

TORNATA DEL 30 GIUGNO 1854

Voci. A domani! a domani!
La seduta è levata alle ore 5 e mezzo.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

Seguito della discussione del progetto di legge concernente la ferrovia *Vittorio Emanuele* ;

Discussione dei progetti di legge :

- 1° Per maggiore spesa occorsa nel tronco di ferrovia da Quarto a Solero ;
- 2° Per maggiore spesa occorsa sulla strada reale di Piacenza ;
- 3° Per la spesa occorsa per la costruzione della Tipografia della Camera.

TORNATA DEL 1° LUGLIO 1854

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE BON-COMPAGNI.

SOMMARIO. *Seguito della discussione del progetto di legge sulla nuova convenzione Laffitte per la costruzione della strada ferrata Vittorio Emanuele in Savoia — Opposizione dei deputati Farina P. e Mellana — Discorso del ministro dei lavori pubblici in difesa del progetto — Repliche in contrario dei deputati Depretis e Martelli, ed in favore del ministro delle finanze — Riassunto del relatore Farini — Chiusura della discussione generale — Proposizione del deputato Martelli ritirata — Emendamento del deputato Farina P. rigettato — Relazione negativa sulla requisitoria presentata dal guardasigilli per autorizzazione a procedere contro il deputato Chenal — Emendamento del deputato Cavour all'articolo 3 — Osservazioni dei deputati Depretis e De Viry e del ministro dei lavori pubblici — Approvazione dell'articolo 3 emendato e dell'articolo 4 — Domanda del deputato Lachenal sull'articolo 5, e risposta del ministro delle finanze — Approvazione degli articoli 5, 6 e 7, e quindi dell'intero progetto — Incidente sull'ordine del giorno.*

La seduta è aperta alle ore 1 pomeridiane.

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

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE ED APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER MODIFICAZIONI ALLA CONVENZIONE LAFFITTE, CONCERNENTE LA STRADA FERRATA VITTORIO EMANUELE IN SA-VOIA.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta il seguito della discussione sul progetto di legge per modificazioni alla convenzione Laffitte per la concessione della ferrovia *Vittorio Emanuele* in Savoia.

La parola spetta al deputato Mellana.

MELLANA. Ben comprende la Camera dall'insistenza che io poneva ieri sera nel chiedere brevi momenti per rispondere che la mia risposta era principalmente diretta al signor presidente del Consiglio, che ora mi spiace non vedere al suo posto...

PRESIDENTE. Vuole che le sia riservata la parola per quando si troverà presente il signor presidente del Consiglio ?

MELLANA. Appunto. Parlerò quando sarà presente il presidente del Consiglio.

DEPRETIS. Mi riservo anch'io la parola...

MARTELLI. Io pure.

PRESIDENTE. Ha la parola il deputato Farina Paolo.

FARINA P. Autore di una proposta nel seno della Commissione nominata dagli uffizi per discutere e portare il suo parere sull'approvazione o no della nuova convenzione col signor Laffitte; autore, dico, di una proposta, la quale, se non riuscì ad ottenere la maggioranza, come dappriocipio pareva, fu però cagione che si scindessero i membri della Commissione stessa in modo che tre appoggiassero la mia proposizione, mentre però la maggioranza la rifiutava, io mi sono proposto di indicare alla Camera quali fossero i motivi che mi inducevano a fare questa proposizione e quale fosse il tenore e la portata della proposizione medesima. Ma, affinché io possa far comprendere alla Camera da quali motivi specialmente io sono indotto a fare la proposizione di cui feci cenno or ora, conviene che io richiami a confronto su alcuni punti principali le due convenzioni, la convenzione prima cioè e quella che si vuole ora sostituirvi.

Il primo punto di questo confronto contempla i termini stabiliti per metter mano ai lavori in una convenzione e nell'altra. Nell'antica convenzione i progetti per l'esecuzione della strada dovevano essere presentati all'approvazione entro quattro mesi e dopo di ciò si concedevano tre mesi per cominciare i lavori dopo l'approvazione del progetto definitivo, ed in caso che questi lavori non fossero cominciati, la compagnia doveva perdere metà della depositata cauzione,

Nella nuova convenzione i termini per presentare i progetti, dopo che oltre un anno è già trascorso, sono ridotti a sei settimane ed è sempre conservato l'identico termine di tre mesi per por mano ai lavori dopo che i progetti sono approvati, come identica è altresì la pena della perdita della metà della cauzione nel caso che non si metta mano ai lavori nei termini prescritti.

Passando ora a raffrontare le condizioni di esecuzione dell'antica e della nuova convenzione, trovo che nella convenzione antica era raccomandato che i lavori fossero eseguiti con tutta solidità, che vi fossero le opportune stazioni, che si costruissero case cantoniere, che l'intera strada fosse difesa da siepi.

Di tutto ciò non si tenne più verun conto nella nuova convenzione. Si disse anzi che la strada dovesse essere fatta colla massima economia, che alle stazioni si potessero sostituire delle semplici gares, che non fosse necessario costruire case per l'alloggio dei cantonieri, ma semplici garite di legno. Infine la chiusura della strada con siepi non è più prescritta.

Altro punto di confronto fra le due convenzioni si è quello che riguarda la cauzione.

Nell'antica convenzione la cauzione si restituiva a misura che il doppio dell'importo della stessa cauzione era sborsato dalla compagnia, di maniera che e Stato e compagnia concorrevano simultaneamente nelle prime spese di costruzione, colla limitazione però che 1,500,000, lire rimanessero sempre a mani del Governo finchè non fosse compiuta metà dei lavori di tutta intera la linea.

Nella nuova convenzione invece la restituzione ha luogo a misura che le somme vengono sborsate dalla compagnia che costruisce la strada. Così, dopo che la compagnia abbia anticipato 300,000 lire in ispece di lavori o d'espropriazione essa può proseguire l'opera ritogliendo dalle mani del Governo tutta intera la cauzione che attualmente ha, senz'altro in tale guisa rimanga alcuna guarentigia che la compagnia possa essere obbligata a costruire il rimanente della strada.

Un altro punto sul quale debbo porre a confronto queste due convenzioni è quello del riscatto, e su questo specialmente richiamo l'attenzione della Camera.

Nella convenzione antica il riscatto era facoltativo al Governo; conseguentemente, dopo che l'esperienza aveva fatto conoscere se la strada era o no proficua, il Governo poteva riscattarla o no, come meglio a lui piaceva. Invece nella convenzione attuale la facoltà che era accordata al Governo è accordata alla compagnia Laffitte, la quale, dopo aver fatto esperimento dell'esercizio del più proficuo tronco di strada, è in facoltà, come meglio le comoda, di abbandonarlo al Governo, e questo per un prezzo che si dice non potrà mai eccedere quello di 15,000,000.

Per ultimo un punto sul quale richiamo l'attenzione della Camera si è quello della garanzia. La convenzione precedente portava che il Governo poteva garantire alla società il 4 e mezzo per cento. Nel riscatto che è facoltativo alla società di richiedere, il Governo, invece dell'interesse del 4 e mezzo per cento, è obbligato a dare cartelle in pagamento che portino l'interesse del 5.

Ora, quali sono i motivi per cui tutti questi regali furono fatti alla compagnia Laffitte? Quelli che ci vennero addotti dai signori ministri in sostanza si riducono ad un solo: le condizioni, dicono essi, del credito erano peggiorate, gli avvenimenti politici, la crisi commerciale avevano fatto sì che, cessata quella mania di correre dietro alle azioni industriali, fosse subentrato il discredito delle medesime, di ma-

niera che non si poteva assolutamente sperare che, tenendo fermo ai patti stipulati nella prima convenzione, la società Laffitte eseguisse questa strada. In vista di ciò, dicono i signori ministri, noi abbiamo preferito di assicurare l'esecuzione di una parte almeno di questa strada al tener fermo per farla eseguire tutta intiera; giacchè, se noi avessimo richiesta l'esecuzione intiera della strada, la società si sarebbe piuttosto assoggettata a perdere la cauzione, che a mandare ad esecuzione un'opera nella quale prevedeva di perdere una somma maggiore di quella che perdeva abbandonando la cauzione medesima.

Onde poter giustamente apprezzare i motivi che diedero luogo a far sì che la compagnia Laffitte chiedesse nuove condizioni, io non saprei far meglio che riferirmi alla lettera del signor Laffitte medesimo, ad un atto, cioè, emanato dal direttore della società, nella quale questi motivi sono svolti, non solo, ma altresì è indicato quali siano le condizioni, mediante le quali la compagnia avrebbe posto mano al cominciamento dei lavori della linea fra Aix e San Giovanni di Moriana, senza rifiutarsi però all'esecuzione avvenire dell'intera strada.

Annessa alla relazione della Commissione sta la lettera che il signor Laffitte scriveva il 15 marzo 1854; in essa, premesso un cenno sulle variate condizioni del credito, sulle apprensioni del commercio, sulle nuove vie che avevano prese i capitali in Francia, specialmente in vista del nuovo prestito di 250 milioni che in quel paese si contraeva, verso il quale assicurava affluire i capitali francesi, conchiudeva acciocchè, postisi d'accordo gl'ingegneri del Governo e gl'ingegneri della compagnia, si scegliesse quale era il tronco che poteva riuscire nella sua costruzione il più proficuo e facile ad un tempo; e soggiungeva che era indispensabile che il Governo per la costruzione di questo tronco concorresse restituendo il capitale della garanzia a misura che anche la compagnia avrebbe sborsato altrettanto coi fondi che aveva in cassa, soggiungendo ancora però che i lavori eseguiti sul nuovo tronco, a cui si proponeva di prontamente metter mano, restassero sempre vincolati come garanzia allo Stato per l'esecuzione della strada intera.

Mi permetta la Camera che io dia lettura delle precise parole di questo documento:

« Nous avons mandé notre ingénieur en chef à Paris, afin que, profitant de votre présence, monsieur le comte, et de celle de notre délégué, nous puissions d'un commun accord déterminer quelle serait la division réunissant au plus haut degré les conditions suivantes :

« 1° D'être la plus utile aux populations et par conséquent la plus productive ;

« 2° D'être la plus promptement et la plus facilement exécutable, et par conséquent la plus longue possible et la moins dispendieuse relativement à cette longueur.

« Ces points établis, et monsieur le chevalier Ranco une fois d'accord avec monsieur Newmann sur les points très-peu nombreux où ils ne se seraient pas encore entendus, nous pourrions adjuger immédiatement les travaux et les faire commencer sans retard, profitant ainsi de toute la belle saison.

« Dès que la crise politique aurait cessé, les choses reprendraient leur cours ordinaire. Nous ferions de nouveaux appels, et alors on pourrait attaquer tout le reste de la ligne. »

Sulla base di questa lettera e senza chiedere di più, come era naturale, il commissario del Governo scriveva al signor ministro nei termini seguenti:

« Ritenute le momentanee difficoltà indipendenti dalla compagnia, di mettere la medesima in misura di appaltare l'esecuzione dell'intera linea, propongo di limitare per ora l'esecuzione a quella sezione che verrà riconosciuta dallo stesso Ministero più utile al paese e più prontamente e facilmente eseguibile, impiegando a ciò le risorse che sono a sua disposizione, non che quelle del Governo, il quale dovrebbe far rientrare l'intera o almeno la più gran parte della cauzione.

« La compagnia vorrebbe adunque che lo Stato concorresse nelle spese di questa sezione consacrando una somma di un importo eguale a quella impiegata dalla compagnia stessa, da prendersi sulla cauzione fino alla concorrenza dei fondi disponibili della società, adoprando inoltre l'eccedente, nel caso si verifichi il compimento della sezione prescelta, locchè costituirebbe una ferrovia in pieno esercizio, e quindi parte integrante a garanzia dell'intera linea. Appena le circostanze lo permettessero, si farebbe un appello di fondi o un prestito per proseguire la linea intera. »

Come vede la Camera, sin qui e il signor Laffitte e il commissario regio proponevano facilitazioni bensì per poter proseguire la strada e per poter costruire intanto il tronco più proficuo e meno dispendioso di essa, ma nè il signor Laffitte, nè il commissario del Governo chiedevano che si separasse questo tronco dall'altro e si dichiarasse che, compiuto il medesimo, la compagnia, non volendo proseguire il rimanente, non avrebbe fatto alcuna perdita di cauzione, ma sarebbesi fatta largamente rimborsare delle spese incontrate nella costruzione del primo tronco sopra indicato.

E qui sta, a mio credere, l'essenziale della questione; poichè, se realmente non si trattasse che di fare agevolezze alla compagnia perchè potesse costruire per primo il tronco più facile e più proficuo, io non credo che vi potrebbero essere serie difficoltà ad accettare la nuova convenzione.

Ma dacchè la nuova convenzione esonera la compagnia dal costruire il rimanente della strada, dacchè fa cessare l'intera garanzia che per l'intera esecuzione della strada si aveva, dacchè inoltre aumenta l'annuo interesse che pel rimborso della compagnia dovrà lo Stato pagare, dacchè la facoltà del riscatto, che era facoltativa nel Governo, diventa invece obbligatoria per lui, e facoltativo l'abbandono per parte della compagnia, io credo che ne venga tanto aggravata la condizione dello Stato, e tanto compromessa (il che è ancora peggio) l'esecuzione dell'intera linea che, dopochè avremo sottoscritta la nuova convenzione, si può dire assolutamente che avremo la certezza morale che l'intera linea non sarà giammai costruita.

Io quindi credo che la nuova convenzione non si possa e non si debba accettare. Infatti, postochè nella cauzione noi abbiamo nelle mani un mezzo per spingere questa compagnia ad eseguire l'intera strada, per quale motivo ce ne spoglieremo noi interamente? Mi si dirà che forse l'esecuzione dell'intera linea sarebbe talmente poco proficua che, anche dopo la costruzione del tronco più favorevole, la compagnia si assoggetterebbe a perdere quella somma che fosse opportuna, piuttostochè sottostare alla costruzione dell'intera linea.

Ma io rispondo a quest'argomento che, se queste difficoltà esistono per una compagnia che perde 4 milioni e mezzo, per una compagnia che sarebbe già proprietaria del migliore tronco di questa linea medesima, tanto più debbono sussistere per una compagnia che verrà di nuovo: egli è evidente che, se quelli che perdono per non eseguire la strada quattro milioni e mezzo vi si rifiutano, vi si rifiuteranno tanto più

quelli che non avranno a perdere niente, e conseguentemente l'esecuzione intera della strada avrà infinitamente meno probabilità di riuscita quando avremo approvata la nuova convenzione, che non l'aveva prima che questa convenzione fosse approvata, poichè in allora la compagnia Laffitte, se si fosse voluta ritirare, avrebbe dovuto perdere una cospicua somma, mentre adesso non avrà da perdere niente, ed avrà forse anche da lucrare, perchè è possibile che i fondi possano crescere più che non possano ribassare. (*Movimento*)

L'onorevole signor ministro, onde far riconoscere quali sono i motivi che lo avevano indotto non ostante ad accettare questa nuova convenzione, la quale, a mio credere, è la condanna definitiva, per così dire, dell'intera linea della Savoia, ci diceva che, mediante il tronco che si costruiva, si sarebbe ravviata sul nostro Stato la massa degli affari commerciali che si fanno tra Lione e Ginevra, ed anzi ancora che si sarebbe posto Genova in miglior condizione di Lione per competere sul mercato della Svizzera.

Non è mia intenzione di entrare nel campo, nel quale già entrò ieri l'onorevole Depretis, per mostrare come nelle condizioni nostre attuali sia pressochè impossibile che quella strada ponga Genova in condizione di poter sostenere la lotta con Marsiglia sul mercato di Ginevra; ma io mi limiterò ad osservare che qualunque operazione commerciale fosse tra Genova e Ginevra possibile, si richiederebbe assolutamente, per ciò fare, la costruzione dell'intera linea.

Ma, dacchè io ho dimostrato che il costruire questo tronco parziale è lo abbandonare totalmente per la di lui effettuazione la garanzia che si ha per la costruzione dell'intera linea, è evidente che tutti questi vantaggi si sarebbero forse potuti sperare coll'antica convenzione, ma che bisogna rinunziarvi approvando la convenzione attuale, che toglie ogni speranza di effettuazione della linea totale; di maniera che da questa osservazione medesima io ne deduco un argomento per respingere anzichè per approvare la convenzione proposta.

Lo stesso dicasi relativamente alle osservazioni politiche messe in campo dall'onorevole signor ministro. Io convengo essere molto desiderabile che Ciamberi non sia a minor distanza di tempo (non parlo di distanza materiale) da Parigi anzichè da Torino, ma osservo anche qui che per vincere questa difficoltà si richiederebbe la costruzione dell'intera linea, la quale intera linea si può dire con certezza che venne implicitamente, definitivamente abbandonata colla convenzione presente.

Disse inoltre il signor ministro che la compagnia venne eccitata a mettersi in condizione da eseguire la strada, ma che rispose essere impossibile che essa si procurasse i fondi per tale oggetto necessari. Ma qui avvi una confusione di cose diverse.

Quello che la compagnia doveva eseguire in passato, e che non ha nemmeno eseguito al presente, si erano gli studi, perchè dopo l'approvazione di questi (come dissi nel principio del mio discorso) la compagnia aveva ancora, ed ha anche attualmente, tre mesi di tempo per por mano ai lavori di esecuzione. Ciò posto, è egli vero che la compagnia avesse bisogno di nuovi fondi per compiere tali studi? No certamente. Essa aveva, ed ha ancora attualmente, un fondo in cassa assai rispettabile, cioè di tre o quattro milioni.

Dunque con tre o quattro milioni si potevano ben fare gli studi, che sono quel primo passo che, ogniqua volta essa dovrà eseguire qualche cosa, dovrà fare pur sempre. Dunque se il Governo avesse detto: intanto voi dovete eseguire gli studi, e quando saranno eseguiti si vedrà allora cosa sarà il

caso di fare, non dubito che il Governo sarebbe stato interamente dalla parte della ragione, e che il motivo addotto dalla compagnia di non poter ottenere versamento di fondi era un motivo mandato a monte facilmente col rispondere: avete in cassa assai di più di quello che vi occorre per fare gli studi medesimi; la qual cosa è quella che prima di ogni altra doveva fare la compagnia, secondo il disposto della convenzione precedente.

Dunque anche questo motivo non sta, perchè anche il Governo, attenendosi al suo diritto, se avesse chiesto quello che chiedere assolutamente per prima cosa doveva, la compagnia non poteva rispondere di non essere in misura di farlo.

Il signor ministro passò quindi ad annoverare le strade i cui azionisti contemporaneamente non poterono fare i versamenti dei decimi che venivano loro richiesti per la costruzione; ma anche a questi argomenti io rispondo che non si trattava di versamenti di decimi per eseguire gli studi nel termine prefisso, e la compagnia Laffitte aveva in cassa più di quanto era necessario per eseguire questi studi ampiamente.

Dunque questi studi dovevano essere eseguiti e presentati, dunque l'eccezione che poneva avanti il signor Laffitte, di non potere ottenere versamenti, era fuori di proposito ed intempestiva.

Nulladimeno il ministro, mosso da queste considerazioni, da queste obiezioni prive di ogni fondamento, ci disse che egli passò alla stipulazione della nuova convenzione, ed i vantaggi della medesima li riassume in due parole, cioè: « era meglio assicurarsi dell'esecuzione di un tronco parziale della strada, che non l'intavolare una lite per l'esecuzione della strada intera. »

Io non so veramente se il signor ministro, facendo quello che far doveva, imponendo cioè alla società, non di cominciare subito i lavori, ma di presentare entro un termine perentorio gli studi, sarebbe stato nella necessità di cominciare una lite perchè la compagnia Laffitte si rifiutasse di farlo. Ad ogni modo farò un'altra osservazione. Se noi meniamo buona una volta questa eccezione al signor Laffitte, io domando: chi mai sarà che, avendo contratto col Governo a condizioni poco utili per lui, non si rifiuterà di dare esecuzione al proprio contratto?

Domando: chi mai sarà quello il quale, avvedendosi di dover perdere, non dirà al Governo: io non eseguisco più? Domando: se ad ognuno che ciò sostenga, il Ministero risponderà: piuttosto che fare una lite, vi concediamo che non eseguiate, vi concediamo di lacerare il contratto fatto e di farne uso a vostro piacimento? Se questa è la politica del Ministero, io non saprei veramente approvarla, perchè vedo che la conseguenza naturale di questo procedere sarebbe che, chiunque trattasse col Ministero, ogniquale volta non gli accomodasse di eseguire, si rifiuterebbe a farlo, perchè il Governo dovrebbe sempre rispondere: cosa volete? Ho ottenuto la metà di quello che poteva chiedere, ma l'ottenni invece di avere una lite, perchè altrimenti, per ottenere quello che avevo stipulato, avrei dovuto litigare.

Vede dunque la Camera che questo motivo di difesa, anziché giovare all'intento del Ministero, è ad esso dannoso, poichè mostra come il rifiutarsi alle esigenze giuste del Governo basti perchè egli scenda ad accordi assai più svantaggiosi di quelli che prima aveva stabilito. Ma il signor ministro ci dice altresì: io mi sono assicurato la esecuzione di 85 chilometri di strada. Di grazia, in che modo si è ciò assicurato il signor ministro? Egli ci dice: la compagnia era vin-

colatissima, non sarebbe potuta tornare indietro, le condizioni del credito per buona sorte si sono migliorate, gli affari commerciali hanno preso buona piega, ma, quand'anche fossero diventati peggiori, la compagnia era vincolatissima ed avrebbe ad ogni modo dovuto eseguire. Ripeto: di grazia, in che modo era vincolatissima la compagnia? Nè più nè meno di quello che lo fosse in forza della precedente convenzione, e se peggiorate fossero maggiormente le condizioni del credito, essa si sarebbe schermata ugualmente dal dare esecuzione alla seconda, come si esentò dall'adempiere la prima convenzione. Il signor ministro adunque non può dire di avere assicurato cosa alcuna. E, se è cresciuta la probabilità della esecuzione, questa sta in giusta proporzione del peggioramento per lo Stato delle condizioni della presente convenzione in confronto di quelle della precedente. Io dico adunque che è immorale e di pessimo esempio il rinunciare a fare eseguire i contratti tostochè una compagnia o altra persona qualsiasi venga a dire: io perdo, quindi non voglio più eseguire; mentre questo esempio potrebbe essere talmente fatale, da porre il Governo nell'avvenire in grandissimi imbarazzi in tutte le opere ed imprese pubbliche che più ci preme di vedere prontamente e lealmente eseguite.

Del resto, o signori, non è veramente dell'alternativa fra l'esecuzione pronta della strada e la lite che io voglio parlare: io credo che in tutti i paesi, quando si è trattato di aiutare grosse compagnie di capitalisti che avevano intrapreso l'esecuzione di opere di grande vantaggio allo Stato, in tutti i paesi, dico, nei momenti critici il Governo è venuto in sollievo di queste compagnie, addolcendo alquanto il rigore delle convenzioni che esse avevano precedentemente fatte.

Ma quando il Governo ha fatto questo? Forse prima che queste compagnie avessero fatto in vantaggio dello Stato opera alcuna? Giammai, o signori. I Governi e di Francia e d'Inghilterra e di tutte le nazioni più incivilite di Europa sono bensì accorsi in sussidio delle compagnie che si trovavano in critiche circostanze per avere speso quantità di danaro per lo Stato, ma questo sussidio mai lo accordarono se non dopo che gravi sacrifici erano stati fatti. Ed è qui il punto essenziale della diversità dei casi, perchè, se realmente la compagnia Laffitte già avesse fatto in favore del paese gravi sacrifici, non mi opporrei certamente a che lo Stato andasse in sussidio della medesima e la mettesse, per quanto è compatibile colle circostanze del pubblico erario, in condizione di poter compiere le opere intraprese. Ma nel caso nostro questo favore viene accordato prima che il minimo sacrificio abbia fatto per lo Stato questa compagnia; ed io quindi dico che ogni sacrificio da parte dello Stato è indebito, e che riuscirebbe di pessimo esempio, giacchè servirebbe di pretesto ad ognuno per rifiutarsi all'adempimento degli obblighi assunti.

Venga adunque la compagnia Laffitte, dopo aver costruito un ragguardevole tronco di strada, venga a chiedere miglioramenti di condizioni per il proseguimento, dimostri la convenienza ed anzi la necessità di tali miglioramenti, ed io sarò il primo ad assentire; ma regalarle l'intera cauzione prima che abbia fatta cosa alcuna, io ripeto che sarebbe di pessimo esempio, e che non si può nè si deve nell'interesse dello Stato approvare.

Il signor ministro soggiungeva che il venire a questa transazione fu una specie di necessità, giacchè, nè in quel momento nè probabilmente adesso, si troverebbe un'altra compagnia la quale volesse assumere gli obblighi assunti dalla compagnia Laffitte.

A tal riguardo importa fare una distinzione.

Se il signor ministro mi parla dell'antica linea, convengo seco lui che non vi sarebbe probabilmente adesso una compagnia che si assumesse l'obbligo di costruirle alle condizioni che furono stabilite dal signor Laffitte in un momento (come disse egregiamente il signor ministro per le finanze) in cui vi era come una specie di febbre per le imprese industriali. Ma se invece egli mi parla della sola costruzione del tronco fra Aix e San Giovanni di Moriana, credo che facilmente si troverà un'altra compagnia, la quale, ottenendo al presente quattro milioni e mezzo che si vogliono regalare alla compagnia Laffitte, si assumerà di fare quest'opera; io ne ho tutta la certezza morale. Quando per l'esecuzione di un'impresa si voglia regalare circa il terzo della spesa totale che è già valutata ad un prezzo assai alto, è certo che non una, ma dieci compagnie si troverebbero.

Ma il signor ministro replica che preferì di non profittare dei 9,000,000 che già erano sorsati, per l'incertezza di non poter ottenere gli altri sei che erano necessari per compiere il tronco sovrindicato.

Ma anche a ciò si addice sempre la stessa risposta; cioè che non solo sei, ma dieci milioni si otterrebbero facilmente quando si volesse regalare ad una compagnia nuova quel che si regala al signor Laffitte. Di maniera che anche questo argomento cade come cadono i precedenti.

Sosteneva inoltre il signor ministro che nel momento in cui egli fece la convenzione poco valeva la rendita, mediante la quale si è convenuto di operare il riscatto. Convengo col signor ministro che poco valesse in allora la rendita, ma so che ora la rendita è cresciuta più della metà di quello che aveva ribassato allora dal corso dell'anno passato.

Ora, perchè di questo rialzo non profitterà lo Stato? Il signor ministro ci dice: non bisogna mancare alla data parola; noi abbiamo stipulato quando la rendita poteva abbassare o rialzarsi; se avesse ribassato, il signor Laffitte era obbligato definitivamente, non ostante il ribasso, ad eseguire la strada; se il rialzo è avvenuto, non è giusto che egli sia privato del beneficio risultante dalla eventualità che egli ha corso.

Ho già detto che anche questa certezza d'esecuzione nel caso di un ribasso è immaginaria, perchè non è menomamente indotta dalla convenzione. Ma io trasporto inoltre l'argomentazione su di un altro terreno; io dico: perchè veniamo noi a modificare l'antica convenzione? Perchè il signor Laffitte ci dice che l'*entraînement* dei capitali verso le azioni industriali è estremamente diminuito dall'epoca in cui egli fece la prima convenzione; e quindi egli fa valere un principio di equità per ottenere condizioni a lui più favorevoli.

Ora io rispondo: se questo motivo di equità vale per la compagnia Laffitte per ottenere da noi condizioni migliori di quelle stipulate nell'aprile del 1853, perchè lo stesso motivo non varrà per lo Stato onde ottenere condizioni migliori di quelle intese nell'aprile 1854? O il principio è ingiusto ed immorale, e non si deve applicare nemmeno in favore del signor Laffitte; o è giusto, equo, morale, e allora si devono procurare ora migliori condizioni anche allo Stato. Se il ribasso dei fondi pubblici e il ritirarsi dei capitali dalle speculazioni industriali era un motivo legittimo pel signor Laffitte a migliorare la sua condizione, deve essere egualmente motivo legittimo e giusto per lo Stato onde migliorare la propria. O bisogna adunque porsi in contraddizione col principio che si allega per le modificazioni; o, se si applica quando ciò peggiora le condizioni dello Stato, si deve applicare tanto più quando le migliora, come nel caso presente. Infatti,

quando la seconda convenzione col signor Laffitte fu intesa, i fondi pubblici correvano al 78; oggi che noi dovremmo approvarle, i fondi pubblici sono all'88 od 89.

Vede dunque la Camera che tra il corso dei fondi pubblici all'epoca in cui fu fatta la seconda convenzione Laffitte ed il corso d'oggi v'è maggior distanza di quella che passi tra il prezzo dei fondi pubblici all'epoca della prima convenzione, cioè in aprile dello scorso anno, ed il prezzo che ottengono al giorno d'oggi; poichè, quando fu fatta la prima convenzione, i nostri fondi erano al 97, e quando fu fatta la seconda erano al 78, mentre oggi sono all'89. Vi è quindi fra il corso dei fondi pubblici quando fu fatta la nuova convenzione ed il corso attuale l'undici per cento di differenza, mentre la differenza che corre tra il corso attuale ed il corso del giorno in cui fu fatta la prima convenzione è soltanto del 7 od 8 per cento.

Io lo ripeto, se il motivo che valse per far migliorare la prima convenzione Laffitte è giusto, deve valere anche per lo Stato e far migliorare la seconda; se non è giusto, non deve valere nè per il signor Laffitte nè per lo Stato, e l'antica convenzione deve star ferma.

Del resto, la Camera non deve perdere di mira questa osservazione. Qualunque sia il corso della rendita, quando lo Stato avrà eseguito il riscatto, quale sarà la sua condizione? Qualunque sia il corso della rendita, la condizione dello Stato sarà sempre quella di aver sostituito al pagamento del quattro e mezzo per cento il pagamento del cinque. Dunque il signor ministro non ci deve dire: ma io rimborso in fondi pubblici, per conseguenza rimborso non l'intera somma, ma una somma minore, mentre, confrontando le obbligazioni della precedente convenzione con quelle della attuale sarà sempre vero che pagherà il cinque invece del quattro e mezzo per cento.

Del rimanente è impossibile il prevedere le eventualità politiche e commerciali dell'avvenire, e per tal guisa nelle contrattazioni non si può aver di mira che il corso che i fondi pubblici e le azioni industriali hanno sul giorno in cui si tratta, e, come già dissi, dal semplice confronto delle date si vede che dal giorno in cui questa convenzione fu stipulata al giorno d'oggi, la rendita ebbe un aumento dell'undici per cento; per conseguenza, essendo migliore la condizione del credito, e conseguentemente delle azioni anche per cui lo Stato guarentì l'interesse, si deve altresì migliorare quella delle trattative, le quali col credito hanno tanta attinenza. Quindi, se eravi ragione di equità che quando tanto depresse erano le rendite, si migliorasse la convenzione Laffitte a vantaggio della compagnia, è anche giusto che, rialzato il corso dei fondi pubblici, si migliori la nuova convenzione a vantaggio dello Stato.

In vista di queste circostanze, io credo che, senza prescrivere che il Governo debba assolutamente attenersi all'antica convenzione Laffitte (locchè è impossibile, stantechè il tempo perduto non si può più riacquistare), si possa adottare un temperamento che io aveva già proposto nel seno della Commissione, mediante il quale sarebbe data facoltà al Governo di accordare quelle condizioni che lo stesso signor Laffitte aveva domandate nella sua lettera che va annessa alla relazione della Commissione.

Prima di por fine al mio dire dichiaro nuovamente di non credere che colla compagnia Laffitte si debba stare al rigore della legge; ma dico in pari tempo che non si doveva alla società suocimentovata concedere molto più di quello che essa stessa domanda; dico che, se al momento in cui questa convenzione fu intesa col Governo, le condizioni del credito

erano estremamente depresse; ora che essa viene portata innanzi al Parlamento, tali condizioni sono grandemente migliorate, ed il paese ha il diritto che i suoi rappresentanti profittino di questo miglioramento di condizioni; dico che questo esempio non è nuovo fra noi, perchè appunto venne messo in pratica in occasione che il signor ministro aveva proposto un prestito con una grandissima casa bancaria. Nel frattempo che corse tra le trattative e l'approvazione che doveva darvi la Camera, essendosi d'assai migliorate le condizioni del credito nostro, la Camera rigettò il prestito che il signor ministro aveva proposto, ed il signor ministro non si tenne per ciò menomamente adontato, giacchè anche egli riconosceva la giustizia che, essendo migliorate le condizioni del credito, si migliorassero anche in favore dello Stato le condizioni del prestito che allora proponeva. Se ciò non trovò ingiusto il Governo allora, non credo che possa trovarlo menomamente ingiusto in oggi, perciò io dico che si deve bensì fare al Governo facoltà di accordare le facilitazioni che il signor Laffitte chiedeva in principio, e che vengono esposte anche nella lettera del commissario regio; ma che non si deve andare al di là, e specialmente non si deve rinunciare per intero alla garanzia che ha lo Stato per l'esecuzione dell'intera linea, la quale lascia una speranza cara alle popolazioni della Savoia, ed a noi carissima, di essere, mediante questa intiera strada ferrata, colla Savoia congiunti. Se mai verrà tempo in cui la compagnia Laffitte potrà dimostrare che quello che ora io propongo concedere non basti, che essa non può assolutamente addivenire alla costruzione dell'intera linea; quando essa avrà fatto dei sacrifici per lo Stato, allora io sarò il primo ad ammettere che lo Stato faccia dei favori ad essa; ma, finchè la compagnia Laffitte non ha fatto cosa alcuna in favore dello Stato, io dico che sarebbe ingiusto e di pessimo esempio l'accordarle favori che, se guardiamo al modo della sua amministrazione, ai lucri che essa ha ad altri indebitamente concessi, dico che è interamente immeritevole a quest'ora degli spontanei favori che le si vogliono concedere; e perciò sostengo l'emendamento che ebbi l'onore di proporre in seno della Commissione.

FARINI, relatore. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Mellana.

MELLANA. Ieri l'onorevole signor presidente del Consiglio, con un discorso che ha attirato l'attenzione della Camera, combattè unitamente il deputato Depretis e le poche osservazioni da me poste innanzi. Il mio onorevole amico il deputato Depretis, con quello stesso valore con cui ha sostenuta questa questione, saprà ribattere le ragioni contrappostegli dal signor presidente del Consiglio; perciò restringerò le mie parole unicamente a confutare gli argomenti che egli diresse più direttamente contro me; quindi sarò brevissimo.

Il signor presidente del Consiglio esordiva dicendo che i deputati Depretis e Mellana accagionano oggidì il Governo di avere l'anno scorso in tutta fretta fatto votare una legge di concessione di ferrovia alla società Laffitte, quando invece dovrebbero oggi congratularsi e fare encomii al Ministero della previdenza della quale fece prova in quella circostanza.

Il signor presidente del Consiglio soggiungeva: in mezzo alla febbre delle speculazioni dello scorso anno, io da uomo di Stato dovevo prevedere la crisi che doveva conseguire, ancorchè non fosse per soprammercato sopraggiunta la crisi politica e la crisi annonaria che ci sono venute sopra.

Io non discuterò se sia stato bene e morale per un Governo, innanzi alla minaccia di una crisi, gettare, quasi a scopo di accelerarla od aggravarla, nella bilancia un peso di tal natura qual era quello di una società per opere di 60

milioni; ma voglio accettare questo grande atto di previdenza del Ministero, quale si compiace di ascrivere; in questo caso devo domandargli: se avete avuto questa previdenza, e se ve ne fate vanto, è perchè credevate di raggiungere uno scopo, e questo scopo doveva essere quello di assicurare allo Stato un contratto vantaggioso, contratto che non avreste potuto ottenere quando si fosse avverata la crisi da voi prevista. Se ciò è, e doveva esserlo, perchè rinunciaste poi spontaneamente al vantaggio ottenuto quando si avverò la crisi contro la quale appunto volevate premunirvi? Quindi, o non è vero che allora avete agito per previdenza come vi vantate, od avete imprudentemente sacrificati gli interessi nazionali; quindi questi encomii, che ha fatto a se stesso il signor ministro, cadono, e, peggio ancora, si ritorcono contro di lui.

Poscia l'onorevole signor ministro, da abile strategico parlamentare qual è, vedendo di non poterci stare a fronte sul vero terreno della controversia quale venne da noi posta, si pose a spaziare sul vasto campo dei benefici economici e politici che dobbiamo riprometterci da questa strada; enumerava quanto si debba anche alla Savoia, quante ricchezze giacciono colà infruttuose e che bisogna ravvivare, scongiurava la Camera a dare un attestato di benevolenza a quella provincia, onde ridestare in essa quegli spiriti che paiono al momento un poco depressi, e continuava via via su questo largo campo.

Farò osservare all'onorevole signor ministro (il quale così di sovente va ricordando alla Camera come, giunti alla vigilia di aggiornarsi, debba camminare spedita per dar luogo ai molti lavori che ci rimangono) che questa lunga e brillante parte del suo discorso, se poteva accademicamente dirsi bella, praticamente poi era pienamente oziosa; giacchè niuno di noi ha menomamente contestata l'opportunità e la giustizia di fare prontamente sentire questo beneficio alle provincie della Savoia.

Non vi fu mai questione se si dovessero o no fare questi 80 chilometri di ferrovia nella Savoia; tutti li hanno ammessi e si sono studiati di additare il mezzo per effettuarli in modo più sicuro e pronto.

La questione da noi posta non è questione della Savoia, ma è questione fra lo Stato ed una compagnia. Il signor presidente del Consiglio sapeva quanto noi e più di noi che questo era il punto essenziale; quindi, non potendo a meno di toccarlo, lo fece, ma leggermente e non con quella ampiezza di ragionamenti che aveva adoperata nelle altre parti poeticamente belle, ma inutili, del suo discorso. (*ilarità*) Si limitò pertanto a porre avanti queste sole due ragioni, che cioè necessità voleva che prontamente si facesse questa strada; che, non accettando il contratto quale ci è proposto, prima di poter por mano diversamente a tali opere, bisogna promuovere una lite; che per vedere finita la lite si richiedevano due anni; che un tale ritardo sarebbe stato un fallire al giusto desiderio della Savoia e dell'intero paese.

Soggiungeva quindi che lo Stato avrebbe fatto un pessimo contratto ove egli stesso si fosse assunto di far costruire questa strada, inquantochè era impossibile il trovare, secondo i calcoli, diceva egli, fatti dal deputato Mellana, dei danari al cinque per cento.

Quanto alla lite, il signor ministro disse che ora si è trovato il mezzo di cavillare molto e di protrarre le liti; quindi doversi rimandare la definizione a due anni avvenire. Per essere giusti, io credo bisognerebbe dire che fortunatamente va presso noi scemando un male cotanto lamentato. E si può bene asserire che questo male del prolungare le liti, e dei cavilli, sebbene non ancora totalmente sradicato, fosse piut-

tosto da lamentarsi nel passato che non nel presente. E poi dirò all'onorevole presidente del Consiglio di rivolgersi al suo collega, il ministro di grazia e giustizia (*Ilarità*), il quale gli saprà dire come, quando era semplice avvocato patrocinante, avendo a trattar liti che meritavano questo favore, ha trovato più volte il mezzo in pochi mesi di percorrere tutta la lunga trafila giudiziale; e mi pare che in questa, la quale interessa cotanto lo Stato, bisognerebbe sperare nel patriottismo dei magistrati, che saprebbero troncere i ritardi; ma, se questi ritardi ci fossero, io dico che ne è causa il Ministero, inquantochè, se non avesse nutrite delle speranze con addivenire a trattative colla società Laffitte, ma avesse agito energicamente, come era suo dovere, forse questi ritardi non esisterebbero, e la cosa sarebbe già definita.

Vengo ora alla parte che più specialmente mi riguarda, cioè di rispondere alle alte meraviglie che fece il presidente del Consiglio a quella parte del mio discorso di ieri, nella quale calcolai a sole lire 500 mila l'interesse dei 10 milioni che dallo Stato si dovrebbero spendere per adottare la mia proposta, cioè di trovare per tale opera danari al cinque per cento.

Ricorderà la Camera che la proposta da me posta innanzi si è che, invece di assicurare per tale strada il cinque per cento d'interessi alla società su 15 milioni, cioè lire 750 mila annue, era miglior consiglio l'usufruttare i 5 milioni che si aveva il diritto di fare sborsare dalla società che aveva fallito al contratto ed a quelli aggiungere altri 10 milioni e fare noi stessi la strada, ove non sorgesse altra società offerente migliori condizioni; ed in tal modo, soggiungevo, si aggraverebbe l'erario di un onere di 500 mila lire invece di 750 mila.

A questo punto cardinale del mio discorso, l'onorevole presidente del Consiglio, invece di opporre un'argomentazione, cercò, come è suo costume quando vuole sfuggire una questione, di fuorviare l'attenzione della Camera: e, da provetto maestro in tale arte, trovò modo, ancorchè fossero già suonate le cinque e mezzo, di promuovere una viva ilarità nella Camera, facendo offerta di un portafogli a me deputato dell'opposizione, onde potessi spiegare tale capacità che esso dichiarava di non avere. (*Si ride*)

A mia volta osserverò al presidente del Consiglio che l'ilarità che si è sollevata nella Camera non fu a cagione della strana ed inaccettabile sua proferta, ma sibbene perchè intiera la Camera con me osservò che in nessun momento il presidente del Consiglio tenne così stretto nelle mani il suo portafogli, quanto nel momento che me lo offriva. (*Viva ilarità*)

Per me poi, per quanto sia lontano dall'accettare, e più ancora dal desiderare, alcuno dei portafogli dell'onorevole Cavour, non ne sarei però certo ritenuto dal timore di non poter effettuare quanto altrui ho consigliato; ed eccone la prova.

Trovo semplicissimo il mezzo di favorire i Savoia senza aggravare più di quanto ho detto lo Stato, e troverei facilmente questi 15 milioni al cinque per cento e meno ancora.

Quanto ai quattro milioni e mezzo che in fin di lite si dovrebbero ricevere dalla società decaduta, per non sospendere, pendente la lite, i lavori, mi varrei momentaneamente dei milioni propri dello Stato che si trovano depositati nelle casse della Banca Nazionale, e che sono per lo Stato improduttivi; quindi senza carico alcuno si darebbe opera ad un terzo di questi lavori; e prima che sia consunto l'imprestito ultimamente contratto, la lite sarebbe ultimata e reintegrata tale somma.

Venendo poi alla questione dei dieci milioni cui si restringerebbe veramente la spesa che farebbe lo Stato, io dico che noi abbiamo una legge la quale dà al Governo il diritto di domandare alla Banca Nazionale 15 milioni al tre per cento; io domando se non si potrebbe in questo caso domandare almeno una parte di questi 15 milioni, aspettando tempi favorevoli per contrarre il debito per far fronte a questo rimborso; e qui dirò al presidente del Consiglio che egli è forse, per la posizione in cui si trova, miglior giudice di quanto io possa esserlo dell'avvenire; ma, per quanto io vegga nelle cose umane, so che la previdenza va sino ad un certo punto, ma è poi sempre una causa ignota quella che scioglie le grandi questioni; e la questione europea che si agita in questo momento, per quanto possa essere la previdenza degli uomini, anche di quel vecchio difensore della pace a cui alludeva il signor ministro, sarà una causa ignota quella che la scioglierà. Avendo noi ristorate le nostre finanze (e spero che alla riapertura della Camera il presidente del Consiglio pronuncerà la parola esplicita di *riordinate finanze*, dopo le due leggi d'imposte che si sono concesse), ragion vuole che si possano ottenere, quando che sia, condizioni migliori.

Ma vado più in là; io voglio ammettere che il Governo si riservi di valersi del diritto che abbiamo verso la Banca Nazionale per tenersi preparato nei casi di guerra, voglio ciò ammettere; ma dico che vi è anche un altro mezzo infuori di quello, il più semplice per ottenere del danaro al cinque per cento, mezzo al quale ha già saputo ricorrere il presidente del Consiglio, ed io non voglio negargli la privativa dell'invenzione.

Tutti sappiamo quanto sia amatore dell'agricoltura il signor presidente del Consiglio. Egli, preoccupato dal pensiero di dare alle acque decorrenti nell'agro vercellese un più produttivo sviluppo in favore dello Stato e dell'agricoltura, ha ben saputo mobilitare delle vaste tenute che giacevano poco produttive a mano del corpo morale che si dice la Religione dei santi Maurizio e Lazzaro.

Tutti ricordiamo come egli ci abbia presentato una legge colla quale ha trovato modo di aumentare di 30 mila lire di rendita il patrimonio dei santi Maurizio e Lazzaro, e nello stesso tempo abbia trovato mezzo di realizzare in danaro al pari, e forse con guadagno, le cedole che dava al pari al cinque per cento a quest'Ordine mauriziano.

Una tale operazione ottenne l'assenso non solo della Camera, ma del paese; volgiamo dunque un momento la nostra attenzione sui corpi morali dello Stato, e vedremo quanti sono questi fondi che con utilità dei medesimi corpi morali, con utilità dell'agricoltura, con utilità del movimento industriale si potrebbero alienare e dar loro delle cedole al cinque per cento al pari.

Per tal modo si accrescerebbero le loro rendite, e nello stesso tempo non si aggraverebbe il Tesoro, e si otterrebbero nel limite da me indicato i mezzi per la costruzione della ferrovia.

Quindi vede il signor ministro che nel corso di due anni ha il tempo di procedere a tali alienazioni a tutti profittevoli; e nello stesso tempo otterrà assicurato al cinque per cento il capitale che si richiederebbe per la costruzione di questa strada.

Da ciò può comprendere il presidente del Consiglio come io non ambisca l'offerta di un portafogli, giacchè gli ho partecipato il mio segreto, ed egli stesso può mandarlo ad effetto. A me sta solo a cuore il bene del mio paese; poco m'importa da chi gli sia assicurato.

Il presidente del Consiglio, quando lo voglia, sa meglio di

chicchessia che esso, adoperando questo mezzo, realizzerebbe un beneficio al paese; troverebbe i 10 milioni che si richiedono, ed al solo cinque per cento, per fare questa strada, e non ci astringerebbe a dare un premio a coloro che hanno fallito ai patti, ed assicurerebbe al Tesoro il guadagno di questi 4 milioni e mezzo. (*Bravo!*)

Ma dove fu più esplicito il signor ministro e dove parve sentire il trionfo della sua posizione è quando disse: parlano questi signori di un guadagno di qualche milione, ma non pensano che in ultima analisi colla convenzione che propongo noi paghiamo questa strada non in iscudi sonanti (e faceva veramente l'atto di contare scudi), ma in cedole al pari, quando fra due anni, secondo l'opinione sua, non essendo a sperarsi finita la crisi europea, nè perciò il credito in migliori condizioni delle attuali, guadagneremo il 20 per cento, e con questo 20 per cento noi compenseremo anche la perdita che questi signori dicono che si faccia col presente contratto.

Ma la Camera ha sotto gli occhi il capitolato, e sa che sta nella società, non nel Governo, il diritto di domandare queste cedole al pari per prezzo della ferrovia.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. No.

MELLANA. Mi perdoni, deve dopo due anni dichiararlo, sotto pena di continuare l'intera linea; non vado errato dicendo che la società che ha il diritto della scelta...

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Eseguisce tutta la rete...

MELLANA... il diritto di mutare la via ferrata in cedole sta nella società; quindi, se queste cedole a quell'epoca saranno ad un prezzo così basso, come suppone il presidente del Consiglio, essa sarà ben lieta di ritenere la strada, ed anche di continuarla, avendo assicurato il cinque per cento, sicura come è che, qualunque sia la rendita della strada, l'assicurazione del cinque per cento, finita la crisi europea, che pur deve finire, l'interesse legale in tutta l'Europa dovrà ribassare, perchè questa crisi non ha per certo portato al vento i capitali che prima cotanto affluivano, ma solo si sono momentaneamente ritirati. Or dunque, dopo una pace generale, massime se sarà una pace che presenti garanzie di durata, è certo, anzi certissimo, che bisognerà venire alla riduzione di questo interesse ed alla conversione delle cedole.

Nè ciò mi può negare il signor presidente del Consiglio, il quale, quando ha chiesto alla Camera la facoltà di fare il penultimo prestito, ha fatto altamente suonare la lusinga di una prossima conversione. E se si è gettata fra mezzo la crisi politica attuale, passata questa crisi, che pur deve passare, le cose ritorneranno allo stato di prima non solo, ma in uno stato migliore, poichè, quando il signor presidente del Consiglio faceva quelle lusinghe, era indubitabile una prossima perturbazione europea, stante la pressione in cui si trovava. Ora invece, finita che sia la crisi, è probabile che le cose si comporteranno in modo che la pace possa essere duratura, quando una volta la diplomazia abbia compreso che la si deve stabilire sopra basi salde e giuste, cioè sul rispetto alle nazionalità.

Laonde, o queste speranze saranno realizzate fra due anni, ed allora il nostro credito, essendo in migliore condizione, dare cedole al pari o scudi, sarà lo stesso. Ma io opino che converrà sempre a questa società di ritenere la strada, giacchè, essendo assicurato alle azioni un interesse del cinque per cento, queste azioni acquisteranno un maggior valore del trenta per cento e più, pel solo fatto della diminuzione degli interessi in tutta Europa, e della conversione dei debiti pubblici, appena avrà pace onorata e duratura l'Europa; pace

che non può fallire, riconosciute che sieno le nazionalità, e che abbia pieno trionfo il principio del libero scambio.

Ora conchiuderò dichiarando che ho sentito grave dolore per un'espressione forse sfuggita al signor presidente del Consiglio.

Egli disse: come volete che a fronte dell'attuale crisi noi obbligassimo questa società, che ha già sborsato 100 lire per azione, a versare ancora le 60 lire che vi vogliono per compiere i 15,000,000?

Io non posso comprendere che, mentre il fisco è irremovibile, e deve esserlo, nell'esigere le imposte, le quali sono ingiunte per legge, e quindi non costituiscono un'obbligazione volontariamente assunta, e che per ottenere tali incassi dal fisco talora si debba entrare nelle domestiche pareti ad appropriarsi i mobili del povero, e che per tal fine si facciano qualche volta chiudere i negozi quando gli esercenti non possono pagare l'imposta, non comprendo, dico, come, a petto di questi dolorosi ed ineluttabili fatti, si possa poi sentire tanta pietà, tanta tenerezza per coloro che volontariamente si sono iscritti ad una speculazione coll'alea di un guadagno o di una perdita.

Ma, anche non portata la questione su questo politico terreno, io osservo che le parole del presidente del Consiglio sono pericolose perchè tendono a risvegliare quella febbre che lamentavamo nello scorso anno. Quando il pubblico sarà assicurato che il Governo, talora così sordo, senta poi pietà e tenerezza di questi speculatori temerari che giuocano in modo indecoroso sulla piazza, si getterà in queste speculazioni, dicendo: o il vento spira in poppa, e noi avremo un guadagno; o il vento non è favorevole, e allora abbiamo degli antecedenti per far alto sentire la nostra voce al Governo, e chiedergli migliori condizioni.

Io credo che la moralità di un paese valga qualche cosa di più di qualche milione, ed è questa moralità che io vorrei mantenere.

Io desidero quanto chicchessia che il paese sia animato dallo spirito d'industria e di movimento, ma che nello stesso tempo si agisca con quella prudenza e con quell'assennatezza che si addice ad uomini ragionevoli e previdenti, e che sola può dar base a solida ricchezza nazionale.

Conchiuderò ricordando le parole colle quali il signor presidente del Consiglio chiudeva il discorso, che, non ieri, ma l'anno scorso faceva, appoggiando la legge che allora si discuteva per la strada della Savoia. Egli diceva:

« Io penso adunque che dal lato finanziario questa legge merita di essere approvata dalla Camera, e finisco come ho cominciato, dicendo che questa è una di quelle leggi che fanno più onore al Parlamento e sulle quali (noti bene la Camera), e sulle quali io faccio maggior assegno per vedere, in un avvenire non molto lontano, ricondotto l'equilibrio nelle nostre finanze. »

Il maggior assegno che faceva il signor ministro per ristore le nostre finanze era nella grande società Laffitte; questa società gli ha fatto difetto, e invece l'appoggio lo ha dovuto cercare nel Parlamento, il quale gli assentiva per un'altra volta di gravare la mano del fisco sulle nostre popolazioni. Mel creda, il signor ministro, che, per ristore e mantenere le nostre finanze, egli dovrà appoggiarsi allo spirito nazionale anzichè a società che ci vengono di Francia; dovrebbe pure l'onorevole presidente conoscere la storia di certa società e di Francia e d'altrove.

Io quindi vorrei che prendesse da ciò argomento il signor ministro per sempre sperare nello spirito nazionale, massime quando questo sia mantenuto.

Io ripeto adunque la mia proposta, che è questa:

« La Camera, riconoscendo decaduta la società Laffitte dalla concessione accordatale, invita il Governo a procedere contr'essa come di giustizia, e gli concede una somma per principiare e, ove d'uopo, ultimare questa rete di strade ferrate di 84 chilometri, come sono portate nel presente capitolato. »

Mi pare che in questo modo noi evitiamo il pericolo alla Savoia di vedere un'altra volta frustrate le sue speranze da questa, posso ben ora dire, poco seria compagnia, e nello stesso tempo parmi di avere dimostrato che per nulla obeammo le finanze dello Stato, se il presidente del Consiglio, con quella fermezza che sa tante volte spiegare, si atterrà ai mezzi da me indicati. Questi mezzi noi li troveremo senza far sacrifici, e faremo il guadagno del 25 per cento, cui accennava ieri l'onorevole Depretis, più faremo il guadagno dei quattro milioni e mezzo che meritamente ha perduti questa società, per la quale io non sento quella tenerezza che muove l'onorevole Farina dopo avere, non so con qual ordine di idee, combattuto questo progetto, quasi volesse condescendere all'opinione da me e dall'onorevole Depretis ieri sostenuta. (*Segni d'approvazione*)

PRESIDENTE. Il ministro dei lavori pubblici ha la parola.

PALROCAPA, ministro dei lavori pubblici. È stato detto dall'onorevole Mellana (a cui però io non intendo rispondere, giacchè agli argomenti finanziari che egli ha principalmente aviluppati contro il discorso del signor presidente del Consiglio risponderà egli medesimo) che la questione che oggi si discute sia una questione fra società ed il Governo, ciò che a me non pare, essendomi avviso che la questione consista nel sapere se la convenzione che il Governo propone all'approvazione della Camera sia veramente utile ovvero dannosa allo Stato, ed in ogni caso se abbiasi il mezzo di procurarsene una migliore.

Questo, a parer mio, deve essere il vero oggetto delle nostre disposizioni, perchè, se la Camera riconoscerà la convenzione proficua allo Stato, senza entrare in tante teorie generali di economia pubblica, la approverà, in caso diverso la rifiuterà, proponendo uno spediente migliore.

Con un discorso ben ragionato e con un'argomentazione logica e stringente sostenne il deputato Depretis che questa convenzione non è vantaggiosa allo Stato, trattando la questione sotto due punti principali.

Il primo se il tronco di strada pella cui costruzione si è stipulata la convenzione che viene ora proposta, possa veramente per sè solo essere utile. Il secondo se il grado di utilità che se ne può trarre sia proporzionato ai sacrifici cui sarebbero vincolata l'amministrazione dello Stato.

Alla seconda parte di questo discorso ha già risposto il presidente del Consiglio. Io mi occuperò della prima, se, cioè, sia utile la costruzione di questo tronco di strada, tanto pegli interessi generali dello Stato che per quelli diretti della Savoia.

L'onorevole Depretis ha sostenuto che non se ne potrebbe ricavare un'utilità generale, od almeno che questa sarebbe tenuissima, ed affatto sproporzionata agli aggravi che si imporrebbero allo Stato. Per provare il suo assunto rimontò alla concessione primitiva fatta l'anno scorso alla società Laffitte colla legge 29 maggio, e tuttochè ne abbia criticato le disposizioni come *improvvide ed imprudenti*, protestò di rispettarle e di non elevare sovr'esse alcuna questione per essere state tradotte in legge.

Bensì accusò il Governo di non aver soddisfatto all'obbligo suo nell'esecuzione pratica di quella convenzione, non aven-

done ricavati quei pochi vantaggi che pur si potevano, sia nelle condizioni in cui quella legge era stata proposta, sia, e molto più, nelle condizioni attuali od in quelle durante cui si avrebbe potuto sperare di vederla eseguita. Ad attenuare i vantaggi che il paese può ripromettersi dalla rete generale delle strade della Savoia (dimostrerò in seguito non essere vero ciò che da taluni si è preteso che colla presente convenzione sia tolta la probabilità e meno ancora la possibilità di eseguire l'intera rete) e per provare tale suo assunto l'onorevole Depretis ha essenzialmente allegato il poco vantaggio che, a suo avviso, sarà per trarre il commercio di Genova dal tronco di ferrovia di cui è caso.

Prima di tutto ripeterò a questo riguardo quanto già dissi in un'altra discussione, cioè che nessuno è più penetrato di me dell'importanza grande che ha il commercio di Genova, ma che non posso ammettere, nè lasciar accreditare l'idea che tutta la prosperità commerciale ed industriale dello Stato consista esclusivamente nel commercio di Genova. Ne è questo parte essenzialissima, ma non tale da doversi pretendere che desso formi regola generale ed unica di quanto abbia a fare o non fare lo Stato nelle disposizioni d'ogni maniera che si credono utili per migliorarne le condizioni attuali.

Il commercio di Genova non è mai stato dal Governo invocato come il primo argomento al quale si appoggi la costruzione della rete ferrata della Savoia; è bensì stato detto (e credo che si possa sostenere) che il commercio di Genova ne avrà un notevole vantaggio, nè per verità saprei rendermi ragione del come si possa credere che una rete di strade ferrate in Savoia quando si rannoderà a quelle interne del paese, e specialmente alla grande strada ferrata che da Susa per Torino va direttamente a Genova, non sia per riescire di grande utilità anche al commercio della Liguria.

Ma si dice: Genova non può lottare con Marsiglia sul mercato di Lione e di Ginevra. Quando ciò fosse pur vero, sarebbe forse ragione plausibile perchè non si abbia più a tenere conto di tutti gli altri vantaggi derivanti da questa rete di ferrovia? Ma domando io: ha o non ha Genova interesse vitale a vedere facilitate le sue comunicazioni con Lione, con tutta la Francia, col Belgio e coll'Inghilterra? Io credo che nessuno vorrà negare che l'abbia; adunque, ad outa che non possa rivaleggiare col commercio di Marsiglia, se interessa cotanto a Lione ed al dipartimento dell'Isère di agevolare le sue comunicazioni coll'Italia e col Piemonte, perchè eguale interesse non avrà per contraccambio anche Genova!

Lo ripete, se il pensiero di giovare a Genova non è stato il motivo esclusivo che determinò il Governo a proporre la rete della ferrovia di Savoia, esso vi ebbe altresì la sua parte mirando il Governo a favorire essenzialmente la Savoia e quindi l'Italia collegandole fra loro con una diretta e facile comunicazione.

E per verità io non credo che si possa dubitare che la via del Moncenisio non sia la più opportuna e la più conveniente alla Lombardia ed all'Italia centrale, pei loro rapporti colla Francia, e mi pare che lo stesso onorevole Depretis riconoscesse il vantaggio grandissimo che ne avrebbero il commercio internazionale.

Tutti sanno quanti grandi interessi abbia la Lombardia con Lione, quanti ne abbia l'Italia centrale con tutta la Francia. Quando dico Lione, dico Parigi, e vi comprendo Londra.

Questo si fu uno dei fini cui mirò il Governo, e per cui si adoperò in ogni maniera onde riescire a costruire la strada interna della Savoia, onde giovare non solo agli interessi interni, ma anche a quelli internazionali.

Ma finalmente non è solo il vantaggio del transito o del commercio internazionale lo scopo per cui si faccia una rete di strade ferrate, e non è nemmeno il principalissimo. Tutti sanno che il vantaggio più grande che se ne ritrae si è per il commercio interno. Ora per questo commercio interno della Savoia, per lo sviluppo della sua prosperità materiale, chi potrà dubitare che non sia della più alta importanza, utilità, e, direi quasi, della più stretta necessità, la costruzione di questa strada ferrata che deve facilitare le sue comunicazioni col Piemonte? Oltrechè questa strada non tende essa pure alla Svizzera? Non ne sarà quindi accresciuta la facilità di relazioni di tutto il Piemonte, e di Genova stessa colla Svizzera occidentale?

Nè qui si potrà allegare che Genova abbia rispetto a Marsiglia lo svantaggio di una distanza notevolmente più grande, come sarebbe nel confronto con Marsiglia sulla piazza di Lione; a questo mercato concorre con minore lunghezza di viaggio Genova che non Marsiglia.

Se non che per combattere gli evidenti vantaggi di queste ferrovie, sia rispetto al commercio interno, sia rispetto a quello di transito per la Francia, e gli altri paesi che alla Francia si uniscono si fa valere l'ostacolo, al dire degli opposenti, insuperabile del Moncenisio. Quest'ostacolo pur troppo assai grave lo riconosce anch'io, ma ciò nullameno domando se esso sia tale da doverci distogliere dal costruire una ferrovia al di là del medesimo come già ne esiste una al di qua, quella cioè di Susa.

L'argomento sarebbe giusto se realmente quel passaggio non si potesse eseguire, o si disperasse di eseguirlo in modo praticabile ai passeggeri ed alle merci.

Ma perchè vorremo abbandonare la speranza di riuscire a varcarlo con una ferrovia? Come disperare del successo di quest'opera nel momento stesso in cui la Camera ha concesso al Governo i mezzi di fare un esperimento dell'applicazione di un nuovo sistema idropneumatico per salire i forti piani inclinati, il quale a giudizio di uomini competentissimi promette felici risultamenti, e quali ci assicurerebbero il passaggio delle Alpi?

Io nutro speranza che il passaggio del Moncenisio si otterrà, e forse in un tempo meno lontano di quello che altri possa pensare. Ma astrazione fatta da questa applicazione, io dico: perchè fra noi e la Savoia avvi il Moncenisio, sarà questo un buon argomento per non fare la strada ferrata in Savoia, o almeno per inferirne che dessa sarà meno utile? Io non lo posso ammettere, anzi credo che quest'ostacolo deve esserci d'incentivo a fare intanto tutto quello che è possibile per diminuire le altre difficoltà, per cercar di ricavare il maggior vantaggio possibile dalla situazione nostra rispetto alla Savoia, e perchè quella interessante provincia ricavi a sua volta la più gran somma di utili dalle sue relazioni col Piemonte.

Del resto nessuno negherà che una delle linee principali d'Europa, una delle comunicazioni più dirette, più sicure, da più secoli battuta fra i paesi oltr'Alpi e l'Italia sia la strada del Moncenisio. Il deputato Depretis citò l'autorità del signor Kohler il quale avrebbe a questo riguardo un'opinione diversa, e disse che pur nulla meno era quello un ingegnere a cui io stesso aveva tributato elogi.

Risponderò all'onorevole Depretis che per avere lodato quel distinto ingegnere non ne viene che io debba perciò dividere tutte le sue opinioni, e meno d'ogni altra potrei dividere quella da lui esternata, che la strada del Moncenisio non sia destinata alle grandi relazioni internazionali, perchè il signor Kohler trovasi obbligato da personali riguardi a

combattere la strada del Moncenisio ed a lodare e sostenere la linea cui quella farebbe pernicioso concorrenza. Il deputato Depretis sa che il signor Kohler era ingegnere della Confederazione; ora ha mutato condizione, è diventato ingegnere di una società ed anche uno dei consoci principali della medesima; favorisce quindi le linee occidentali che si legano colla Francia e le interne della Svizzera che accennano a Lucerna, e da Lucerna vogliono congiungersi al lago Maggiore passando pel San Gottardo.

Era dunque evidente che egli combattesse la linea del Moncenisio come rivale della linea dell'Ain, ed anche come rivale, per le relazioni colla Svizzera occidentale, di quella del San Gottardo, e basta a provare come fosse dominato da questo pensiero il considerare che egli ha non solo anteposto il San Gottardo al Moncenisio ed al Lukmanier, ma al Lukmanier stesso di cui temeva la rivalità ha perfino anteposto il passaggio dello Spluga.

Adunque questa testimonianza, malgrado l'elogio che ha fatto al signor Kohler, non si può certamente addurre come prova che la linea del Moncenisio non abbia ad essere una delle più grandi comunicazioni che servano al passaggio continuo della Francia, dell'Inghilterra, e della Svizzera verso l'Italia.

Ma il deputato Depretis ha detto: ammetto che per i vantaggi interni della Savoia, per lo sviluppo della sua prosperità, della sua industria, possa giovare la costruzione di quella linea che avete prima proposta, ma essa poco profitterebbe rispetto alle relazioni internazionali, perchè vediamo che non si può riuscire nè ad avere la congiunzione colla Francia, nè con Ginevra, e quindi colla Svizzera, e qui ha quasi accusato il Governo di avere promesso positivamente e di essersi tenuto sicuro della congiunzione colla Francia, per la via più breve da Ciamberì a Saint-Genix.

Il Governo non ha mai assicurato questo, e se il deputato Depretis vorrà consultare quello che si disse in proposito a questa Camera, vedrà che io ho espressa la ferma fiducia che saremmo riusciti; ma ho soggiunto che, quando non fossimo riusciti, avremmo potuto condurre la nostra strada sino al confine di Francia; il che da nessuno poteva essermi impedito, perchè ad ogni paese libero ed indipendente è assicurato il diritto di aprire strade sul proprio territorio. Ed io ritenevo e ritengo per certo che, quando noi fossimo giunti a far questo tronco di strada sboccando nella pianura della Francia, la Francia sarebbe venuta a congiungersi con noi. Lo sostenevo vedendo il vivissimo interesse che a questa linea francese prendevano Lione ed altre città vicine, fra le quali Saint-Etienne, non che il dipartimento dell'Isère; lo sostenevo vedendo le rappresentanze fatte al Governo e le buone parole con cui si accoglievano, nè il Governo francese ha mai fatto un atto che accennasse essere avverso a questa linea. Il favore che incontrò la linea dell'Ain può produrre un ritardo; ma credo che ogni difficoltà sarà vinta se riusciremo a compiere la strada sul nostro territorio. Ho anche soggiunto che quando per qualche tempo ci mancasse la comunicazione diretta da Saint-Genix d'Aosta a Lione, noi toccavamo il Rodano ed avevamo una continuazione alla ferrovia nella navigazione di quel fiume, vantaggio questo che nessuno ci può togliere. Il deputato Depretis ha esternato il dubbio che a questa navigazione si oppongono gravi difficoltà. Io non so veramente che da quel punto a Lione esistano queste gravi difficoltà. Ma fosse pur vero, domando: come mai l'onorevole Depretis, che, quando faceva parte della Commissione che discuteva sulla concessione della ferrovia ai ducati, opinava con essa che fosse necessario facilitare le comunicazioni

di Genova colla Lombardia anche più di quello che aveva fatto e si proponeva di fare il Governo, onde poter vincere la rivalità di Trieste; quando, dico, così opinava non teneva conto della difficoltà di fragittare un tratto dell'Adriatico di 140 chilometri, di passare i canali maremmani, di rimontare per 300 e più chilometri contr'acqua un fiume in cui anzi la navigazione resta per lunghi intervalli sospesa, ed ora crede che non si possa andare pel Rodano da Saint-Genix d'Aosta, od anche dal lago di Bourget a Lione? Mi pare che sia questa un'aperta contraddizione.

Io tengo per fermo che, quando noi avremo fatta la nostra strada ferrata sino a Ciambèri ed al confine francese, e ci saremo condotti sulle sponde del Rodano, potremo anche legarci a Lione col mezzo di una buona navigazione; e intanto il vivo desiderio e gli interessi vitali di Lione e di molti dipartimenti, gli interessi anzi di tutta Francia centrale e settentrionale spingeranno quel Governo a concedere un tronco di ferrovia sino a Saint-Genix.

Questo quanto alla congiunzione colla Francia. Quanto alla congiunzione colla Svizzera, il deputato Depretis, appoggiandosi allo squarcio di una lettera del signor Laffitte, ne ha quasi fatto un caso disperato. Questo non è punto vero.

Io non voglio incolpare il signor Laffitte; egli era veramente pressato dal Ministero a concludere la sua convenzione col Governo di Ginevra, e perchè non ha potuto per qualche ragione venire a buon termine, si è giustificato dicendo che le difficoltà venivano da che trovava poca simpatia, poco favore presso il Governo di Ginevra.

Ora questo supposto è affatto insussistente. Il Governo di Ginevra è dispostissimo in favor nostro, e ciò che n'è luminosa prova si è che nell'accordare alla compagnia Dufour e Bartholony la concessione del prolungamento sul territorio della linea da Lione a Ginevra, rivale della nostra, ha imposto alla medesima nella convenzione stipulata in data 27 ottobre la seguente obbligazione, cioè « de construire, aussi près que possible de la ville ou dans son intérieur, un embarcadère assez vaste pour servir à l'exploitation du chemin de fer de Lyon, de celui se dirigeant sur les autres Cantons suisses et d'un autre venant de la Savoie, si ce chemin est établi. Les compagnies qui feront usage de cet embarcadère y jouiront proportionnellement des mêmes droits, supporteront les mêmes charges et seront placées vis-à-vis les unes des autres sur le pied de l'égalité. »

Dopo accordata questa concessione, il Consiglio di Stato del Cantone di Ginevra, prendendo egli stesso l'iniziativa, scriveva ufficialmente al ministro dei lavori pubblici una nota del tenore seguente:

« Le grand Conseil de notre Canton a, par une loi de 1853, ratifié une convention entre l'Etat de Genève et messieurs Dufour, Bartholony et Kohler, pour l'établissement de la partie située sur notre territoire, d'un chemin de fer de Genève à Lyon. Cette convention porte que notre Canton fera une subvention de deux millions à la compagnie concessionnaire à la charge par celle-ci de construire, aussi près que possible de la ville ou dans son intérieur, un embarcadère assez vaste pour servir à l'exploitation du chemin de fer de Lyon, de celui qui se dirigera sur les autres Cantons suisses et d'un autre venant de la Savoie, si ce chemin est établi. »

E a questo avviso tennero dietro inviti di cercar modo di dare presto avviamento all'opera. I ritardi sono solo avvenuti per male intelligenze ed anche da che non si fecero abbastanza sollecitamente gli studi per quella parte della ferrovia di Savoia che doveva andarsi a congiungere con Ginevra.

Dico anzi di più che i ritardi procedettero in parte dal favore stesso che Ginevra prestava anche alla nostra strada; imperocchè la società dell'Ain avendo fatta una proposizione di collocare lo scalo in sito affatto contrario ai nostri interessi, il municipio di Ginevra non l'accettò, e, per trovare armi a combatterlo consultò, trentatré città, scelte all'azzardo in differenti Stati, per sapere in quali migliori condizioni, secondo esse, dovessero stabilirsi gli scali delle ferrovie presso gli abitati, quali difetti avessero esse riconosciuto nella sede dei rispettivi scali, quale interesse riconoscessero nell'avvicinarli al centro della città. Avuto per risposta da trentadue città essere preferibile il sito più vicino alla città e, se possibile, entro la propria cinta, il Consiglio amministrativo di Ginevra rifiutò il progetto della società dell'Ain, e chiamò un distintissimo ingegnere, il signor Etzel, per esaminare i progetti e proporre quell'altro piano della stazione che avrebbe riconosciuto migliore.

Fra gli altri argomenti da lui adottati per rifiutare il progetto della compagnia, accennò la congiunzione più facile con altri Cantoni svizzeri, e tenne a calcolo l'eventualità di dovere quella stazione servire anche alla nostra strada ferrata.

Dunque, ben lungi dall'avversare la nostra impresa, il Governo di Ginevra la favorisce colla nostra ferrovia.

Dirò di più che il nostro console generale a Ginevra fu replicatamente invitato a far sì che si sollecitassero gli studi per toccare quel territorio.

Ecco perchè furono da noi reiterate le sollecitazioni alla società; e, lo ripeto, non può essere derivato che da male intelligenze il non essersi sinora concluse le trattative.

Ma se la Camera adotterà la convenzione che abbiamo proposta, il distinto ingegnere che mandiamo ad esaminare gli studi e a farli egli stesso, quando la società non corrispondesse ai desiderii del Governo sulla migliore scelta della linea, fra gli altri suoi incarichi, ha pur quello di mettersi d'accordo cogli'ingegneri di Ginevra per fissare il punto di riunione della nostra ferrovia con quella svizzera; e sono certo che, procedendo le trattative tra i due Governi, otterremo presto, sicuramente e con nostro vantaggio, lo scopo che ci proponiamo.

Io dunque non posso ammettere che, per scemare l'importanza e l'utilità del sistema generale delle strade ferrate della Savoia, si tragga argomento dalle difficoltà che potremo incontrare per congiungerci e colle strade della Francia e con quelle della Svizzera.

Ma l'onorevole Depretis ha detto: comunque sia, quando pure si potesse riconoscere una grande importanza nell'attivazione del primo piano che vi eravate proposti, e che era stato approvato colla legge del 29 maggio 1853, altro era quello che allora avevate divisato di fare e quello che in oggi proponete, limitandovi ad un breve tronco di strada, al tronco da Aix fino a San Giovanni di Moriana. Ma anche qui io risponderò che se il Governo divisasse di fare isolatamente questo tronco di strada e, riguardando la primitiva concessione come risolta, vi sostituisse questa assai più limitata, egli avrebbe ragione.

Ma ciò non è: basta consultare il testo della convenzione nuova, per convincersi che con essa non si fa che anticipare una parte dell'opera intera, parte tale però che può da per sé sola sussistere e recare pure una notevole utilità.

Nè per questo si può dire che s'intenda di rinunciare a tutto il resto della divisata rete di ferrovie savoiarde; noi, quando avremo fatto 85 chilometri sopra 190 o 200, avremo senza alcun dubbio ottenuto un buon risultato. Certamente

non avremo anticipato le linee più difficili; questo è vero, ma dobbiamo ritardare queste non tanto perchè le più difficili, ma come quelle che esigono più lunghi studi e sulle quali la scelta è ancora indecisa, sia per la lentezza con cui la società andò presentando i progetti, sia anche per le difficoltà che i luoghi presentano, offerendo più direzioni di tracciato sul cui merito comparativo il giudizio non è facile.

E qui mi occorre fare qualche riflesso sui ritardati studi.

La società poteva con ragione contare sopra quelli che prima erano stati fatti da altri ingegneri; ma essa non trovò di poterli accettare, e noi non potevamo obbligarvela. Se essa in quattro mesi non presentò tutti gli studi, rassegnò però al Ministero, benchè con ritardo, quelli pur anco da Ciambèri sino a Ginevra, che il Ministero non ravvisò nè convenienti nè abbastanza maturi.

Ma la società non poteva certo aver l'obbligo di presentare studi che fossero senz'altro accettati dal Governo, nè il Governo poteva aver quello di accettarli senza esame quando anche fossero stati presentati in tempo.

Io ricorderò anche che la prima parte degli studi che furono prodotti con sufficiente sollecitudine, quelli del tronco da Montmeillan a Ciambèri e quelli da Ciambèri a Aix, sollevarono una questione gravissima circa il collocamento della stazione in Ciambèri, che non gradiva al municipio di quella città. Quindi convenne mandare un ingegnere espressamente ad esaminare la questione sul sito, il che portò un ritardo inevitabile, bisognando pur maturare la decisione sopra una delle più importanti opere qual è la stazione principale di Ciambèri.

Nè questo fu il solo ritardo; chè è noto agli onorevoli deputati savoirdi quante rappresentanze venissero fatte da vari luoghi, e specialmente dalla città di Rumilly, perchè si adottasse un tracciato diverso da quello proposto. Ricorse anche Bonnevillè per ottenere modificato il tracciato della ferrovia. E tutti questi ricorsi ed altri molti esigettero che si facessero nuovi studi. Se non si fanno studi ed esami, si grida contro il Governo perchè precipita i suoi giudizi; se prende in considerazione i richiami e li pondera, si vede tacciato di avere condotte le cose troppo lentamente. Non credo dunque che si possa spingere nemmeno per questo rispetto le accuse che si fanno alla società fino al segno a cui furono spinte.

Ora ritorno al mio primo proposito, che, anche quando si costruisca solo la parte di linea che fa il soggetto di questa convenzione, si farà già un grandissimo vantaggio non solo alla Savoia, ma al paese tutto; ed io credo che non ne sarà compromesso l'erario dello Stato, perchè abbiamo già dimostrato nella relazione con cui si presentò il progetto di legge, quanta facilità si arrecherà alle nostre comunicazioni, ed abbiamo provato come questa facilità potrà chiamare la concorrenza dei passeggeri, che recandosi in Italia avrebbero invece potuto tenere la via di Marsiglia e del mare; abbiamo inoltre già data un'idea del probabile prodotto della strada. Ed in ciò io credo che noi non abbiamo punto esagerato, e che ci siamo tenuti in una giusta misura. Ma quando pure a taluno paresse che avessimo ecceduto, io osserverò per l'opposto che non abbiamo tenuto conto di altri vantaggi notevoli, come dell'economia che si ricaverà dal cessato servizio della posta, il quale può valutarsi, giusta il risparmio ottenutosi su altre linee, a circa 600 lire per chilometro, stando in termini piuttosto ristretti; avremo quindi un 50,000 lire all'anno di risparmio per questo solo titolo; di più avremo 85 chilometri di strada reale, che non saranno più d'aggravio allo Stato, il che porterà un'economia annua di 100,000 lire; abbiamo l'economia nei trasporti militari e dei generi

di privativa demaniale, oggetto di qualche rilievo. Finalmente abbiamo la sicurezza che, per poco che si aumenti il passaggio in Savoia, si aumenterà pure sulla strada di Susa e sulle altre ferrovie dello Stato; e quindi, calcolando in media il passaggio di sole 25 persone al giorno d'andata e 25 di ritorno dalla Francia, dall'Inghilterra e da tutta la Savoia, che correranno preferibilmente questa linea, e contando sopra un proporzionato aumento di bagagli e di merci, si sarà già accresciuta l'entrata sulla linea da Susa a Torino di circa 100,000 lire annue, e ciò senza contare l'aumento del transito sulla nostra linea di Genova. Si mettano in cumulo tutti questi vantaggi da dedursi dall'assicurato interesse di 750,000 lire, e si vedrà che la cosa si ridurrà a termini tali che, quando la strada ferrata da Chambéry a Saint-Jean de Maurienne e da Chambéry ad Aix renda di prodotto netto dalle 6000 alle 6500 lire per chilometro all'anno, si avrà con che pagare l'interesse in 750,000 lire, dedotti gli utili che ho sopra accennati. E credo poi che, quand'anche non si volesse ammettere questo limite di 6000 o 6500 lire di prodotto netto per chilometro, e si volesse supporre che lo Stato ne abbia ad avere un sacrificio di 50 o 60,000 lire per anno, non vi sarà alcuno che possa riguardare questo sacrificio come non compensato, e larghissimamente compensato, dagli utili indiretti e dalla prosperità che la strada ferrata recherà ai paesi attraversati ed a quelli vicini.

Io concludendo dirò essere la questione semplicissima: o volete assicurare l'opera principale, l'opera grande della rete intera della strada ferrata di Savoia, e bisogna che cominciate dal fare questo tronco, che è parte integrante del tutto; o, se non cogliete l'opportunità di incominciare questa parte, vi mettete a cimento di non vedere fatta la strada o di protrarla almeno indefinitamente.

Nè credo poi che regga l'argomento di quelli che dicono che la società conserverà la strada se darà buoni prodotti, la rinuncerà se si troverà in tristi condizioni. Su ciò mi basta osservare che, se la società vorrà rinunciare il tronco di strada ricevendo le cedole al pari perchè queste abbiano buon corso, sarà facile in tali condizioni propizie trovare una società che faccia il resto, ed alla quale si potrà cedere con buoni patti anche il tronco prima fatto e riscattato.

Se la società, veduto lo vantaggioso corso delle nostre cedole, non cedesse la strada, sarà obbligata o a fare il resto o a perdere la cauzione primitiva.

DEPRETIS. Debbo rispondere brevemente ad alcune osservazioni del ministro dei lavori pubblici.

Il signor ministro dei lavori pubblici ha cominciato il suo discorso dicendo che io aveva disconosciuto e contestato ogni utilità a questa ferrovia. Io dovrei pensare che egli non ha punto inteso quello che ebbi l'onore di dire ieri alla Camera.

Nel mio discorso di ieri non ho contestato entro certi limiti l'utilità che può arrecare e alla Savoia ed allo Stato la costruzione di questa ferrovia; di ciò può rendermi testimonianza la Camera; se non che in seguito il signor ministro rettificava il suo giudizio, e diceva che io aveva sostenuto che l'utilità di questa linea non corrisponde agli oneri che essa impone allo Stato; e questa era veramente l'unica tesi che io ho sostenuto.

Circa l'importanza che si deve attribuire a questa linea il signor ministro diceva che nessuno era più penetrato di lui dell'importanza del commercio di Genova, ma che non doveva invocarsi il commercio di Genova come primo argomento; che gli interessi liguri costituivano una parte degli interessi generali, ai quali pur bisognava provvedere.

Per difendere questo progetto di legge e in generale la linea della Savoia, si è creduto di doverne, per quello che io credo, esagerare l'importanza, e si è detto e sostenuto che Genova e il suo commercio avevano un grande interesse a che questa via si aprisse. Io credetti di ridurre questi giudizi al loro giusto valore, ed ho cercato di dimostrare, come credo di avere dimostrato, che questa ferrovia, come linea di comunicazioni internazionali, non era d'un vantaggio sensibile pel nostro commercio marittimo. Io ho adottati argomenti dai quali mi pare dimostrato che, finchè sussiste l'ostacolo del Moncenisio, finchè la scienza non ci ha dato i mezzi di superarlo, finchè non ci restano che speranze, basta la sola lunghezza delle linee tra Genova e i mercati della Svizzera occidentale e di Francia a dimostrare che il commercio di Genova non può contendere con quello di Marsiglia.

E qui bisogna considerare la condizione di questi due emporii: Genova e Marsiglia fanno il commercio negli stessi scali, nelle stesse regioni; quindi una volta che i carichi sono fatti, per esempio, in Levante dov'è la massima parte della nostra marineria mercantile, i noli tanto per Genova quanto per Marsiglia sono a un dipresso al medesimo costo. Son dunque le stesse merci che arrivano allo stesso prezzo, ed avendo Marsiglia minori distanze e più agevoli vie e meno costose per giungere sui diversi mercati, non è possibile che il commercio marittimo di Genova possa mai contendere, percorrendo questa linea, col commercio che fa la marina francese e il porto di Marsiglia.

Io dissi che questa linea si presterà ad uno speciale commercio di transito, quello dell'Italia settentrionale, quello della Lombardia; a ciò deve aggiungersi il commercio che fa il nostro paese, le provincie cisalpine colla Francia, che è pure di una certa importanza. Ma è d'uopo riflettere alla natura di questo commercio. Se si escludono alcune derrate ed alcune materie prime che servono ad alimentare certe industrie, il grosso delle merci che percorreranno questa linea sono appunto le stoffe e le sete, sono merci che possono pagare il trasporto a grande velocità.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. E i risi?

DEPRETIS. I risi, lo so; ho detto perciò alcune derrate; ma la gran massa è quella da me indicata. E perciò ognuno vede che, finchè questa linea si limita ad avere la lunghezza di 60 chilometri circa (io valuto la linea fino a Ciamberi) e vi sarà l'ostacolo del Moncenisio, il risparmio si riduce a due o tre ore per viaggiatori e, se si tien conto del cambiamento di veicolo, il vantaggio pel trasporto delle merci sarà di pochi centesimi, e solo per quelle che possono pagare il trasporto a grande velocità. Questi, a mio parere, non sono tali vantaggi che compensino gli oneri a cui deve sottostare lo Stato. Secondo il parere dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, parrebbe che l'inconveniente che deriva dalla diversità di veicolo, l'ostacolo di una montagna che si deve valicare, e quindi la maggiore spesa nel transito, purchè il passaggio non sia impossibile, non sono cose da tenersene conto.

Io prego l'onorevole ministro ad osservare che anche l'esempio addotto da lui, anche la maggiore spesa d'esercizio sopra piani inclinati che occorre di costruire per superare certe pendenze, anche questa spesa, in fin dei conti, deve pure influire sul transito e sul prezzo di trasporto. Le compagnie massimamente, ed anche i Governi che prendono il carico di queste imprese ricaveranno un corrispondente interesse del capitale impiegato.

Egli è per me evidente che, finchè sussiste quest'ostacolo

del Moncenisio, questa linea non può essere utile a tutto lo Stato. Il transito sopra una strada ordinaria che attraversi una montagna equivale, quanto alla spesa, al quintuplo, al sestuplo del transito sulla strada ferrata: quindi per una linea, per esempio, di 60 chilometri, che equivale ad un transito su 600 chilometri, le piazze commerciali che sono il punto d'arrivo delle merci, vengono allontanate di altrettanto; si confrontino le distanze, tenuto conto di questa circostanza, e si vedrà tutta la verità pratica del mio ragionamento. Mi pare dunque che su questo punto la mia tesi sia invincibile.

Il signor ministro diceva, parlando del signor Kohler, di cui io ho adottata l'autorità, quantunque io non ne divida tutte le massime: badate che egli è interessato nella compagnia dell'Ain, nella strada ferrata della Svizzera e specialmente in quella del San Gottardo.

Io non vado a cercare quale interesse privato e materiale possa avere questo distinto ingegnere, ma dico che il signor Kohler riconosce i suoi veri pregi alla linea del Moncenisio, esso ne ammette entro certi limiti l'utilità; certo non la crede tanto utile e sulle altre preminente come la crede il signor ministro, come l'ha creduto il signor ispettore Negretti; ma tuttavia riconosce il signor Kohler che la linea del Moncenisio è utile pel commercio di transito della Lombardia, importante per la comunicazione tra il Piemonte e la Savoia e tra il Piemonte e il primo centro industriale della Francia, Lione. Il signor Kohler adunque non è tanto lontano dal vero in questa sua opinione, come dice il signor ministro.

Mi fa poi meraviglia il vedere che ora il signor ministro cerchi di annullare l'autorità del signor Kohler, del quale, non è ancora un anno, ei divideva quasi interamente le opinioni tecniche perfino rispetto alla linea del San Gottardo. (Bene!)

Il signor ministro diceva: l'onorevole Depretis ha fatto parte della Commissione per la ferrovia dei ducati, la quale reputava così minaccioso il commercio triestino quantunque debba questo percorrere una lunga linea a ritroso d'un fiume difficile a navigare come è il Po, e debba percorrere una via assai lunga, irta d'impedimenti d'ogni fatta. Come crede adesso tanto difficile la navigazione del Rodano a seconda?

Prego il signor ministro di ritenere che io non mi sono mai allarmato della concorrenza che ci fa il commercio triestino: una volta che avremo una ferrovia che vada da Genova a toccare il Po nelle vicinanze di Pavia, sia a Mezzanacorti, sia nelle vicinanze, io sono persuaso che, tanto per la brevità del tragitto che per la sua facilità, il commercio di Genova avrà la preminenza incontestabile sui mercati della Lombardia, a meno che si frappongano delle tariffe assolutamente irragionevoli e che paiono omai sbandite anche dai Governi dispotici.

Mi sono preoccupato invece della difficoltà della navigazione, non del Rodano, ma dell'emissario del lago di Bourget. Non avendo visitate le località, ho parlato con chi le ha visitate, ed ho letto quello che se ne disse, e credo, se ben mi ricordo, che il signor ministro stesso fu quello che, parlando appunto dell'emissario del lago di Bourget cercò di dimostrare alla Camera che questo tragitto è sommamente difficile. Ma allora credo lo abbia detto appunto per provare che era una necessità la congiunzione diretta da Saint-Genix a Lione.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. (Interrompendo) Mi perdoni: vi è questa difficoltà, ma ho provato che con 150,000 lire si può rimuovere.

DEPRETIS. Credo che il progetto d'incanalamento non esistesse l'anno scorso.

Io non parlerò della congiunzione della nostra ferrovia colla Francia: basta leggere quello che se ne disse l'anno scorso e considerare i fatti che avvennero; ognuno può farsi un criterio e giudicare se ci resti a sperare gran fatto; su questo non dirò altro.

Il signor ministro ci ha poi fatto una lunga storia per dimostrarci che la congiunzione delle nostre linee con Ginevra non presenta nessun ostacolo; che anzi è desiderata e sollecitata dal Governo elvetico, il quale ne fa vivissime istanze al nostro incaricato d'affari in Svizzera. Ma io devo pregare il signor ministro di voler persuadere di ciò anche il signor Laffitte, il quale nella sua lettera usa tali espressioni che autorizzano ogni persona che abbia buon senso ad emettere un parere affatto diverso, che, cioè, se non è assolutamente perduta ogni speranza, la realizzazione ne è per lo meno assai lontana.

Ecco le frasi usate dal signor Laffitte:

« On aurait pu encore commencer du côté de Genève; mais vous avez, monsieur le comte, pris communication de toute notre correspondance avec le Gouvernement du Canton » (è dunque una corrispondenza che il signor Laffitte dice di aver tenuto col Cantone di Ginevra, col quale tenne corrispondenza anche il nostro Governo) « vous avez vu à quel point elle était nette, précise, pressante de notre part, et obscure, embarrassée, dilatoire de côté de la république. Les négociations poursuivies depuis près de neuf mois, avec une persévérance digne peut-être d'un meilleur succès, n'ont encore amené entre nous et l'administration cantonale aucune conclusion sur laquelle puisse se fonder l'espoir d'une concession prochaine. »

Ma se il signor Laffitte dopo nove mesi di trattative e di istanze le più vive, le più reiterate, se il signor Laffitte, interessato come egli è ad ottenere questa congiunzione, non ha potuto dopo sì lunghe trattative aprire il cuore alla speranza di averla prossimamente, io che sono nuovo a tutte queste pratiche, che devo formare tutte le mie convinzioni sugli atti ufficiali della Commissione, mi permetterà il signor ministro di dire che sono in diritto di avere, anche meno del signor Laffitte, fiducia in questa prossima congiunzione.

Io non entrerò nella discussione minuta della convenienza del progetto nuovo e della nuova convenzione in confronto all'antica. Dovrei ripetere il già detto, che del resto non fu confutato.

Io non ho contestato che non sia perduta, anche adottato questo nuovo progetto, la speranza di eseguire la linea intera; ma io dissi, e lo ripeto, che impone maggiori e troppi e non necessari sacrifici allo Stato, e che si può eseguire la rete intera delle linee solo che non si creda indispensabile di addivenire *nunc et illico* all'approvazione di questo troppo oneroso contratto.

Io lo ripeto, quando si voglia approvare subito questa convenzione, la misura dei vantaggi che ne derivano allo Stato è immensamente inferiore alla misura dei pesi.

Ecco la tesi che ho sostenuto ieri e dalla quale non mi dissuade il ragionamento dell'onorevole ministro.

Ma il signor ministro dice: costruendo questa non si rinuncia all'esecuzione della linea, mentre se non adoterete la convenzione ora intesa voi riuscirete ad aggiornarla indefinitamente.

Ma, io dico, e perchè dovrà credersi rimandata a tempo indefinito? Non bastano asserzioni, ma occorrono ragioni. Per lo meno questo tentativo per migliorare il contratto,

dopo migliorate le condizioni del credito, è così lontano dal successo, così fuori di speranza, così irragionevole, che non ci rimanga più nessuna convenienza di tentarlo? Di questo io veramente non so persuadermi.

Io non insisterò più oltre in questa discussione, parendomi del resto che i miei argomenti non siano stati validamente combattuti dal Ministero. Rivolgerò solamente alcune parole al signor ministro delle finanze sopra una parte del suo discorso di ieri, nel quale più specialmente si è diretto a me ed all'onorevole mio amico Mellana.

Il signor ministro diceva che il Governo ha fatto un atto di saviezza e di previdenza nell'accettare immediatamente la convenzione dell'anno scorso. Egli prevedeva la crisi annonaria, prevedeva le vicende politiche...

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Non ho detto di prevedere la crisi annonaria.

DEPRETIS. Sapeva per l'esperienza che alla febbre calda delle speculazioni di Borsa doveva succedere la febbre fredda. Allora io devo osservare che se il ministro delle finanze ha la previdenza della febbre fredda, deve anche avere quella della febbre calda, epperò doveva prevedere che al freddo che c'è stato nei mesi passati doveva succedere non dirò l'ardore della canicola, ma per lo meno un tepore di primavera. Quindi se il signor ministro, che ha l'istinto di conoscere il caldo e il freddo delle speculazioni di Borsa, avesse guardato un po' attentamente, avrebbe facilmente potuto discernere che dopo il freddo veniva il periodo migliore, doveva quindi ritardare di qualche tempo la nuova convenzione Laffitte, e fors'anche il prestito, e così avrebbe fatta una convenzione assai migliore, e avrebbe guadagnato alcuni milioni allo Stato.

Ma pur troppo io credo che, per quanta sia la sagacità e l'esperienza, accadono avvenimenti nel giro delle umane faccende e tali fatti che i più previdenti non arrivano a prevedere, e tale io credo che fosse la crisi annonaria e tali le vicende politiche che agitano attualmente l'Europa.

Il ministro ha rivelato poi alcune parole più specialmente a me. Se avessimo fatto più presto, egli disse, la strada dei ducati che sta a cuore al deputato Depretis potrebbe essere più avanzata.

Il ministro ha detto giustamente che quella strada mi sta moltissimo a cuore. Quella strada mi sta a cuore, non perchè attraversi la mia provincia nativa, ma perchè la credo sommamente importante per gl'interessi generali dello Stato. (*Bene!*)

Io trovo poi singolare che il ministro abbia voluto istituire un paragone tra la strada dei ducati e la ferrovia della Savoia. Io ricorderò al signor ministro che quella benedetta strada è sempre stata in contesa coll'interesse e col credito pubblico. Nelle trattative che ebbero luogo col Governo, appena il credito era alcun poco migliorato, il presidente del Consiglio, il quale si ricordava di essere ministro delle finanze, aumentava sempre d'alcun che le sue pretese, di modo che da ultimo, sebbene il credito fosse caduto, malgrado che la crisi finanziaria fosse sopravvenuta, le pretese nell'interesse generale si sono talmente aumentate, che questa linea dovette accettare il connubio forzato colla strada di Acqui.

Il ministro diceva, parlando della necessità di fare subito la linea di Savoia, che noi possiamo prevedere se tra alcuni mesi le circostanze si muteranno per modo che non si potrà forse più stipulare questa convenzione. Ma il signor ministro perchè non ha adoprato la stessa logica separando le due imprese di Acqui e della ferrovia dei ducati? E se circostanze tristi sopravvenissero, perchè non ha pensato il signor ministro che, per mandare ad effetto un suo pensiero, quello

della linea d'Acqui, si correrebbe il rischio di vedere differita la costruzione della strada dei ducati per la quale lo Stato non fa sacrifici e che è reclamata tanto giustamente quanto la ferrovia di Savoia? Io credo che il signor ministro non abbia ragionato rettamente.

Io chiuderò il mio discorso facendo un'ultima osservazione. Il signor ministro diceva che importava di adottare questa strada, anche perchè pareva che la Savoia fosse attualmente un po' sfiduciata. Gli abitanti della Savoia, diceva, avendo sopportato il peso delle tasse come gli altri cittadini, e non vedendo nel territorio della loro provincia alcuna linea di strade ferrate, dovevano naturalmente essere sfiduciati.

Io dico che il signor ministro ha fatto bene a manifestare in tal modo il suo pensiero, perchè egli ha dissipato tutti quei dubbi che potevano per avventura nascere in chi avesse letto la relazione del suo collega il ministro dei lavori pubblici.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. È mia.

DEPRETIS. Ma credo che fosse presentata dal ministro dei lavori pubblici.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. È scritta da me.

DEPRETIS. Bene. Allora nella sua relazione precedente pareva quasi, quando non si adottasse questa legge, dovesse andarne la Savoia in iscompiglio, dovesse riescire quasi impossibile a governarla.

Io ho creduto di consultare gli onorevoli miei colleghi della Commissione deputati della Savoia, ed essi non esitarono un momento a dichiarare che, qualunque fosse il voto della Camera, non c'era dubbio che potesse portare il più piccolo sconcerto nella Savoia.

Del resto io farò osservare che nè in seno alla Commissione nè in questa Camera non si è mai disputato se la Savoia dovesse o non dovesse avere la sua linea di strada ferrata; questa questione è stata posta fuor di discussione. La difficoltà consiste nel trovare una compagnia solida e sicura che offra sufficienti guarentigie, che prometta seriamente una buona strada ferrata alla Savoia, senza sacrifici sproporzionati a carico dello Stato.

Alcuni credono che basti la dilazione di alcuni mesi per procacciare una buona via ferrata alla Savoia con vantaggio dello Stato in generale. Altri sono d'avviso che convenga piuttosto di accettare la convenzione, così come è fatta, con questa stessa compagnia. Qualunque su questa discrepanza sia per essere la decisione della Camera, la Savoia deve sapere che nella Camera non c'è dissenso sul punto più essenziale, quello di costruire la ferrovia; e dirò queste parole, perchè nell'ultima parte del discorso fatto ieri dal signor ministro pareva che questa intenzione venisse rievocata in dubbio. Una sola è la contesa, quella di trovar modo onde eseguire la strada senza aggravare di oneri non necessari lo Stato.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Martelli.

Voci. Ai voti! ai voti!

MARTELLI. Poche saranno le mie parole. Il signor presidente del Consiglio disse che gli uomini di affari...

Voci. La chiusura!

MARTELLI... per poco pratici che sieno, approvverebbero questo contratto. Mi permetta il signor presidente del Consiglio di chiedere ad un cittadino che io stimo immensamente, cioè al signor conte di Cavour, se egli, avendo stipulato un contratto a condizioni discrete, con una cauzione in buone monete sonanti nell'arca, se accondiscenderebbe ad una novazione di contratto rinunciando a questa cauzione e conce-

dendo condizioni gratuite e facilitazioni maggiori all'intraprenditore!

Soggiungerò ancora che in questo capitolato non si favorisce la Savoia, ma, a mio giudizio, se gli arreca danno, perchè, a termini del primo contratto, la società si obbligava a fare 210 chilometri di strada, ed ora, non facendone più che soli 85, non ne fa che i 2/5. e chi farà gli altri 3/5?

Certamente non si faranno che da quell'impresario che otterrà favori immensi, avendo immense difficoltà a superare in confronto della porzione di cui si tratta, e che sarà già eseguita dalla società Laffitte.

Chi potrà concedere questi immensi favori? Aggiungerò inoltre che la relazione sulla quale si appoggiava l'onorevole deputato Depretis per rispondere al signor ministro dei lavori pubblici, relativamente alla navigazione del lago di Bourget, la ebbe da me, ben conoscendo queste località.

Le acque che dal lago di Bourget, per mezzo del canale di Savier si versano nel Rodano sin oltre Cordon e Saint-Didier, ove vi si aggiungono quelle del Guier ad ingrossarle, sono di navigazione incerta, difficile e pericolosa, in maniera che nelle tre stagioni di primavera, d'autunno e d'inverno il transito non può essere sicuro da un giorno all'altro, e ne abbiamo un esempio nelle molte avarie che dovette soffrire la società antica del lago di Bourget, la quale fece cotanto buoni affari che, vendendo i suoi piroscafi alla società dei Papins di Lione, non ne ebbe nemmeno di che pagare le spese, lasciando al verde gli azionisti.

Dirò ancora relativamente al favoritismo ieri da me enunciato a pro delle società straniere, non saperne spiegare la causa se non attribuendola ad effetto magnetico che d'oltremonte viene a dominare il nostro paese; le imprese delle ferrovie di Susa, di Novara, di Savigliano, di Pinerolo ottennero condizioni tali nel paese che a queste si obbligano di riferirsi gli intraprenditori nazionali, col ribasso del 15 per cento, ed anche a queste condizioni vengono respinti e si concedono i lavori, a condizioni più onerose per la nazione, ad impresari esteri; questo lo dico per dimostrare che non si vede chiaro in questo contratto, e che perciò non posso votarlo, perchè lo credo contrario agli interessi dello Stato, e poco favorevole a quelli della Savoia!

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. L'onorevole preopinante disse che dal ministro ne appellava al cittadino, e domandava se il conte di Cavour, come privato, avrebbe firmato un contratto come questo di cui trattiamo. Io ho l'onore di rispondergli che, se credessi mai che come privato non fosse per me conveniente stringere un contratto, certamente non lo firmerei come ministro. Posso francamente assicurare la Camera che non ho mai portato tanta cura ai miei propri interessi quanta ne ho per quelli dello Stato. (*Bravo! Bene!*)

Io non voglio rientrare nella già troppo lunga discussione che ebbe luogo in questi giorni. Dirò tuttavia che in essa parmi ormai essere risultato evidentemente che, ove questa convenzione fosse rigettata, sarebbe impossibile costruire immediatamente una ferrovia in Savoia. L'onorevole deputato Depretis dice: ebbene, a che monta? Fra pochi mesi potremo fare un altro e migliore contratto. Io, o signori, ho l'intima convinzione che fra pochi mesi voi non potrete fare un miglior contratto di quello che vi è sottoposto.

Ho detto nella scorsa tornata che allo spirito di eccessiva speculazione tien dietro generalmente una reazione. L'anno scorso io aveva preveduto questo moto inevitabile del mondo economico, ma io non aveva sicuramente preveduto la crisi annunziata nè la guerra europea. Ma quanto aveva preveduto

allora, e che prevedo ancora di presente, si è che, quando lo spirito d'intrapresa è andato troppo oltre, la reazione non si fa lungamente aspettare. Io ho citato la smania di speculazione sulle strade ferrate, che ebbe luogo in Inghilterra, e ho detto come ad essa sia succeduta una reazione che dura tuttora. Per dimostrare ciò alla Camera con cifre e con fatti positivi non ho che ad indicare il corso delle primarie strade ferrate di Inghilterra al giorno d'oggi, e la Camera vedrà che non è in relazione coi fondi pubblici nè di altra impresa, e ciò perchè, essendosi abusato straordinariamente delle strade ferrate, non si è ancora ristabilita la fiducia degli speculatori in genere d'imprese.

Ora, o signori, io ho l'intima convinzione, e desidererei potermi ingannare, che al giorno d'oggi, od in epoca poco lontana, sarebbe impossibile trovare un'altra compagnia che si assuma di costruire l'intera linea della ferrovia *Vittorio Emanuele* alle condizioni della compagnia Laffitte, ed anche col dono di 4 milioni e mezzo di cauzione, dato il caso che la confisca di questa venisse dai tribunali decretata.

L'anno scorso vi fu una grande smania per le strade ferrate: in tutto il continente d'Europa si presentarono compagnie per imprese molto arrischiante, ma ora credo che fra qualche tempo anche le buone imprese troveranno con difficoltà compagnie che vogliono assumerle.

Io desidero vivamente, e spero anche che la strada dei ducati troverà capitalisti che si accingano a costruirla; ma, malgrado questo mio desiderio vivissimo, io non mi sentirei certo di guarentirne l'onorevole deputato Depretis, giacchè poche settimane or sono ancora, alcuni dei capitalisti che avevano presentate le loro offerte al Governo l'anno scorso, dichiararono non già di aver cangiato opinione sulla grande bontà di codesta strada, ma sì di dubitare fortemente dell'opportunità di tentare di costituire una compagnia in questi momenti.

Se dunque per una ferrovia come quella dei ducati, che economicamente parlando è certo migliore di quella della Savoia, si stenta molto a trovare capitalisti, per tentare i quali la Commissione ha dovuto modificare grandemente il capitolato dal Ministero formulato, come potete voi venire a dire: aspettate alcuni mesi ed avrete una compagnia che vi farà tutta l'intera rete e vi costruirà questa strada a molto migliori condizioni? No, o signori, se voi rigettate questa convenzione e per i motivi legali che ho adottati, cioè per la lite che bisognerebbe sostenere e per quelli di dover sperimentare gl'incanti prima di far decadere questa medesima compagnia, per due anni voi dovete rinunciare assolutamente all'idea di aver un palmo di strada ferrata in Savoia. Ora, io prego la Camera di prendere in seria considerazione questo, a mio avviso, gravissimo argomento.

Ma, dicono gli onorevoli preopinanti (e questo è ciò su cui ha maggiormente insistito il deputato Mellana), voi compromettete l'avvenire della Savoia, in favore della quale noi pure parliamo. Concedendo questo tratto di strada alla compagnia Laffitte, voi impedirete che se ne presenti un'altra a migliori condizioni e col proposito di costruire tutta quanta la linea della ferrovia.

Questo sarebbe vero se noi avessimo avuta la poca previdenza di lasciare in facoltà della compagnia Laffitte di conservare quel tronco di strada senza compiere la rete, perchè evidentemente sarebbe stata padrona della ferrovia della Savoia, ma noi la costringiamo, ove non voglia proseguire, a cedere la strada contro le cedole al pari, e se in allora immediatamente, o poco tempo dopo, troveremo una compagnia disposta a mettersi in luogo del signor Laffitte ed a conti-

nuare quanto egli ha intrapreso, le cederemo il tronco fatto; e, a mio senso, sarà molto più facile il trovare una tale compagnia che voglia continuare un'opera intrapresa, che non trovarne una che voglia incominciare da capo l'opera intera.

Si dice: ma voi vi ponete rispetto alla compagnia in una singolare condizione, le lasciate la scelta o di proseguire o di cedervi la strada. Se le condizioni saranno buone, la compagnia prenderà le vostre cedole perchè saranno al disopra del pari; o le condizioni saranno cattive, ed allora cederà la strada. Ma in verità se questo ragionamento io non l'avessi inteso tre volte, non avrei potuto credere che vi fosse taluno che se ne valesse; giacchè, se le condizioni sono buone per le cedole, lo saranno anche per le speculazioni, essendo cosa notoria che gli avvenimenti politici ed economici influiscono in un modo molto più potente sulle azioni industriali che non sulle cedole del debito pubblico; quindi, se tra due anni le nostre cedole saranno al pari, sarà prova che un gran movimento economico si sarà sviluppato nel nostro paese e in Europa, ed in allora sarà probabile che la compagnia voglia e possa, dico possa, dacchè non basta il volere, perchè dopo aver fatto questo tronco, bisogna ancora procurarsi 50 e più milioni, e bisogna che vi siano gli azionisti disposti a versarli; se al contrario le cedole ribassassero, in allora io sfido il signor Laffitte e i capitalisti più potenti del mondo di trovare azionisti che vogliono versare danaro in strade ferrate. Quando le cedole ribassino del 10, l'onorevole Mellana non può contestare che le azioni delle strade ferrate ribasseranno del 20, del 50; ciò si è veduto ed altrove e presso di noi.

Nei momenti più critici di questa primavera le cedole sul debito pubblico erano ribassate del 20 per cento, mentre le azioni delle strade ferrate scaddero del 40 e 50 per cento. Quindi, se fra due anni il paese fosse mai in condizioni gravi, pur troppo per noi la compagnia abbandonerebbe la strada e prenderebbe le nostre cedole quand'anche queste fossero non al 90 ma al 60, perchè amerebbe meglio cedole a questo saggio che non azioni di strade ferrate che forse non varrebbero il 50 per cento.

Ho detto che vi era un motivo potente per indurre la Camera a votare questa legge, ed è che fra poco tempo, mediante il compimento della strada ferrata di Lione, Ciambèri si troverebbe a maggior distanza, a ragion di tempo da Torino, che non da Parigi. Ma mi si risponde: a questo inconveniente non potrete ovviare se non quando avrete compiuta tutta intera la linea, quando avrete congiunto non solo Ciambèri con Saint-Genix, ma anche Saint-Genix con Lanslebourg.

Domando perdono. La sola linea da Ciambèri a Saint-Genix farebbe che si richiederebbe minor tempo per venire a Torino, che non per andare a Parigi anche colla strada di Lione; per recarsi da Ciambèri a Parigi si richiederebbero sempre da 16 a 17 ore, mentre invece quando vi sarà la ferrovia fino a Saint-Genix, colla strada di Susa e con un servizio celere pel Moncenisio, in 14 ore al più si potrà venire da Ciambèri a Torino.

Ho detto che questa strada avrebbe inoltre il vantaggio di tranquillare gli animi in Savoia da un lato, e dall'altro di dare una spinta allo spirito industriale in quel paese. Ma io non aveva avvertito ad una considerazione gravissima che spiega l'inquietudine che regna in Savoia. Voi non potete ignorare che tutto intorno alla Savoia nella vicina Francia si stanno e costruendo e progettando strade, e fra le altre quella da Ginevra a Lione, che è pur troppo un fatto compiuto, e quella da Saint-Rambert a Grenoble.

Ma si parla anche nei giornali della strada da Grenoble a

Brianzone pel monte Ginevra. Dico schiettamente che questo è uno spauracchio. Non penso che la strada si possa fare; ma se ne parla seriamente, se ne parla non solo nei giornali, ma nei Consigli generali a Parigi, e negli stessi Consigli del Governo, uno de' suoi membri appartenendo a quelle località.

Ora tutto ciò produce una grande agitazione, e non vi è dubbio che, se quest'impresa non fosse impossibile, come io reputo, e si venisse davvero compiendo, la Savoia sarebbe rilegata in un angolo dell'Europa all'infuori di qualunque comunicazione. Ora è cosa naturalissima che siffatti progetti producano in quella provincia una grave inquietudine.

Non tutti possono addentrarsi nello studio delle difficoltà che l'opera presenta, e la rendono quasi impossibile; ma è un fatto, è una realtà che questi progetti generano una grande inquietudine; e quando la Savoia vede strade ferrate che si eseguiscano nelle sue vicinanze, e progetti di altre strade che appunto tendono a toglierle ogni commercio, è naturale che in essa si desti una certa apprensione.

Io credo sia ottimo consiglio calmare queste inquietudini quando lo si può fare senza gravi sacrifici.

Vediamo finalmente quali sono questi sacrifici.

Vi sono due ipotesi: o la compagnia dopo due anni prosegue, e allora siamo tutti soddisfatti, perchè niuno, nè l'onorevole Depretis nè l'onorevole Mellana nè l'onorevole Martelli, ha posto in dubbio l'utilità dell'antica convenzione.

Essi dicono: purchè tale convenzione si eseguisca, non vi è più nulla a dire. Dunque in questo caso siamo tutti soddisfatti.

Vi è poi l'altra ipotesi, che la compagnia non prosegua, e allora che cosa avremo fatto? Avremo comprato per 15 milioni 85 chilometri di strada ferrata. Noi saremmo obbligati a pagare 750,000 lire all'anno per avere 85 chilometri di prolungamento della strada dello Stato, e persino di quella dei ducati. Perchè non siamo in perdita, bisogna che questi 85 chilometri ci fruttino il 10 per cento, cioè un milione e mezzo di prodotto lordo, vale a dire circa 18,000 lire per chilometro.

Io non sosterrò che sia dal primo anno su questa linea ci sarà un traffico tale da produrre 18,000 lire per ogni chilometro; ammetto anzi che nei primi anni vi sarà qualche perdita.

Ma, come osservava il mio collega ed amico il ministro dei lavori pubblici, questa perdita sarà compensata dalle economie che faremo sulle poste, sul mantenimento della strada reale, se, come spero, adatterete il progetto che egli vi ha presentato, dalle economie che faremo sul trasporto dei detenuti, sui trasporti militari, insomma da tante economie che ne potranno rappresentare una parte notevole.

Ma io lo dico con piena convinzione: se non pel primo anno, in brevissimo spazio di tempo, voi avrete non una perdita, ma un beneficio.

Sopra una strada così rilevante come questa che metterà in relazione centri così importanti, la Francia, l'Inghilterra, il Belgio, insomma i paesi più ricchi e più popolati coll'Italia e coll'Oriente, è impossibile che non si abbia un largo compenso. Basta facilitare le comunicazioni per vederle aumentate in una proporzione rapidissima.

Noi tutti, o signori, abbiamo potuto accertare come qualche maggiore facilità nelle comunicazioni tra la Savoia ed il Piemonte abbia aumentato in proporzione larghissima il numero dei viaggiatori su quella linea. Io mi ricordo che alcuni anni sono, non saprei dire se nel 1848 o nel 1849, vi esisteva tra Ciambèri e Torino una comunicazione, per cui la

diligenza di Bonafous faceva tre gite ogni settimana. Ora dopo pochi anni e dopo lo stabilimento delle messaggerie imperiali, le quali hanno diminuito il prezzo e accelerate le corse, abbiamo Bonafous che fa viaggi quotidiani, e le messaggerie imperiali che hanno vetture doppie di quelle di Bonafous, e vediamo che queste vetture sono continuamente piene zeppate di viaggiatori, ed avviene spesso volte che non si trova posto; questo è accaduto l'anno scorso, se non erro, o due anni fa ad alcuni membri di questa stessa Camera, i quali dovettero soggiornare parecchi giorni a Ciambèri per non trovar posto nè nei corrieri nè nelle diligenze.

Se dunque un semplice acceleramento nel trasporto delle vetture e qualche facilitazione nel prezzo ha fatto più che triplicare il numero dei viaggiatori che passano il Moncenisio, quando avremo una strada ferrata, e così non vi sia più che il Moncenisio da attraversare, io ritengo che il numero dei viaggiatori quadruplicherà e quintuplicherà, perchè avremo una gran parte di quelli che ora preferiscono la strada di Marsiglia e di Genova; giacchè, se non si contesta che Marsiglia possa fare a Genova, rispetto al commercio di Lione, una concorrenza vivissima per ciò che riflette le mercanzie, per i viaggiatori l'onorevole Depretis non contesterà che, anche con quei soli 85 chilometri, non sia più pronto e più economico di passare dalla Savoia in Piemonte che non recarsi da Lione a Marsiglia.

Ora l'onorevole Depretis non contenderà nemmeno che nelle strade ferrate i viaggiatori sono una maggior sorgente di lucro che le mercanzie, imperocchè la proporzione delle spese è minore in una ferrovia dove l'elemento principale è il trasporto delle merci, essendo evidente che costa meno il trasportare un uomo che un quintale di mercanzia.

L'onorevole Depretis tiene in poco conto il commercio interno del nostro Stato.

A tale proposito dirò che non voglio punto menomare la importanza del commercio di transito, ma che non vi può essere confronto tra questo ed il commercio interno.

La Camera sa che l'Inghilterra ha pochissimo commercio di transito, e nulladimeno è la prima nazione industriale dell'Europa. Del rimanente altre volte ho già fatto avvertire che i principali nostri prodotti sono quasi tutti spediti in Francia. Dove mandiamo i due terzi delle nostre sete e dei nostri risi? In Francia. Su 200,000 quintali di riso che si esportano, 150,000 vanno colà.

Se senza strada di ferro si deve, massime dove ci è ricerca di mercanzie, pagare otto o nove lire per balla di riso onde mandarla a Lione, quando la ferrovia fosse compiuta, si farebbe soltanto la spesa di tre lire. Ora su 150,000 quintali si otterrebbe un'economia di 700,000 lire, ed il deputato Depretis sa che ci vuole molto commercio di transito per far guadagnare al paese questa somma.

DEPRETIS. Ma bisognerebbe che fosse compiuta.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Ma sarà poi sì poca cosa il commercio di transito dalla Lombardia? La Lombardia, la Camera lo sa, manda una quantità straordinaria di seta non solo in Francia, ma in Inghilterra. Il principale sfogo delle sete lombarde è il mercato inglese. Ora per recarsi in Inghilterra la Lombardia ha due strade, quella del Cenisio e quella del San Gottardo. Allo stato attuale delle cose, mi duole il dirlo, il San Gottardo gode della superiorità sulla strada del Cenisio, massime riguardo al tempo. Ma quando voi avrete, non tutta la linea, ma questi 85 chilometri che faranno guadagnare 24 ore ai convogli, la superiorità sarà ristabilita per la strada del Cenisio, e quelle dieci o dodici mila balle di seta che ogni anno valicano il San

Gottardo lasceranno quella strada e passeranno pel Moncenisio. Questo non solo somministrerà un alimento alla strada ferrata della Savoia, ma accrescerà di molto il beneficio e della strada ferrata dello Stato e delle strade ferrate particolari, specialmente quella di Novara.

Io quindi mi riassumo e dico che la Camera deve ritenere che, rigettando questa convenzione rimanda a due anni la questione delle strade ferrate in Savoia, e che in tal modo lascia sussistere quella inquietudine, quell'agitazione che nasce in questa provincia naturalmente dal vedere costruirsi dintorno a lei strade ferrate, dal vedere poste avanti strade ferrate che produrrebbero un colpo mortale al suo commercio ed alle sue industrie.

Io dico che con questa convenzione voi siete in mezzo a due alternative: o di non vedere portata a termine una rete di cui riconoscete l'utilità, oppure di dovere acquistare per 15 milioni 85 chilometri di strada, ed in questa circostanza voi non vi esponete che ad una perdita che viene ad essere larghissimamente compensata da un lato dalle economie che farete sopra molti rami del servizio pubblico e dal maggior prodotto delle vostre strade ferrate dello Stato e dai grandi vantaggi che devono risulturne a tutte le provincie dello Stato, e specialmente alle provincie che costituiscono il ricco bacino del Po, le quali non si tengono forse in quel conto in cui si dovrebbero avere. Io spero quindi che la Camera vorrà accettare il progetto di legge che le è sottoposto.

Voci. Ai voti! ai voti! La chiusura!

PRESIDENTE. Domando se è appoggiata la chiusura.

(È appoggiata.)

FARINI, relatore. Domando la parola.

Voci. Ai voti! Basta!

FARINI, relatore. Spero che la Camera mi concederà licenza di dire, brevemente come soglio e più brevemente di quello che soglio, poche parole le quali avvalorino l'opinione che la maggioranza della Commissione ha già espresso nella relazione.

Io non mi intratterrò a parlare delle accuse di poco accorgimento che sono state mosse ai ministri i quali hanno, a mio avviso, risposto molto acconciamente; nè mi cade pure nel pensiero di prendere le difese dei direttori della compagnia Laffitte, avendo detto nella relazione come la minoranza non solo, ma tutta la Commissione li abbia giudicati degni di riprensione. Oggi non si tratta, o signori, di sindacare ciò che i ministri hanno fatto nè di fare il processo dei direttori della compagnia Laffitte, il quesito che ci viene proposto, se io non isbaglio, è in questi termini:

Dato il male avvenuto, date le condizioni economiche della compagnia Laffitte, date le condizioni universali del credito pubblico, quale è il partito che si debba abbracciare da coloro i quali vogliono senz'altro dannoso indugio incominciare la costruzione della strada ferrata della Savoia?

Voi vedete che, riducendo la questione e il mio dire in questi ristretti termini, non vi minaccio di un lungo discorso.

Tutte le cose che ieri ed oggi egregiamente disse l'onorevole Depretis per provare qual rischio corra Genova nella sua lotta commerciale con Marsiglia quadrano piuttosto alla questione generale sulla rete delle strade ferrate di Savoia, che a questa nostra particolare questione.

E siccome l'onorevole Depretis e gli altri onorevoli commissari da noi dissenzienti, e tutti coloro che ragionarono in questa Camera, hanno attestato essere loro intendimento il provvedere che la Savoia abbia la strada ferrata, egli è pienamente inutile il contendere sulla maggiore o minore assoluta o relativa importanza od utilità di un'opera da tutti de-

siderata, da tutti addimandata. E rispetto all'importanza ed utilità del tronco che oggi è proposto vuoi porre il partito in questi termini:

Un tratto di 165 chilometri separa le nostre strade cisalpine dalla Francia; sarà egli utile il costruire subito 85 chilometri di strada ferrata che abbreviino le distanze? La risposta corre pronta ed ovvia alla mente di tutti. Ma, volendo ricercare quale sia il partito migliore che si debba abbracciare da noi tutti (dacchè tutti vogliamo la pronta costruzione della strada ferrata della Savoia), bisogna considerare quali siano i mezzi che vengono recati innanzi da chi contende a noi di approvare la convenzione proposta dal Governo, coi temperamenti che la maggioranza dei commissari ha introdotti. Sorge, mi pare, l'onorevole deputato Mellana a dire: mandate sana la compagnia Laffitte; voi avete del suo quattro milioni e mezzo, pigliateli per rappsaglia della mala volontà che ha dimostrata, e con quel danaro compite questo tronco di strada che è utile alla Savoia, utile ai commerci internazionali ed acconcio al compimento dell'impresa divisa un anno fa. Ma a questo proposito viene anzitutto in considerazione che, per ispendere questi quattro milioni e mezzo, vuoi dar tempo ad ottenere la necessaria sentenza dei tribunali, che facciano abilità di prenderli; ma e gli altri 10 milioni che mancherebbero (presi questi quattro milioni e mezzo, che il deputato Mellana porta a cinque, sperando farsi restituire le 500,000 lire spese in anticipazione), gli altri 10 milioni, domando io, dove si prenderanno? Il deputato Mellana dice: ricorrete alla Banca; essa ha debito di darveli quando ne abbisognate.

Ora io domando alla Camera se nelle attuali condizioni del credito sarebbe buon consiglio il prendere alla Banca questi 10 milioni; io chieggo se essa non veda a colpo d'occhio come nelle strettezze attuali il commercio verrebbe a mancare del principale, dell'unico soccorso.

Adunque, se si volesse seguire il consiglio dell'onorevole Mellana, dovrebbe passare buon tempo prima che voi foste abilitati a spendere il danaro che tenete in pegno della compagnia, poi vi mancherebbero gli altri milioni che vi sono necessari per compiere questo tratto di strada, e, non potendo nè dovendo voi prenderli alla Banca, vi converrebbe o fare un altro imprestito a condizioni cattive, o non so quale altro partito seguire.

Ma vi è un altro spediente che nel seno della Commissione e nella Camera è stato raccomandato dall'onorevole deputato Farina.

Egli dice: quando voi avete stabilita la convenzione le condizioni generali del credito erano molto peggiori di quelle che oggi siano; ora, dacchè queste condizioni sono migliorate, perchè non terrete nuove pratiche colla compagnia onde ottenere patti migliori?

Ma egli è pur sempre vero che, se questo partito dell'onorevole Farina a prima giunta pare molto ragionevole, esso non adempie al massimo dei bisogni, che è quello di fare presto.

Nè giova sperare che si farà pur presto tenendo nuove pratiche colla compagnia Laffitte. La Camera è già per chiudere le tornate della prima parte della Legislatura; se in questi ultimi giorni non vince la legge che il Ministero raccomanda, noi non potremo mettere in deliberazione questa strada di Savoia che fra quattro o cinque mesi.

Se adunque si potesse pur fare prontissimo accordo col signor Laffitte, dovrebbero passare cinque mesi almeno prima che potesse avere la sanzione del Parlamento, e questo indugio tanto importerebbe quanto lo indugiare un anno,

perchè trascorrerebbe appunto la stagione acconcia ad intraprendere i lavori. Quindi, lo ripeto, la proposta dell'onorevole Farina, sebbene sia più ragionevole delle altre, si discosta da quel fine principalissimo che tutti vogliamo raggiungere, che è quello di non ritardare di più, con danno della Savoia e dello Stato, l'incominciamento della strada ferrata.

Ma gli appunti principali che sono stati mossi contro questa convenzione riguardano la parte che dirò finanziaria. Dicesi infatti: voi fate un pessimo contratto; eravate obbligati a garantire il 4 e mezzo per cento sul capitale che la compagnia avrebbe speso per condurre a compimento tutta la rete di strade ferrate divisata nell'anno decorso, ed ora andate incontro al rischio di pagare invece il 5 per cento sopra quindici milioni per una strada che la compagnia vi cederà. Forse io prendo abbaglio, ma mi pare di essere assai più franco a difendere questa parte della convenzione che tutto il resto. Il signor ministro delle finanze ha ben detto or ora che, se la compagnia vuol condurre a compimento la sua impresa, noi restiamo nelle condizioni stesse che ci erano fatte dalla legge del 29 maggio dell'anno decorso. Non discutiamo adunque su questo caso, e ponderiamo invece quello in cui la compagnia rinunzi al suo contratto, ed a termini di questa convenzione venda allo Stato la sua strada per quindici milioni.

Si è detto che la farà pagare molto cara. Ma a ciò si risponde che nella convenzione attuale sono fermate tali clausole, le quali ci garantiscono, fin dove può aversi guarentigia, contro il sovrachio di spesa che i lavori saranno condotti nel più acconcio modo e con tutto il possibile risparmio. A che si deve aggiungere che per maggior guarentigia noi proponiamo che nella legge stessa sia sancita l'osservanza di quei regolamenti amministrativi e tecnici che debbono governare l'impresa.

Per la qual cosa io non so vedere grande pericolo che noi paghiamo a troppo caro prezzo questa strada: io non vedo pericolo maggiore di quello che incontriamo ogniqualvolta deliberiamo fare una spesa pubblica, dacchè il pericolo di spese che sovrachino quelle che gli ingegneri hanno divisato vi è pur sempre e ne abbiamo pur troppo prove frequenti.

Ma si soggiunge: voi pagherete 75,000 lire di più di quello che paghereste se doveste pagare il 4 e mezzo per cento. Io invece faccio ragione che: o la strada è buona tanto che la compagnia si cimenti a compiere l'opera sua, e questo rischio non si corre; o la strada non rende tanto da incoraggiarla a continuare l'opera, e lo Stato, pagandola con cedole di rendita 5 per cento al pari, non si carica in realtà di un peso maggiore. E valga il vero: il signor ministro ieri ci diceva, a mio avviso, molto acconciamente che, se le cedole dello Stato a quei di scapitassero quanto oggi scapitano, egli non pagherebbe già questa strada 15 milioni, ma la pagherebbe solo 10, 11 o 12, a seconda delle vicende del credito pubblico.

Ma io voglio porre il caso che le cedole dello Stato siano al pari, e credo potervi addimostrare che in questo caso il contratto sarà più vantaggioso che mai.

L'onorevole Mellana augurava tempi in cui sia possibile la conversione della rendita! Ma, signori, se quei tempi giungessero e se fosse fermo il patto della guarentigia 4 e mezzo per cento, voi non potreste esimervi dal pagare la differenza in meno.

Se invece venendo quei tempi di molto credito delle cedole del debito pubblico voi avrete riscattata la strada con rendita redimibile 5 per cento, voi potrete fare la conversione,

non solo al 4 1/2, ma al 4 ed anche al 3 per cento. Laonde per questo rispetto io mi risolvo che la convenzione non solo non è dannosa, ma è vantaggiosa.

Se la questione fosse solamente fra lo Stato e la compagnia, forse si potrebbe senza pericolo andare spediti alla deliberazione che alcuni propongono, cioè a dire, senza altro riguardo, far condannare in danaro la compagnia e studiare altri modi per costruire le strade in Savoia.

Ma non è vero, o signori, che la questione sia soltanto fra lo Stato e la compagnia, vi è la Savoia di mezzo, ossia vi è di mezzo la necessità per una parte cospicua dello Stato di essere accomodata di quei vantaggi di cui altre parti sono gratificate. Quindi la mente ricorre sempre a quel primo quesito, di studiare cioè il mezzo il più pronto per fare la strada, e quindi si debbono lasciare da banda tutti i partiti che ci allontanano dal fine principale che vogliamo raggiungere.

Io non prolungherò di più questa già lunga discussione. Siamo per ritornare alle case nostre a riposarci di lunghe fatiche. Noi abbiamo in vantaggio dello Stato diminuito un balzello che pesava gravissimo sulle classi laboriose, ma siamo stati nello stesso tempo costretti a rendere il partito per altri balzelli. Se a ciò siamo stati condotti dalla necessità di assettare la finanza, potremo dunque attestare, checchè si dica in contrario, che avendo tolto il dazio sui cereali, non abbiamo poste gravezze maggiori. Noi abbiamo dotato il paese di un nuovo Codice di procedura, noi abbiamo progredito sulla via delle riforme; or son pochi giorni abbiamo vinta una legge che lascia sperare si possa compiere una strada importantissima, la quale deve metterci in pronta e sicura comunicazione coll'Italia centrale.

Ora, se anche quella nobile parte dello Stato, dalla quale ci separano le Alpi non domate finqui e con grande difficoltà domabili, avrà la certezza di venir presto in possessione di una ferrovia e dei meritati vantaggi che se ne ripromette, io credo che l'opera che abbiamo condotto a termine in questo primo periodo della Legislatura potrà essere lodata da tutti coloro i quali con animo imparziale e discreto apprezzano i lavori nostri ed i benefizi del sistema parlamentare. (*Bravo!*)

PRESIDENTE. Il deputato Paolo Farina ha presentato la seguente proposizione:

« È fatta facoltà al Governo di concedere alla compagnia della strada ferrata *Vittorio Emanuele* presieduta dal signor Carlo Laffitte di costruire per ora il solo tronco di strada ferrata da Aix a San Giovanni di Moriana, e di effettuare la restituzione della cauzione prestata dalla stessa compagnia a misura della esecuzione dei lavori, ed in modo che lo Stato concorra coi fondi della cauzione nella spesa di costruzione di questo tronco in proporzione eguale a quella in cui vi concorrerà la compagnia con altri suoi fondi, ed a condizione che i lavori eseguiti, i terreni spropriati, ed i materiali provvisti e dal Governo accettati subentrino fino a debita concorrenza nel vincolo della cauzione in fondi pubblici dal Governo restituiti, e ferme nel resto le disposizioni portate dalla convenzione 12 aprile, e legge 29 maggio del 1853. »

FARINA P. Domando di dire poche parole per svilupperlo.

Il mio emendamento non fa che accordare le domande che sono state fatte dal signor Laffitte; esso riproduce le stesse espressioni che si trovano nella lettera del commissario regio. Io sono partito da questa base, e ne sono partito tanto più volentieri perchè il mio emendamento, a mio credere, è quello che fornisce il mezzo più pronto per mandare ad esecuzione la strada ferrata della Savoia.

Se esaminiamo la nuova convenzione, troviamo che quella pronta esecuzione, sulla quale tanto hanno insistito i signori ministri e il signor relatore, non è punto stipulata, anzi in essa si accorda un termine ancora di sei settimane a presentare i progetti. Ora questo termine, che nelle condizioni del precedente contratto è già spirato, nella nuova convenzione si proroga di sei settimane, e si rimette la compagnia in tempo a presentare i progetti. Dunque non vi è pronta attuazione, perchè oltre queste sei settimane, colle quali si prolunga un termine già spirato, si concedono poi, dopo l'approvazione dei progetti, tre altri mesi per cominciare i lavori; ed ecco con tutte queste dilazioni perduto tutto quel vantaggio sul quale tanto si insiste, e per cui più non si vorrebbe trattare con altre compagnie.

Dove è dunque l'immediata esecuzione di cui mi parlano i signori ministri ed il signor relatore, quando per quattro mesi e mezzo, quand'anche subito passasse la legge, è fatta facoltà alla compagnia di dilazionare a cominciare i lavori?

Io non insisterò gran fatto sulla dimostrazione della convenienza di questo mio emendamento, perchè ho già detto come essendosi variate le condizioni del credito da quando si fece la convenzione Laffitte al momento attuale, è giusto che lo Stato profitti di questa variazione.

Il signor ministro ha risposto: questa variazione è solamente relativa ai fondi pubblici, ma quanto alle azioni di strade ferrate la cosa corre diversamente.

Il signor ministro si è dimenticato di una cosa principale, ed è che altro sono le strade in cui il Governo non garantisce un interesse determinato, altro sono quelle in cui un interesse è garantito dallo Stato. Quando vi è un interesse determinato garantito dallo Stato è naturale che le azioni delle strade ferrate seguano il corso della rendita dello Stato, perchè appunto lo Stato stesso è obbligato a fornire quella determinata rendita. Cosicché si sono confuse due cose differenti: le strade ferrate che non hanno interesse garantito, colle strade ferrate che, come questa, hanno un interesse garantito dallo Stato.

Io credo adunque che, avuto riguardo al corso attuale delle rendite sullo Stato, si debba tener conto di questa variazione e profittare del miglioramento che si verifica su tutti i mercati di Europa.

Mi occorre di combattere un'altra osservazione che fu messa in campo.

Si è detto che lo Stato non faceva alcuna perdita adottando la nuova convenzione, perchè, si dice, tutto al più la strada si pagherà 15 milioni. Quelli che così ragionano non tengono alcun conto del punto principale, il quale è di assicurare una strada ferrata alla Savoia. Ora io domando se, quando si sarà regalata alla compagnia Laffitte la garanzia da essa data per l'esecuzione della strada intiera, si avrà una maggiore assicurazione che questa venga eseguita.

Il ministro ed il relatore, mentre dicono di voler assicurare l'esecuzione della strada della Savoia, vengono a distruggere l'unica garanzia che vi è a tale riguardo, la quale sta appunto nella cauzione che era vincolata ed ora si svincola colla nuova convenzione.

Per conseguenza, anche sotto questo aspetto, non si potrebbe sostenere il nuovo contratto.

Io spero quindi che il mio emendamento sarà dalla Camera accolto.

PRESIDENTE. Domando se è appoggiata questa proposta.

(È appoggiata.)

Il deputato Martelli ha presentato una risoluzione concepita in questi termini:

« La Camera, ritenuto essere cessate le cause che diedero spinta alle proposte modificazioni, dichiara voler mantenere la convenzione Laffitte del 20 aprile 1853 e passa all'ordine del giorno. »

MARTELLI. La ritiro.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento del deputato Paolo Farina.

(Non è approvato.)

**RELAZIONE SULLA REQUISITORIA
PER PROCEDERE CONTRO IL DEPUTATO CHENAL.**

PRESIDENTE. Il deputato Deforest ha la parola per presentare una relazione.

DEFORESTA, relatore. Ho l'onore di presentare la relazione della Commissione incaricata di riferire sulla domanda di autorizzazione per procedere contro il deputato Chenal. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1624.)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

RIPRESA DELLA DISCUSSIONE SULLA NUOVA CONVENZIONE PER LA FERROVIA VITTORIO EMANUELE IN SAVOIA.

PRESIDENTE. Leggo gli articoli del progetto di legge:

« Art. 1. È approvata la convenzione stipulata il 27 aprile 1854 tra il ministro delle finanze e quello dei lavori pubblici rappresentanti lo Stato, e Carlo Pietro Eugenio Laffitte presidente del Consiglio d'amministrazione della compagnia della strada ferrata *Vittorio Emanuele*, e da questa approvata nell'assemblea generale del 25 maggio 1854, portante modificazioni al capitolato di concessione annesso alla legge del 29 maggio 1853. »

(È approvato.)

« Art. 2. La compagnia della strada ferrata *Vittorio Emanuele* è obbligata all'osservanza di tutte le clausole e disposizioni dei regolamenti amministrativi e tecnici annessi alla presente legge, nei quali sono stabilite le norme a seguirsi dai commissari e dagli ingegneri del Governo per il sindacato dei conti, per l'ispezione dei lavori e per la sorveglianza alle spese di qualsivoglia natura. »

(È approvato.)

« Art. 3. Le spese, quali sieno, di amministrazione della compagnia, comprese quelle del servizio tecnico, saranno ridotte per modo che non oltrepassino in verun caso la somma di annue lire ottantamila. »

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Io non contesto che la Commissione abbia fatto bene a voler restringere le spese di amministrazione della compagnia. Se queste non potevano considerarsi come esuberanti quando si trattava di un'impresa di 60 o 70 milioni, questa impresa, essendo per ora ridotta a 15, ragion voleva che fosse la spesa d'amministrazione pur essa diminuita. Tuttavia faccio osservare che con quest'articolo, non solo si riducono le spese d'amministrazione, ma altresì quelle del servizio tecnico. Ora io credo che non si possa nè si debba ridurre la spesa del servizio tecnico e che la Camera non debba, riguardo ad esso, prescrivere veruna restrizione. Noi abbiamo evidentemente un interesse massimo acciocchè la strada sia

bene costrutta, poichè lo Stato può eventualmente acquistarla. È dunque di somma nostra convenienza che questo servizio tecnico sia bene organizzato.

Questa compagnia ha posto alla testa del servizio tecnico un ingegnere il quale ha fatte incontestabilmente le sue prove, mentre costrusse sotto uno dei primi ingegneri d'Inghilterra, il signor Loch, la strada da Parigi a Rouen e da Rouen all'Havre, ha fatto poi, come ingegnere in capo, la strada da Rouen a Dieppe, e prima di venire direttore in capo della strada della Savoia, era ingegnere in capo di una linea importantissima, quella di Cherbourg, quindi abbiamo in questo ingegnere tutte le garanzie di un uomo distinto e capace.

Io non andrò certo a discutere se questo ingegnere abbia chiesto una somma esagerata per stipendio; dico solo che ha chiesto meno di quanto si paga in Francia agli ingegneri delle strade ferrate, molto meno di quello che si dà all'ingegnere-capo della strada di Lione, e certo infinitamente meno di quanto in Inghilterra si corrisponde agli ingegneri-capi delle strade ferrate.

Io non reputo nè opportuno nè conveniente di vincolare la compagnia nelle paghe che essa assegna al corpo tecnico.

Vi è una considerazione morale, ed è che se noi costringiamo la compagnia a mandar via i suoi ingegneri od anche, tenendo questi ingegneri, la costringiamo a ridurre le loro paghe e a renderli malcontenti, evidentemente chi ne patirà sarà la strada ferrata, che sarà meno bene costrutta ad onta della sorveglianza attiva dei nostri ingegneri i quali impediranno sempre i maggiori abusi, ma, tra il far bene una strada ed il farla soltanto in modo che non possa dar luogo a proteste ed appigli per parte del Governo ci corrono ancora molti gradi.

Quindi io credo opportuno di togliere questa frase: « comprese quelle del servizio tecnico. »

DEPRETIS. Io non ho adottato il progetto di legge della Commissione, ma io ho collaborato insieme agli altri membri della Commissione alla compilazione di questa parte di esso.

Quantunque io non sia per adottarlo, credo che la Camera non possa quanto meno accettare l'emendamento proposto dall'onorevole ministro delle finanze.

Se la compagnia fosse al suo nascere, quantunque ci sia in questa strada direttamente, strettamente interessato lo Stato, io capirei che non si deve incagliare soverchiamente il suo andamento amministrativo. Ma io prego la Camera di osservare che, quantunque dalla concessione a quest'epoca non si sia fatto niente di utile, tuttavia andrà a carico dello Stato, come spesa di costruzione o come un aumento del capitale sociale, una somma già enorme. Abbiamo 250,000 lire per commissione di banca pagata ai fratelli Rothschild; abbiamo 300 e più mila lire di spese d'amministrazione già fatte.

Ma esaminiamo la natura di queste spese d'amministrazione.

Ho già detto ieri che il servizio tecnico anche pel tempo trascorso, dovendosi preparare tutti i progetti di massima e di dettaglio di una linea così lunga, poteva sicuramente impiegare utilmente il suo tempo; ma quanto al consiglio d'amministrazione a cui furono assegnate 72,000 lire, mi si permetta il dirlo, sono una spesa grave e veramente inutile.

E poi abbiamo ancora due altri uffici: uno, l'amministrazione centrale stabilita a Parigi, che costa 18,000 lire; l'altro, la delegazione stabilita a Ciamberti che ne costa 17,400; più ci sono le spese del materiale; ma tutte queste spese per il passato non sono state d'alcuna utilità; eppure bisognerà, poichè veggo che la Camera finirà per approvare la conven-

zione, malgrado le opposizioni fatte, bisognerà, dico, che lo Stato assuma a suo carico queste spese.

Ritenuto dunque quest'aggravio, a cui va incontro lo Stato, ritenuto che i direttori stessi della compagnia debbono capire che un peso così grave com'è quello che colla nuova convenzione si assume lo Stato per facilitare l'impresa nell'impegno in cui essa si è messa, esige da parte loro un qualche sacrificio.

Dunque si riducano le spese dell'amministrazione nella proporzione dell'impresa; si faccia il confronto tra l'importanza dell'opera che ora si vuole costruire e la prima, e si faccia una riduzione proporzionata. La Camera vedrà che la nuova impresa si restrinse al terzo dell'impresa totale; dunque si riducano al terzo, ad un dipresso, le spese d'amministrazione.

Questo è il ragionamento che si fece nel seno della Commissione.

Si è avuto riguardo al servizio tecnico; ma si è detto: vi sono 107 mila lire di spese di pura amministrazione, oltre le spese del materiale, che paiono pur calcolate grassamente; vi è dunque un largo margine per la riduzione.

Noti la Camera che lo Stato deve poi aggiungere 33, 40 o 45 mila lire pei suoi ingegneri destinati alla sorveglianza e direzione tecnica dei lavori e dei progetti di questa linea.

Se noi mettiamo insieme queste spese, evidentemente sono esorbitanti; quindi io prego la Camera di confermare il voto della Commissione, e di mantenere la cifra da essa adottata, ritenuto che al servizio tecnico in questa cifra è provveduto sufficientemente, e che, per quanto riguarda il Consiglio di amministrazione ed all'amministrazione centrale di Parigi, ed alla delegazione di Ciamberti, io credo che la compagnia ed i suoi direttori, considerando i carichi gravissimi che in questa convenzione s'impongono allo Stato e che non furono punto diminuiti dai ragionamenti in contrario del ministro delle finanze, non potranno addurre motivo ragionevole per recusare il loro assentimento.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io debbo far osservare che per una spesa annua che non sarà certamente di gran rilievo sarebbe pessimo consiglio il non lasciar libera la compagnia di prendere quel personale tecnico che è assolutamente necessario, compromettendo per una piccola economia la buona condotta, il sicuro e pronto esito dell'impresa.

Noti poi il deputato Depretis che le spese di cui si ragiona già si trovano ridotte in proporzione...

DEPRETIS. No, non sono ridotte in proporzione.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Se il termine accordato per la costruzione degli ottantacinque chilometri di strada fosse eguale a quello fissato nel capitolato primitivo per tutta la linea, egli avrebbe ragione, ma nella nuova convenzione il termine che prima era di quattro anni fu limitato a due soli. Avvertasi poi che certamente tutta la linea non si sarebbe potuta finire in quattro anni, giacchè gli studi fatti dimostrarono essere necessarie opere di lunga lena, come gallerie, viadotti e simili. Dunque bisogna tener conto di questa riduzione di tempo da cui ne viene in proporzione ridotto il dispendio dell'amministrazione.

Egli è d'uopo poi anche por mente che questa ferrovia non è in condizioni di esecuzione troppo facile e per cui basti un personale meno abbondante o capace. Citerò la sola operazione delle espropriazioni la quale in una provincia ove le proprietà sono oltremodo divise riuscirà lunga e complicata.

Sorgeranno infinite opposizioni e contestazioni per risolvere le quali occorre un personale tecnico assai numeroso, se si vuole procedere colla maggior celerità. Ciò ben sanno l'onorevole deputato Menabrea, che non so se sia presente, ed

altri deputati della Savoia, i quali vennero a presentarmi una quantità di reclami di comuni e di particolari.

Chi chiede che la linea passi presso a un dato centro di popolazione, chi vuole che si eviti di tagliare un dato fondo, di passare vicino ad una sua fabbrica, insomma un numero infinito di domande. Non parlo poi delle questioni principali sulla direzione della linea; chi vuole adottato un tracciato, e chi un altro opposto, questioni tutte infine che con uno scarso personale è impossibile che si risolvano prontamente.

Voci. Ai voti! ai voti!

DEPRETIS. Io faccio una sola osservazione.

Il Ministero abbandonando la base del valore capitale dell'impresa che servì alla Commissione nel ripartire approssimativamente le spese d'amministrazione si è invece attenuto a quella del tempo, e della lunghezza della linea. Io osservo che quanto al tempo, la base non riesce certo più gravosa, e quanto alla lunghezza della linea sta sempre che gli ottantacinque chilometri sono i più facili a costruirsi.

Vede dunque il signor ministro che le sue ragioni non mi pare abbiano gran peso.

Voci. Ai voti! ai voti!

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Risponderò all'onorevole Depretis che io ho tenuto conto del tempo e della lunghezza mentre egli non ha tenuto conto del tempo.

Egli disse: si tratta di costruire 85 chilometri di strada che sono i più facili, ma avverta che fra le condizioni della convenzione avvi l'obbligo di avere in questi due anni studiate tutte le altre linee, affinché al compimento del termine suddetto la società, possa, volendo continuare nella concessione, intraprendere immediatamente i lavori delle rimanenti linee od in difetto possa il Governo provvedere senza ritardo alla prosecuzione delle ferrovie in quel modo che ravviserà migliore.

Dunque non si tratta solamente della sola costruzione di 85 chilometri, ma ben anco della redazione dei progetti definitivi di tutta la linea, e questo è il lavoro principale degli ingegneri, più grave ancora degli altri.

DE VIRY. Je demande la parole.

FARINI, relatore. Io la cedo.

DE VIRY. Ayant été un des membres de la Commission qui ont le plus insisté pour réduire les frais d'administration, je crois devoir expliquer en quelques mots ma pensée à cet égard. Je comprends très-bien, d'après les raisons développées, qu'il serait imprudent et même peut-être impossible de réduire les frais d'administration pour ce qui regarde la partie technique.

Je ne disconviens pas que peut-être il sera nécessaire qu'outre les ingénieurs du Gouvernement, il y en ait aussi d'autres appartenant à la compagnie pour continuer les études relatives à l'achèvement de la ligne.

Mais je crois qu'il sera très-facile de réduire les frais d'administration. Ces frais ne sont plus nécessaires maintenant puisqu'il ne s'agit aujourd'hui, à proprement dire, que d'une simple entreprise et non d'une concession comme l'année dernière, en vertu de la convention du 20 avril 1853.

La Commission a cru devoir tout comprendre ensemble et réduire ces frais à 80 mille francs, et en cela nous avons été tous d'accord, parce que tous nous avons trouvé qu'il n'y avait plus de proportion entre ces frais et l'importance du tronçon à exécuter actuellement.

Nous avons cru que l'intérêt du Gouvernement, l'intérêt des actionnaires nous commandaient de faire cette réduction, renfermée encore dans des limites très-honnêtes. Je n'ai pas voulu prendre la parole dans cette discussion pour ne pas la

prolonger, mais je suis bien aise que l'occasion se soit offerte pour que je puisse repousser certaines insinuations formulées contre moi dans quelques journaux.

Je le dis franchement, quoique l'on m'ait beaucoup accusé d'avoir fait de l'opposition contre cette loi, c'est principalement sur cette partie de la loi que j'ai porté mes observations, et non pas sur l'objet de la convention, c'est-à-dire sur la nécessité de faire la ligne projetée.

Pour mon compte, j'ai toujours pensé qu'il s'agit ici d'une question de temps, et que pour nous assurer la réussite de toute la ligne il faut commencer, et cela le plutôt possible si nous ne voulons pas nous voir devancer par d'autres sociétés rivales. Jetons au plus vite un premier jalon, et nous aurons surmonté la difficulté. Et pour cela, que pouvons-nous faire de mieux que de laisser établir un tronçon de 85 kilomètres?

Le Gouvernement doit garantir le 4 et 1/2 pour cent sur tous les frais, et dans ces frais, sans nul doute, sont compris ceux d'administration qui en définitive tombent à la charge des actionnaires; mais il faut que nous, qui sommes appelés à sanctionner par notre vote la convention qui tout en liant le Gouvernement oblige aussi les actionnaires, nous sauvagardions les intérêts des uns et des autres, et réflexion faite à tout cela, je crois que l'on pourrait facilement porter à 60 mille francs les frais d'administration, non compris les frais de la partie technique.

Ainsi, l'article 3 pourrait être formulé en ces termes:

« Le spese quali si sieno di amministrazione della compagnia saranno ridotte per modo che non oltrepassino in verun caso la somma di annue lire settanta mila. »

En laissant ainsi de côté la partie technique, je crois que monsieur le ministre des finances ne pourra pas faire de difficulté d'accepter cet amendement puisque la partie technique reste en dehors et qu'il ne s'agit que de la partie administrative.

Il faut aussi que messieurs les administrateurs comprennent qu'il ne s'agit plus que de l'exécution d'un petit morceau du chemin projeté l'année dernière, et que si la Savoie se voit déçue d'une partie des espérances qu'elle avait conçues, il y a environ un an, il est juste qu'eux aussi supportent quelques légers sacrifices.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze.

Trovo già di molto preferibile la proposta dell'onorevole De Viry, tuttavia opinerei che la somma di 60,000 lire, se si vuole aver riguardo a tutte le spese d'amministrazione debba essere alquanto accresciuta, e considerando che le spese di espropriazione e simili si debbono riguardare come spese di amministrazione, proporrei che la somma fosse portata a lire 70,000. (*Interruzioni*)

Capisco che l'onorevole Depretis non veda con piacere questa convenzione, ma mi permetta almeno di sostenerla.

La società di cui si tratta è una società francese, i nove decimi delle azioni sono in Francia, è dunque necessario che abbia un'amministrazione a Parigi, dove incontrerà maggiori spese che se l'amministrazione fosse nel nostro Stato.

Propongo quindi che si stabilisca la somma in 70,000 lire, invece di 80.000 come è portato all'articolo 3.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo così emendato.

DE VIRY. La Commission croit devoir insister parce que les frais d'expropriation et d'actes ne sont pas compris dans les frais d'administration; ils sont encore en sus des 70 mille francs que l'on allouera pour les seuls frais de l'administration assez largement payée de la sorte.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze.

Si cela fait manquer la chose, je m'en lave les mains, et vous en laissez la responsabilité.

DE VIRY. Dans ce cas je me hâte d'accepter les 70,000 francs: ce sera tout autant de gagné; car je décline de toutes mes forces une telle responsabilité quoique je ne puisse me persuader que pour une somme de 10,000 francs de plus ou de moins, messieurs les administrateurs songent à renoncer à une entreprise de cette nature qui leur offrira toujours un assez joli bénéfice pour une espèce de sinécure.

PRESIDENTE. Allora metto ai voti la prima parte dell'articolo terzo colla cifra proposta dal signor ministro.

(È approvata.)

Do lettura della seconda parte:

« Nel caso che il Governo riscatti dalla compagnia il tratto di strada da Aix a San Giovanni di Moriana, esso non potrà tener conto di qualsivoglia spesa che oltrepassi il limite sopraccennato. »

La pongo ai voti.

(È approvata.)

« Art. 4. Se nel termine di sei mesi, a datare dalla compiuta e collaudata costruzione e dall'intrapreso esercizio della strada ferrata, la compagnia, a termini dell'articolo 9 dell'annessa convenzione, rinunci a costruire l'intera rete divisa negli articoli 1 e 2 del capitolato del 20 aprile 1853, il Governo sarà obbligato a riscattarla entro un termine non minore di sei mesi e non maggiore di un anno. »

(È approvato.)

« Art. 5. La stazione d'Aix sarà collocata e costruita per modo che possa essere accomodata alla continuazione della strada al confine del Cantone di Ginevra. »

La parola spetta al deputato Lachenal.

LACHENAL. Messieurs, à l'occasion de l'article 5 que la Commission a cru sage de introduire dans la loi, je voudrais demander à monsieur le ministre, s'il y a quelque chose de fondé dans le bruit répandu généralement en Savoie, que le chemin de fer ne dépassera pas Aix et qu'il devra incessamment être relié à Culoz au chemin de fer français.

Quoique, je l'avoue, rien d'officiel ne puisse, pour le moment, justifier ces craintes, je suis convaincu qu'une déclaration franche et nette de monsieur le ministre rassurera les populations et calmera les inquiétudes.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Je suis heureux de pouvoir assurer l'honorable préopinant que les inquiétudes auxquelles il vient de faire allusion ne reposent sur aucun fondement.

Il n'est pas à ma connaissance qu'on ait fait la moindre démarche pour relier Culoz à Aix. Et quand, d'ailleurs, des démarches auraient eu lieu, le Gouvernement s'y opposerait certainement de tout son pouvoir. Car le Gouvernement a reçu du Parlement le mandat de soigner l'exécution de la ligne tout entière telle qu'elle a été votée l'année dernière, ligne qu'il a combinée de manière à assurer les intérêts de toute la Savoie et qui se trouve sous ce rapport en harmonie avec les intérêts de l'Etat, et il ne se départira pas de ses devoirs.

Loin de penser à se réunir à Culoz, je puis assurer l'honorable préopinant, que depuis quelque temps la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon qui est peut-être la plus puissante des compagnies de France, songe très-sérieusement à se rallier au chemin de fer de la Savoie par la ligne directe, c'est-à-dire, par la ligne de Saint-Genix, et du Col de l'Épine.

Je crois par conséquent que la Savoie peut être assurée à

cet égard, et qu'elle peut compter que dès le moment que les circonstances économiques le permettront, le Gouvernement et le Parlement feront tous leurs efforts pour que cette ligne qui a été accueillie avec applaudissement par toute la Savoie, puisse être exécutée jusqu'à Saint-Genix.

LACHENAL. Je remercie, au nom de la Savoie, et en mon nom aussi, monsieur le président du Conseil des paroles qu'il vient de prononcer.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 5.

(La Camera approva.)

« Art. 6. Se la compagnia Laffitte rinunci alla concessione, il Governo promuoverà la formazione di una nuova compagnia, che si incarichi della costruzione di tutta la strada ferrata della Savoie, secondo il disegno stabilito colla legge del 29 maggio 1853; manterrà ferma la guarentigia del 4 1/2 per cento *minimum* d'interesse sulle somme spese, e cederà alla nuova compagnia il tronco da Aix a San Giovanni di Moriana al prezzo pagato pel riscatto.

« La convenzione che sarà stipulata colla nuova compagnia sarà sottoposta all'approvazione del Parlamento. »

(È approvato.)

« Art. 7. Il Governo è autorizzato, verificandosi il caso previsto all'articolo 9 della annessa convenzione, ad emettere una rendita redimibile di lire 750,000 al 5 per cento in aumento a quella di creazione del 12 e 16 giugno 1849.

« Saranno applicabili a questa ulteriore emissione di rendita le stesse regole per la sua estinzione e le altre disposizioni vigenti per quella summentovata del 12 e 16 giugno 1848. »

BOTTONE. Venne osservato da parecchi deputati che coll'approvazione della nuova convenzione si fa un'agevolezza alla compagnia Laffitte. Io reputo che, se il Governo concede un favore a questa società, debba avere qualche corrispettivo. Nell'articolo 9 della convenzione è stabilito:

« Si, à la même époque, la compagnie ne se croyait pas en mesure d'achever le réseau tout entier, ou, si elle croyait devoir renoncer à sa concession, le Gouvernement entrerait en pleine possession du tronçon d'Aix à Saint-Jean de Maurienne, des terrains, des bâtiments et de tout le matériel nécessaire à son exploitation en remboursant les dépenses mentionnées à l'article 3 du présent traité jusqu'à concurrence du *maximum* fixé audit article 3 en inscription de rentes cinq pour cent au pair. »

Io osservo che, mentre nella prima convenzione la società aveva l'obbligo di eseguire tutta la linea e di intraprendere l'esercizio e lo Stato non aveva la facoltà di acquistare la strada ferrata, se non dopo 30 anni, in questo caso era in obbligo di rimborsare la somma spesa in ragione del 5 per cento. Ciò posto, per istabilire un corrispettivo delle agevolezze che si concedono alla compagnia, non crederei essere indiscreto proponendo che, nel caso di riscatto, lo Stato debba solo rimborsare le spese occorse per la costruzione in ragione del 4 1/2 per 100 e non già del 5.

Perciò proporrei un emendamento all'articolo in discussione il quale consisterebbe nel sostituire le parole, « ad emettere una rendita redimibile di lire 675,000 al 4 1/2 per cento, » a vece di quelle contenute nell'articolo della Commissione, per cui verrebbe il Governo autorizzato ad emettere una rendita di lire 750,000 al 5 per cento.

Farò poi ancora una osservazione sulla redazione. In questo stesso articolo è detto:

« Il Governo è autorizzato, verificandosi il caso previsto all'articolo 9 dell'annessa convenzione... »

Questa convenzione non è annessa. È annessa al progetto

del Ministero, e bisognerebbe annetterla per la regolarità a quello della Commissione. (Sì! sì!)

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. In risposta all'onorevole Bottone faccio osservare che sarebbe in contraddizione la sua proposta coll'articolo 1 già votato. Con esso si è approvata la convenzione per cui lo Stato si obbliga a dare il 5 per cento, ed ora non si potrebbe più autorizzare il Governo a pagare il 4 1/2 per cento. Egli doveva fare questa proposta all'articolo 1, doveva proporre che la convenzione fosse respinta, e che il Ministero dovesse negoziare sopra altra base; ma approvare la convenzione del Ministero di emettere la rendita al 5 per cento, e poi volerla ora creare al 4 1/2, sarebbe una contraddizione assoluta.

Voci. Ai voti! ai voti!

BOTTONE. Poichè mi viene rappresentato che la Camera non potrebbe ormai accogliere il mio emendamento senza recedere dalla deliberazione adottata coll'articolo 1, io ritiro la mia proposta.

Voci. Ai voti!

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 7.

(È approvato.)

Prima che si passi allo scrutinio segreto prego la Camera di osservare che abbiamo all'ordine del giorno...

MELLANA. Domando che la Camera voti se si debba leggere il capitolato o non si debba leggere.

Mi spiace di vedere introdotto il sistema di non leggere i capitolati. Intendo anche io le ragioni che si opporrebbero a che si legga ora, nè chieggo questo, ma domando solo che la Camera voti se si deve o non si deve leggere il capitolato.

PRESIDENTE. Pongo ai voti questa proposta.

(La Camera approva che questo capitolato non si debba leggere.)

Ora intendo ricordare alla Camera che abbiamo ancora all'ordine del giorno tre leggi:

1° Maggiore spesa per opere di sistemazione della strada reale di Piacenza nella provincia d'Asti;

2° Spesa straordinaria per la costruzione della stamperia della Camera dei deputati;

3° Formazione di un porto ad Arona sul lago Maggiore.

Interrogherò la Camera se creda di tenere seduta questa sera o domani.

Voci. Questa sera! Domani!

Altre voci. Lunedì!

PALROCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io faccio presente alla Camera che sarebbe importantissimo ed urgente di votare il progetto di legge per la costruzione del porto di Arona, perchè, lo dico apertamente, non è possibile di compiere nemmeno la strada ferrata, se la Camera non autorizza la spesa necessaria per quella parte di lavori a cui mi sono limitato nell'ultima proposizione. Dacchè la Camera non ha voluto a suo tempo approvare il progetto intiero di tutte le opere da eseguirsi pel porto di Arona, autorizzi almeno quelle due opere per cui si è chiesto un fondo di 114,000 lire.

Una parte di questi lavori è assolutamente indispensabile

per formare la stazione che si trova in riva al lago, ed è alta quattro metri e mezzo sopra il livello dell'acqua, affine di sottrarla alle più alte piene del lago. Se l'amministrazione non ha il mezzo di costruire il muraglione che deve servire di approdo, sarà impossibile stabilire la stazione, nè procurare un conveniente approdo ai battelli a vapore che dovranno ricevere i passeggeri e le merci.

MELLANA. Io non mi oppongo a che si tenga seduta questa sera o domani, ed anche nella prossima settimana per votare quelle leggi che sono più di urgenza; oltre a quelle nominate dal signor presidente, credo che il ministro della guerra ne reclami un'altra; ma mi oppongo formalmente, per quanto valgono le mie forze, alla proposta del ministro dei lavori pubblici.

La Camera ricorda che sono pochi giorni che nella discussione del bilancio coll'appoggio stesso del presidente del Consiglio ha dato a tale proposta un voto contrario o sospensivo. Avrà ragione il ministro dei lavori pubblici; ma pare che sia una questione ben grave, e che non debba venire improvvisata e presa d'assalto. Solo ieri l'altro fu presentata la legge; in 24 ore con prodigiosa celerità il deputato di Arona ha potuto essere nominato relatore, e sottoporci la relazione; niuno l'ha letta; niun calcolo o progetto di studi ci fu sottoposto: e dovremo oggi o domani votarla senza discussione? Io credo che la Camera sarà riunita nuovamente in novembre, od al più in dicembre, ed allora avremo tutto il tempo a discuterla; ma non si può, come dico, votare quel progetto così all'improvviso.

PRESIDENTE. Convien che la Camera decida se vuole riunirsi in seduta questa sera, o domani.

Voci. Lunedì! Domani! No, questa sera!

PRESIDENTE. Sarà convocata per domani.

Si passa allo squittinio segreto sul complesso della legge.

Risultamento della votazione:

Presenti e votanti	122
Maggioranza	65
Voti favorevoli	84
Voti contrari	38

(La Camera adotta.)

La seduta è levata alle ore 5 1/2.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

Discussione dei progetti di legge:

1° Per la spesa occorrente per la costruzione di un porto ad Arona;

2° Maggiore spesa per opere di sistemazione della strada reale di Piacenza nella provincia d'Asti;

3° Spesa per la stamperia della Camera.