. La chiusura essendo stata appoggiata, non posso a meno di metterla ai voti. La Camera deciderà. Chi è d'avviso che si debba chiudere la discussione generale, si alzi.

(La discussione generale non è chiusa)

Il deputato Mellana ha la parola.

MELLANA. Mi restringerò a rispondere ad alcuni appunti fatti al mio primo discorso.

Il signor relatore disse che io aveva fatta un'imputazione al Consiglio delegato di Pinerolo e poi si affrettò a dare una benigna interpretazione alle parole di quella petizione. Se il signor relatore avesse un momento posto attenzione al significato della parola *imputazione*, di essa non si sarebbe valso a mio riguardo. Le parole della petizione sono troppo chiare, e qui mi corre debito di citare un'altra volta le parole in questione: « Una siffatta indennità, dice la petizione, non può ormai servire che all'intento di coloro che non vogliono assolutamente che si dia esecuzione al progetto Pickering, e che piuttosto di vedere ciò effettuato amerebbero meglio lasciare per sempre la provincia di Pinerolo senza strada ferrata. » Io chiedo ora se il censurare queste espressioni possa chiamarsi un'imputazione. L'imputazione io la veggio chiara e patente per parte del Consiglio di Pinerolo, rivolta anche indirettamente contro la Camera, che al giorno d'oggi avrebbe accettato che fossero tolte queste duecento mila lire, perchè, come faceva dapprima osservare, questa petizione veniva presentata quando si trattava ancora di dare alla società Pickering le duecento cinquanta mila lire d'indennità.

Il motivo per cui ho preso parte a questa discussione è appunto perchè mi avevano fatto senso le parole di questa petizione, ed io non ho creduto di lasciar passare inosservate tali accuse verso una società la quale, come si è dimostrato, fece a questi comuni ed allo Stato intero un vantaggio di circa un milione.

D'altronde, non mi era ignoto che coloro che sono compresi in questa società, ed accusati di non volere che questa strada si effettuasse, hanno più d'ogni altro, più del comune di Pinerolo, interesse a far sì che essa sia presto attivata; infatti, poichè si sono tradotti i loro nomi dinanzi alla Camera, veggio far parte di quella società un nostro onorevole collega (l'onorevole Bolmida) sul quale cadrebbero pure le accuse del Consiglio di Pinerolo, il quale avendo una fabbrica di molta importanza in quelle vicinanze, avrà certamente tutto l'interesse a che questa strada sia presto posta in esecuzione.

Vede dunque l'onorevole Brignone che la parola *imputare* non è applicabile a me, ma al Consiglio delegato.

Se poi si deve togliere a queste parole il senso chiaro che esse esprimono (il che ha tentato di fare l'onorevole Brignone), io accetto le date spiegazioni. Mio debito era di far notare quelle parole, e di confutarle.

Egli osservava poi che io era caduto in un equivoco, in quanto che aveva creduto la proposta Bolmida più vantaggiosa di quel che sia, ma che poi sono stato avvertito dell'errore e che perciò dovevo ritrarmi dalla proposta.

Se io avessi fatto la proposta di dare l'impresa più all'uno che all'altro, sarebbe giusta l'osservazione, ma sostenendo solo il principio che ho sempre propugnato in questa Camera, quello cioè di ammettere la concorrenza, io non poteva essere preso in fallo. E qui farò una sola osservazione che ha tratto al voto emesso ieri dalla Camera; si è messo oggi in campo l'argomento che si ritarderebbe l'esecuzione della strada quando si facesse procedere alla formazione di un nuovo progetto.

Ma io domando agli oppositori se ieri votando la sospensione della strada ferrata di Sampierdarena, non abbiano creduto che quel ritardo potesse giovare invece di recar pre-

giudizio a quel comune, e se non ne sentirebbe utile in questo caso il comune di Pinerolo.

Tutta la ragione che gli avversari della concorrenza adducono, si è quella di far presto. Ora noi abbiamo provato che si può fare egualmente presto e far bene; non sta d'altronde l'unica loro ragione di dover far presto quando che la Camera assenti ieri a sospendere, per un tempo indefinito la costruzione di un'altra strada la quale è egualmente importante.

Vengo ora a rispondere all'onorevole signor ministro dei lavori pubblici, il quale mi accagionava di essere stato meno esatto nel dire che l'anno scorso, in occasione della discussione della ferrovia di Susa, aveva asserito che nella Camera si erano pronunciate per parte del Ministero, parole non troppo incoraggianti per gli appaltatori i quali si erano mossi a fare concorrenza.

Io non ho fatto allusione ad un ministro piuttostochè ad un altro, ma dissi, e me ne appello alla Camera, che le parole dette a riguardo di coloro che volevano far concorrenza alla ditta inglese, non erano state troppo atte ad eccitare presso di noi l'amore e l'incoraggiamento alla concorrenza.

Diceva egli poi doversi al corso più elevato, che han preso queste azioni industriali, gli aumenti che abbiamo veduti, e citava la ferrovia di Novara. Ma io farò osservare al signor ministro che per quella strada non vi fu concorrenza; non è dunque il caso di opposizione; ma quando ci troviamo in faccia a due o a vari proponenti, si è allora che (almeno per parte mia) non si può far a meno di promuovere quel principio della concorrenza e della maggior pubblicità.

Egli diceva ancora non credere che quella strada sia stata data ad un maggior prezzo di quello che si sarebbe potuto ottenere colla concorrenza. Io dico essere voce pubblica che gli imprenditori in questo appalto hanno fatto guadagni ingentissimi, poichè le opere che nel capitolato erano stimate lire 1 60 il metro furono subappaltate a centesimi 60.

Io non veggio dunque ragione per cui si debba qui seguire il metodo adottato per la ferrovia di Susa.

PRESIDENTE. Il deputato Valerio ha la parola.

Voci. Ai voti! ai voti!

VALERIO. Io dirò pochissime parole, perchè la maggior parte delle considerazioni che intendeva esporre furono già svolte da altri deputati.

Come promotore e fondatore del primo Comitato il quale si occupò di una strada ferrata per Pinerolo, credo di poter confermare quanto ha detto in proposito l'onorevole relatore della Commissione. Sono otto anni che questo Comitato fu stabilito; esso vi ha speso i suoi denari e l'opera sua senza pensiero di speculazione veruna; erano membri di quel Comitato persone che la fiducia del paese chiamò tutte o quasi tutte a far parte di una delle due Camere del Parlamento; nessuno di essi ha chiesto, per quanto io mi sappia, di essere indennizzato o per cure adoperate, o per danari sborsati; ma il Comitato può dichiarare che quando aprì le sue sottoscrizioni senza verun suo lucro, nessuna delle case capitaliste che si son rese ora così repentinamente favorevoli alla strada ferrata di Pinerolo venne a portare la sua firma (*Bravo! Bene!*). Ora che cosa accadde? Accadde che la ditta Pickering, onorevolmente conosciuta per ogni riguardo, pregata a nome del municipio e della provincia di Pinerolo, e pregata dai membri del Comitato medesimo, si accinse a studiare questa linea onde mettere d'accordo le varie parti più importanti della provincia che quella strada era chiamata a percorrere. La ditta Pickering fece i suoi studi, spese

i suoi danari, si mise d'accordo col Governo, depositò una cauzione, fece un contratto. Mediante il deposito di quella cauzione, se le azioni delle strade ferrate fossero ribassate, essa era obbligata di adempiere al suo obbligo, quand'anche avesse dovuto per ciò subire una grandissima perdita; ed è allora che le ditte torinesi sedicenti benefattrici della strada di Pinerolo comparvero, ma comparvero quando le azioni delle strade ferrate giunsero a un culmine tale che io non so se si debba chiamare aggio, o speculazione esagerata, o piuttosto esagerazione fittizia; basta dire che le azioni della strada ferrata di Savigliano giunsero a superare le 700 lire, e quelli che conoscono il movimento di quella strada possono vedere se al prezzo attuale delle azioni, gli azionisti tocchino il 2 e 3/4, o al più il 3 per cento.

MIGLIETTI. Ebbero il 4 e 3/4.

VALERIO. Ora, a questo stato di cose, egli è chiaro che con questa speculazione vendendo le azioni che si metteranno in corso al prezzo corrente, e quindi con un premio grandissimo, la strada si poteva fare a miglior mercato; ma se queste azioni vengono a ribassare, se un colpo di cannone tirato sul Bosforo viene a far scendere le azioni, che cosa accadrebbe? Io credo che ad un prezzo minore di quello che presenta il capitale richiesto, riunito al prodotto ricavando dal rialzo considerevole delle azioni, la strada non si potrebbe eseguire.

Per conseguenza ha ragione la Commissione quando dice che, qualora si rimandasse ad un concorso la concessione, potrebbe accadere che in quel frattempo, abbassandosi di molto il valore delle azioni, non si potesse più fare se non con maggiori sacrifici la strada di Pinerolo.

Ed io, che per otto anni ho lavorato per quella strada, impiegandovi l'opera mia e il mio danaro, e che non chiedo altro compenso che di veder finalmente compiuta quest'opera desiderata, sono affatto d'accordo colla Commissione nel chiedere che venga pienamente conchiusa la trattativa, affinché possano i trattanti profittare di questo rialzo ed eseguire finalmente questa strada, perchè procedendosi a nuovi studi per parte d'altri offerenti, decretandosi nuove licitazioni, noi avremmo la quasi certezza che questa strada non si potrà più veder condotta a termine dentro un anno, che anzi la sua sorte sarebbe anche grandemente minacciata nell'avvenire, e che nell'avvenire certamente non si otterrebbe più il limite estremo che si è ottenuto in questa licitazione (la quale non so se sia da approvarsi o no), che si è fatta in modo così strano al cospetto del Parlamento. (*Segni di adesione*)

In conseguenza io chiedo alla Camera che, se si vuole veramente la strada ferrata di Pinerolo, accolga francamente quello che la Commissione viene proponendole.

Siccome poi non siamo andati a chiamare la licitazione per la strada di Voltri, di Bra, di Mortara, di Novara, della Savoia e per tante altre imprese dove la licitazione sarebbe stata molto utile, siccome non l'abbiamo neppure richiesta per lo stabilimento metallurgico di Genova, per l'impresa dei sali e per tante altre imprese, io spero che la Camera non vorrà spingere oltre i suoi scrupoli or che si tratta d'una strada desiderata ardentemente da due provincie, perchè non è Pinerolo solo che la domanda, ma a lei pure si unisce Torino, perchè Torino guadagna almeno, da quest'opera, quanto possa guadagnar Pinerolo. (*Bene!*)

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Sappa.

Molte voci. Ai voti! Basta! La chiusura!

SAPPA. Ho chiesta la parola, e l'avrei chiesta per un fatto

personale (*Interruzioni*) se non mi facessi una legge di non abusare di questa parola *fatto personale*. Ma spero che la Camera mi permetterà di rispondere due sole parole all'onorevole Miglietti. Io apprezzo quanto l'onorevole Miglietti la responsabilità morale delle case bancarie di Torino, ma questa responsabilità l'apprezzo solamente quando si obbliga. Ora, dalla risposta che mi fecero l'onorevole Miglietti ed il relatore della Commissione io ho ragione d'argomentare che le due case bancarie non si sono obbligate che al capitolato. E siccome l'articolo 25 del capitolato stabilisce che, non somministrandosi dai concessionari la cauzione in due mesi, decadono dalla concessione, ne segue che la costruzione della strada ferrata non è egualmente guarentita dalle case bancarie di Torino come dalla casa Pickering.

Io non insisto sulla cauzione, so che le case di Torino somministrano ampia responsabilità, quello che chiedo acciò la garanzia dell'esecuzione sia eguale, si è che dette case si obblighino alla costruzione, e si obblighino nel tempo stesso a pagare lire 200,000 in caso d'inesecuzione; allora la garanzia morale sarà eguale nelle due case concorrenti, e la Camera potrà prendere le rispettive proposte in considerazione.

In difetto, sostengo che la proposta delle case bancarie di Torino non può far concorrenza con quella del Pickering.

MIGLIETTI. Domando la parola.

Voci. Ai voti! ai voti!

MIGLIETTI. Non devo rimanere sotto l'impressione delle parole dell'onorevole deputato Sappa.

Io non ho fatto alcuna censura al deputato Sappa; era per me un dovere di delicatezza, trattando la questione, di non fare alcun paragone di garanzie; quando l'onorevole deputato Sappa ha creduto di fare quella interrogazione al signor relatore, io ho creduto poter accennare che quel fatto, che io per delicatezza non avrei voluto allegare, e non avrei osato far valere dinanzi alla Camera, era un fatto tutto a disfavore della ditta Pickering, perchè se arrivasse quel caso a cui accenna l'onorevole deputato Valerio, che cioè s'udisse un colpo di cannone sul Bosforo, lo Stato e la provincia di Pinerolo, che tanto brama l'esecuzione di quest'opera, non avrebbe altra garanzia che quelle 200,000 lire, ma queste dovrebbero forse cercare altro concessionario.

Molte voci. Ai voti! La chiusura!

PRESIDENTE. Essendo chiesta la chiusura, la metto ai voti.

(La discussione è chiusa.)

Metto ai voti la proposta del deputato Miglietti, consistente in tre articoli di legge da sostituirsi al progetto ministeriale, concepiti nei seguenti termini:

« Art. 1. È autorizzata la costruzione di una ferrovia, la quale partendo dalla città di Pinerolo mette a Torino.

« 2. La concessione di tale ferrovia avrà luogo per pubblico incanto sotto l'osservanza delle condizioni espresse nel capitolato annesso a questa legge.

« 3. Il ministro dei lavori pubblici è incaricato di formare il programma per tali incanti. »

(È rigettata.)

Ora metterò ai voti il primo articolo del progetto di legge così concepito:

« La ditta Edoardo Pickering e compagnia è autorizzata a divenire alla costruzione di una ferrovia che partendo dalla città di Pinerolo mette a Torino.

(È approvato.)

Se la Camera lo stima, si procederà ora alla lettura del capitolato. (*No! no!*)

BRIGNONE, relatore. Faccio osservare che nell'articolo 1 del capitolato di concessione si debbe fare una lieve mutazione, cioè conviene dire: « nel termine di 12 mesi dalla data della legge, l'approvazione, ecc., » in vece delle parole « nel termine di diciotto mesi. » Si dovrebbero similmente sopprimere gli articoli 47 e 48.

PRESIDENTE. Sta bene. Siccome la Camera non intende che sia data lettura del capitolato di concessione, metto ai voti l'articolo secondo, così espresso:

« Art. 2. La ditta medesima è e rimane concessionaria di tale ferrovia sotto l'esatta osservanza delle clausole e condizioni del capitolato di concessione annesso alla presente legge. »

(È approvato.)

BRIGNONE, relatore. Onde non succeda l'incaglio occorso in un'altra legge, domanderei che si facesse constare nella legge delle modificazioni introdotte nel capitolato.

PRESIDENTE. Sull'articolo secondo testè approvato non è indicato il capitolato, vuol dire che con quest'articolo la Camera approva il capitolato colla modificazione per cui si sostituisce il termine di 12 mesi a quello di 18 mesi.

BRIGNONE, relatore. Siccome questo capitolato fu stabilito fra il Ministero ed il signor Pickering, vi è luogo a temere che, ove non si accennassero le variazioni introdotte nel capitolato, ne derivassero inconvenienti.

PRESIDENTE. Nella legge non si fa che accennare ad un capitolato annesso, senza indicare data od altro che determini alcuna circostanza. La Camera approva il capitolato così come lo ha modificato la Commissione, senza bisogno d'altre indicazioni per le modificazioni che possono essere state introdotte posteriormente.

BRIGNONE, relatore. Stando la cosa siccome la accennava il signor presidente, convengo che si può prescindere da qualsiasi altro emendamento, e vi rinuncio.

PRESIDENTE. Si passerà alla votazione della legge per scrutinio segreto.

Risultamento della votazione:

Presenti	110
Votanti	109
Maggioranza	55
Voti favorevoli	109
S'astenne	1

(La Camera adotta all'unanimità.)

PROGETTO DI LEGGE PER L'ESERCIZIO E LA POLIZIA DELLE LINEE TELEGRAFICHE.

DI SAN MARTINO, ministro dell'interno. Prego la Camera di tenermi per excusato se, stante la molteplicità delle strade ferrate e dei telegrafi che si vanno costruendo, e stante quindi la somma necessità di provvedere a questo riguardo, io le presento ancora in questa Sessione un progetto di legge relativo alla polizia dei telegrafi e delle ferrovie, pregandola di esaminarlo, e discuterlo sollecitamente. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1848.)

PRESIDENTE. La Camera dà atto al signor ministro della presentazione di questo progetto di legge.

RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PER UNA TARIFFA PROVVISORIA DEGLI ATTI GIUDIZIARI.

ASTENGO, relatore. Depongo sul tavolo della Presidenza la relazione sul progetto di legge sulla tariffa provvisoria degli atti giudiziari. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1765.)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

La seduta è levata alle ore 5 1/2.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

- 1° Discussione del progetto di legge per l'espurgazione dei porti;
- 2° Discussione del progetto di legge per l'approvazione provvisoria del Codice di procedura civile.