

surpassé ses espérances ; je veux parler de la société pour la navigation du lac Majeur.

Eh bien ! dans le plus beau temps de sa prospérité, au lieu de s'emparer de ce lac en développant ses moyens, elle a laissé le *Lloyd* autrichien venir pêcher dans ses eaux et la supplanter ; elle a laissé le Gouvernement établir un service qui ne peut manquer de donner de brillants résultats, tandis que, si elle avait eu l'idée et la volonté de dépenser 5 à 600 mille francs à temps et convenablement, le *Lloyd* ne serait pas venu et le Gouvernement se serait empressé de verser chaque jour dans les bateaux de la société les voyageurs et les marchandises amenés par le chemin de fer et n'aurait jamais songé à se faire marin d'eau douce.

Voci. A domani !

SOMMEILLER. Puisque l'heure est avancée, je cours à la conclusion.

Après tous les détails que j'ai eu l'honneur d'exposer à la Chambre, on voit que j'ai la conviction que le contrat est onéreux pour le Gouvernement.

Qu'il convient au Gouvernement de prendre l'exercice de la ligne de Cuneo.

Qu'il convient à la société de lui en faire la cession, qu'il est dans les intérêts de celle-ci d'être plus sobre dans la sti-

pulation des avantages réciproquement concédés, d'autant plus que cette cession lui épargne des constructions très-coûteuses et lui laisse les ateliers de Savigliano où elle peut, par une habile direction, réaliser des bénéfices de 60, 80, et même 100 mille francs par an ; qu'enfin le Gouvernement et la société peuvent conclure une convention avantageuse aux deux parties et que nous ne serons pas obligés de combattre avec la certitude de ne contenter personne.

Voci. A domani !

La seduta è levata alle ore 5 1/2.

Ordine del giorno per la tornata di domani :

1° Seguito della discussione del progetto di legge per l'autorizzazione dell'esercizio della ferrovia di Cuneo ;

Discussione dei progetti di legge :

2° Per acquisto di artiglierie di ferraccio ;

3° Per disposizioni relative ai commissari di leva ;

4° Per cessione della parte demaniale dello stabilimento balneario di Valdieri.

TORNATA DEL 7 MARZO 1855

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE BON-COMPAGNI.

SOMMARIO. *Seguito della discussione del progetto di legge per la cessione al Governo dell'esercizio della ferrovia di Cuneo — Parole in difesa del ministro delle finanze — Atti diversi — Relazione sul progetto di legge per un credito straordinario destinato al porto di Arona — Presentazione di petizioni dal deputato Valerio, e domanda d'urgenza di relazioni — Ripresa della discussione — Nuove parole del deputato Sommeiller pel rigetto del progetto, e nuove osservazioni del ministro dei lavori pubblici in difesa — Opposizioni del deputato Lanza — Parole in appoggio del deputato Torelli — La discussione è chiusa, e il progetto di legge per la convenzione è rigettato.*

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

CAVALLINI, segretario, dà lettura del processo verbale dell'ultima seduta, ed espone il seguente sunto di petizioni :

5841. 251 cittadini esercenti arti e mestieri di Vercelli ;
5842. 19 id. di Breme ;
5843. 44 id. di Valle, provincia di Lomellina ;
5844. 43 id. di Oneglia ;

rappresentata l'impossibilità in cui versano di sottostare alle urgenti imposte alle quali, per l'esercizio delle loro professioni, vennero assoggettati, propongono la riduzione di alcune di esse e l'abolizione di altre.

COSTA DELLA TORRE presta il giuramento.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA CESSIONE AL GOVERNO DELL'ESERCIZIO DELLA FERROVIA DI CUNEO.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta il seguito della discussione del progetto di legge per la cessione al Governo dell'esercizio della ferrovia di Cuneo.

La parola spetta al signor ministro delle finanze.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri e reggente il Ministero delle finanze. Signori, ogniqualvolta io debbo sorgere per venire a difendere avanti alla Camera un contratto fatto dal Governo, sia con privati indi-

vidui, sia con società industriali, in verità mi trovo in condizioni molto difficili. Infatti, sempre, o quasi sempre, ho dovuto trovarmi a fronte di Commissioni le quali avevano portato su questi contratti poco favorevole giudizio.

Nè ciò, posso confessarlo, mi reca molta meraviglia; le Commissioni esaminano i contratti, e con ragione, dal lato dell'interesse dello Stato, e sono necessariamente condotte a dire che non sono i migliori possibili, e che è a desiderarsi che siano più proficui allo Stato.

Io non dico che tutti i contratti che abbiamo fatti, e questo in ispecie, siano i più proficui che si potessero desiderare; ma, signori, questi contratti con individui o con società private il Governo non li stipula da sè solo, gli è a fronte l'altra parte contraente, la quale dibatte e sostiene i propri interessi, ed i contratti sono appunto il risultato degli sforzi delle due parti. È dunque naturale che le Commissioni le quali li esaminano dal solo punto di vista dell'interesse del Governo li trovino, come dissi, in generale cattivi.

Invero, se non mi fossi dato a me stesso questa spiegazione, vedendo che tutti i contratti da me o dai miei colleghi stipulati non hanno mai potuto, non che avere una parola di encomio, sfuggire il biasimo più o meno severo delle Commissioni, avrei dovuto concludere che io era assolutamente inetto a simili faccende. Vedendo che ad ogni contratto mi si ripeteva lo stesso, avrei dovuto esclamare; perbacco! in verità io non sono nato per contrattare; sarà forse necessario che mi si metta un curatore anche pei miei privati affari (*Si ride*), perchè non posso mai riuscire a stringere un contratto vantaggioso nell'interesse dello Stato, per quanto impegno vi metta.

Per buona sorte l'esperienza ha già dimostrato che alcune di queste operazioni tanto criticate, e che erano state ammesse per considerazioni estrinseche a loro, non erano poi tanto rovinose per le finanze; ne indicherò così di volo una o due appunto di quelle che hanno sollevato maggiori opposizioni.

La Camera ricorderà quanti avversari incontrasse la convenzione per la condotta d'acqua a Genova, e come i più benevoli anche fra i miei amici politici dicevano: quel povero ministro delle finanze questa volta è stato assolutamente involto in un cattivo affare dal signor Nicolay; ha fatto un contratto nel quale assicura alla società un beneficio di parecchi milioni; i malevoli poi facevano commenti ben altri.

Quella convenzione venne ratificata dalla Camera, la quale volle considerare che era un fatto compiuto, e che, ove si fosse respinto, forse avrebbe potuto produrre conseguenze politiche. Ebbene, l'acquedotto è ora fatto ed in buone condizioni; non è accaduto nessuno di quegli inconvenienti che un'impresa di tanta mole poteva incontrare nella sua esecuzione; l'acqua è arrivata in Genova: e quale ne è il risultato? Le azioni, se non erro, perdono il 20, il 25, il 30 per cento, e se la società entrasse in liquidazione, al prezzo attuale delle azioni, invece di guadagnare quei milioni, manifestamente li perderebbe. Quei milioni, o signori, di cui si parlava, sono a vostra disposizione; potete comprare di queste azioni ad un prezzo minore di quello al quale furono smerciate.

Ecco adunque un esempio di questi rovinosi contratti.

Ricorderà poi la Camera il contratto delle saline, in occasione del quale si accusò il ministro delle finanze, quasi avesse tradita la Sardegna e compromessa quell'industria, abbandonando una sorgente di guadagno per lo Stato.

Ebbene, o signori, io posso dimostrarvi in modo molto facile che, se non vi fosse stato il contratto delle saline, que-

st'anno le finanze avrebbero perduto 500 o 400 mila lire. Il prezzo dei noli era stato calcolato a 90 centesimi per quintale dalla Sardegna a Genova; e sapete quanto i noli siano aumentati, e potete così facilmente scorgere quanto si sarebbe dovuto perdere se non si fosse sottoscritta la convenzione.

Ma, si dice: avete abbandonato quell'industria. Ebbene, signori, io ho la soddisfazione di annunziarvi che l'anno scorso la compagnia delle saline ha venduto all'estero una quantità di sale molto maggiore di quello avesse mai venduto l'amministrazione dello Stato, ha venduto cioè 200 mila quintali metrici di sale, e in quest'inverno verranno ultimati i lavori necessari a fine di portare la produzione ad un milione di quintali metrici all'anno.

Per verità io sono d'avviso che, se lo Stato facesse molti di questi contratti, le finanze sarebbero ben presto riordinate.

LANZA. È stato migliorato in seguito all'avviso della Commissione.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri e reggente il Ministero delle finanze. Vengo ora al contratto attuale. Io comincio per dichiarare che in ciò divido assolutamente la responsabilità del mio amico il ministro dei lavori pubblici, giacchè ho avuto gran parte in questa malaugurata negoziazione, e debbo dire che, prevedendo che questo contratto incontrerebbe molte opposizioni, io ho portato al medesimo una cura particolare. Veda la Camera come sono male riuscito nei miei sforzi! Non vi è forse contratto nel quale il Ministero, ed io in ispecie, abbia messo maggiore insistenza e minore arrendevolezza. Basti, per dimostrarlo, il dire alla Camera che le pratiche per arrivare a questa cessione hanno cominciato nell'aprile e sono state ultimate in novembre; che il Ministero, ed in ispecie chi ha l'onore di parlare, non ha voluto recedere di una sillaba dalle condizioni che vennero stabilite in un congresso fra il ministro dei lavori pubblici, il direttore delle strade ferrate ed il sottoscritto. Se adunque il signor Bolmida, quantunque uomo molto abile, e pel quale ho molta deferenza, non ha potuto introdurvi la benchè minima variazione, conviene dire che, se la Commissione ha ragione, noi avevamo sin da principio preso un errore madornale, poichè avevamo noi stessi in certo modo messe quelle medesime condizioni che essa, unanime, giudica così sfavorevoli allo Stato.

Ma vediamo se veramente queste condizioni siano quali la Commissione le rappresenta.

Io, in verità, non posso tener dietro all'onorevole relatore, il quale ha fatto calcoli senza appoggiarli a basi assolutamente matematiche, ma reputo che egli pure non troverà male se io mi appoggio ai calcoli del suo onorevole collega, l'ingegnere Sommeiller, il quale venne nella medesima sentenza dell'onorevole relatore, cioè a condannare come assolutamente dannosa questa convenzione.

Prima di entrare nella questione dei calcoli io mi farò lecito di dire una parola sulla prima questione presa ad esame dalla Commissione, sulla opportunità che le strade di ferro vengano o no esercitate dal Governo. Qui non tratterò la questione teorica, la questione di principio, sulla quale si potrebbe ragionare molto tempo senza arrivare ad una conclusione; io osserverò semplicemente che, qualunque sia l'opinione sulla convenienza che le strade ferrate siano o no nelle mani del Governo, questo è tal quesito la cui soluzione non influisce niente al caso nostro; ma sono fermamente convinto della seguente proposizione, che cioè, quando due strade hanno comune uno dei punti estremi e comune un tronco di qualche importanza, è utilissimo in tal caso che

queste strade siano sotto una medesima amministrazione, o del Governo o della stessa compagnia privata, perchè ciò è pel bene del servizio ed anche nell'interesse economico, onde in certi limiti queste strade non si facciano concorrenza. E questo è così vero che noi vediamo nei paesi, ove le strade ferrate sono abbandonate assolutamente all'industria privata, le grandi compagnie fare sacrifici, e sacrifici talvolta rilevanti, per assorbire le strade minori. Noi vediamo di questi esempi non solo nel Belgio, ove, come ricordava il mio onorevole collega il ministro dei lavori pubblici, lo Stato ha assunto l'esercizio a condizioni assai onerose di varie strade ferrate, ma lo vediamo specialmente in Inghilterra. Tutti i giorni nei giornali inglesi si leggono contratti stipulati fra le piccole società e le grandi, in cui queste ultime fanno sacrifici per assumere l'esercizio di strade minori. Perciò io dico che vi è pel Governo una convenienza somma nell'assumere l'esercizio della strada di Cuneo; e ciò non pregiudica la soluzione dell'importante questione dell'esercizio delle strade ferrate per parte del Governo o per parte di società private; giacchè io porto ferma opinione che il contratto che siamo per fare renderebbe più facile, ove fosse il caso (il che non reputo per il momento), la cessione dell'esercizio delle nostre strade, credo cioè che una società privata ci farebbe migliori condizioni se potesse assumere l'esercizio non solo delle strade ferrate dello Stato, ma anche di quella di Cuneo, che ha comune colle strade dello Stato un tronco importante.

Io sono persuaso (e qualunque sia il voto della Camera ho fiducia che, quand'anche essa ci desse torto, l'avvenire ci darà ragione) che se mai lo Stato cederà l'esercizio delle sue strade ad una compagnia, questa compagnia tratterà con quella di Cuneo anche a condizioni più onerose di quelle che abbiamo ottenute noi.

Ciò detto veniamo alla questione di cifre.

L'onorevole deputato Sommeiller ha cercato di stabilire quali sarebbero le spese dell'esercizio della strada ferrata di Cuneo, quando questa strada giungerà fino a quella città, ed il tronco di Saluzzo sarà compiuto. Con una serie di considerazioni, di calcoli, di dimostrazioni è giunto a stabilire che l'esercizio della strada costerebbe un milione. Io sono fermamente convinto che vi sia esagerazione in questo calcolo; e ritengo che l'onorevole deputato Sommeiller, preoccupato degli interessi dello Stato, per metterlo al riparo da qualunque pericolo, abbia un po' dilatato i suoi calcoli, e che, avendo in vista quella bella cifra rotonda di un milione, tira di qua, tira di là, vi sia arrivato. (*ilarità*)

SOMMEILLER. Quella cifra passava il milione.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri e reggente il Ministero delle finanze. Eccedevo il milione, perchè il deputato Sommeiller ha voluto tenere conto fino del vantaggio che il Governo ricavava dal trasporto del carbone da Genova a Truffarello.

Io gli faccio avvertire che ha già calcolata questa spesa nel costo del medesimo, ed è ovvio che, ove si voglia tener conto due volte della spesa, invece di un milione si potrà agevolmente ottenere la cifra di due. Pertanto io ammetterò la cifra di un milione, dichiarando però che è una concessione assai larga, e che il deputato Sommeiller deve essere contento del suo milione. Ciò premesso, osserverò innanzitutto che il contratto, essendo duraturo per 50 anni, conviene tenere conto delle eventualità possibili rispetto all'esercizio di 50 anni. Ora io domando al deputato Sommeiller, il quale è certamente un'autorità in fatto di arti meccaniche, se non crede che in 50 anni non si faranno progressi relativamente all'esercizio delle strade ferrate.

Non può certamente pensare che ciò non succeda, essendo egli uno degli autori di un sistema, il quale farà, io spero, una vera rivoluzione nell'esercizio delle strade ferrate, e che, se si manterrà solo il terzo o il quarto di ciò che si è promesso, farà sì che si potranno ridurre di un terzo o di un quarto le spese di locomozione. Io voglio anche supporre che l'onorevole Sommeiller non voglia fare assegno su questo trovato, ma affermo esservene altri che possono arrecare una diminuzione nelle spese di esercizio. A tale proposito accennerò soltanto che un ingegnere belga assai distinto, venuto in Piemonte, ci disse che si poteva ridurre il lignite di Cadibona come quello di Noceto, e trasformarlo in un combustibile atto all'uso delle locomotive. Ma l'onorevole relatore dirà che un ingegnere distinto ha messo in dubbio la bontà della scoperta.

Ma, o signori, tutte le scoperte sono state messe in dubbio, e quella dell'onorevole Sommeiller fu contestata anch'essa, e lo è tuttora da uomini abilissimi. E, per rimontare ai tempi più remoti, voi sapete che gli ingegneri francesi hanno rimandato in America Fulton coi suoi battelli a vapore. I primi giudizi portati su nuove scoperte, anche da uomini competentissimi, sono sovente smentiti dal fatto. Ora io dico che, quando vedo un ingegnere distinto come il signor Fischer, un ingegnere che ha una gran pratica nella preparazione del combustibile, fare molti sacrifici e spendere molti denari per stabilire una nuova industria, dalla quale spera di ottenere un risparmio notevolissimo sulla spesa di trazione, io dico che vi hanno potenti indizi per dedurre una probabilità di riuscita.

Ma mettiamo anche il trovato dell'aria compressa non risponda alle speranze dei loro autori, credete voi che in 50 anni l'ingegno umano non farà progredire la locomozione? La locomotiva si può dire nell'infanzia, poichè ricordiamo tutti i primi esperimenti per essa fatti nel 1831, e certamente non è in 20 anni che si giunga alla perfezione.

Noi vediamo ogni giorno le macchine che erano riputate le più perfette subire variazioni. Per esempio, nell'industria del cotone noi vediamo che le macchine trovate e costruite cinquant'anni or sono vengono perfezionate ogni giorno: e voi volete che la locomotiva sola rimanga stazionaria?

No, o signori, vi è la probabilità, e direi quasi certezza che nel periodo di trenta anni l'industria della trazione si perfezionerà, come si è perfezionata l'industria della tessitura, della filatura, e tutte le grandi industrie alle quali l'ingegno umano si è applicato.

Quindi sono convinto che la somma di un milione è un *maximum* che sarà forse raggiunto nei primi anni, ma che non lo sarà più da qui a pochissimo tempo giacchè, lo ripeto, ho fede e fede assoluta nel progredire delle arti meccaniche applicate alla locomozione, ed in ciò ho fiducia di avere consenziente l'onorevole deputato Sommeiller; ma questa è una considerazione generale, io non potrei indicare in cifre questa speranza; non mi ricordo più del calcolo delle probabilità che ho studiato è già lungo tempo. Se io mi rammentassi ancora questa formola, avrei calcolata siffatta probabilità matematicamente, e le avrei dato un valore in cifre.

Ma sono costretto di lasciare in disparte questi computi, e venire alla quistione di cifre.

L'onorevole deputato Sommeiller vi ha dimostrato che l'esercizio della strada, compreso il ramo di Saluzzo, costerebbe un milione inclusivamente all'interesse del capitale mobile da pagarsi.

Sia pure, perchè in verità questa mattina, avendo avuto molto da fare, non ho potuto mettere assieme le cifre. Se non

erro, il deputato Sommeiller calcolò che 102 chilometri di strada ferrata costeranno un milione d'esercizio.

SOMMEILLER. Vi sono anche i cambi delle stazioni.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri e reggente il Ministero delle finanze. Accetto per base la somma di un milione nella quale furono compresi anche i cambi.

Il deputato Sommeiller dice: una strada che ha uno sviluppo di 102 chilometri costerà un milione d'esercizio.

Io ripeto che questo calcolo lo considero alquanto esagerato, perchè vedo in Francia delle strade, il cui movimento è infinitamente maggiore e che cagionano maggiori spese di mantenimento, non costare che 10 o 12 mila lire; e non capirei come una strada il cui prodotto non sarà che la metà o il terzo possa costare tanto.

Ma l'onorevole Sommeiller non ha preso a fare un certo calcolo essenziale, egli non si occupò del prodotto od almeno lo ravvisò alla sfuggita.

Mi permetterò di fare pel prodotto quello che ha fatto per le spese, e lo pregherò di tenere dietro ai calcoli che intendo stabilire, poichè sono cose semplici e che si possono seguire dietro la semplice loro esposizione.

La ferrovia di Savigliano ha dato l'anno scorso un prodotto che, tralasciate le frazioni, ascende a 1,160,000 lire.

Vediamo quanti chilometri erano in esercizio per poter calcolare il prodotto. La relazione stabilisce molto bene che erano aperti 64 chilometri per 23 giorni, 76 per 59, 85 per 77; prendiamo la media sommando queste tre cifre, e dividendole per 365, avremo una media di 70 chilometri. Credo che il deputato Sommeiller non contesterà questa cifra; 70 chilometri hanno dato un prodotto di 1,160,000 lire. Se 70 chilometri hanno dato questo prodotto, 102 chilometri che cosa daranno? (*Segni di diniego al banco della Commissione*)

Non capisco. Si aumenterà forse la strada senza che si aumenti il prodotto?

MARTELLI, relatore. Non è in proporzione.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri e reggente il Ministero delle finanze. Io veramente non capisco; io osservo che, se sui nuovi tronchi non vi sarà assolutamente la stessa proporzione, i tronchi medii aumenteranno molto di più, quando avrete una strada di ferro da Savigliano a Saluzzo; io ammetto, se volete, che su quei 12 chilometri non vi sarà lo stesso movimento che vi era tra Savigliano e Torino, ma il movimento tra Savigliano e Torino aumenterà sensibilmente, perchè allora molto maggior numero di saluzzesi verranno alla capitale di quanto ne vengano in ora; questo è incontestabile, e lo stesso onorevole Sommeiller non lo ha contestato, quando attribuiva (e qui è caduto in un grande errore, a mio avviso), tutto l'aumento delle strade del Belgio all'influenza delle strade estere che venivano a confluire nel Belgio; della quale cosa è causa, per la massima parte l'accrescersi del movimento interno.

Dunque, se noi prendiamo a considerare il complesso della rete, sono autorizzato a dire che, se 70 chilometri danno 1,160,000 lire, facendo una regola del tre sul prodotto di 103 chilometri, ne risulta pel primo anno la somma di lire 1,700,000; e sono certo parimente che, se tutta la rete fosse stata compiuta l'anno scorso, la strada di Cuneo avrebbe dato colla diramazione di Saluzzo un prodotto di 1,700,000 lire, e sono così convinto di ciò che, se si trattasse di dover assicurare alla compagnia questo prodotto, io vi sarei disposto in particolare fin di domani, e ciò facendo crederei che non mi si metterebbe un curatore. (*Harità*)

Ora, per portare questo prodotto da 1,700,000 lire ai 2 milioni, qual è l'aumento necessario? Quello del 17 per 100; prendete il 17 per 100 di 1,700,000 lire, aggiungetelo alle lire 1,700,000, ed avrete 2,000,000; dunque, per giungere al pareggio delle spese che l'esercizio della strada di Cuneo ci arrecherà, basta un aumento del 17 per 100 sul primo anno d'esercizio, e quest'anno fu il 1854; ponete mente, o signori, qual anno fu questo 1854! Fu un anno affatto eccezionale, e per nulla propizio alle strade ferrate, massime negli ultimi 6 mesi. Non ho avuto tempo di radunare tutti i materiali necessari per provarlo, ma consultate i prodotti delle strade ferrate nel 1854, e quegli degli anni antecedenti, e vedrete questo fatto; ordinariamente i prodotti aumentano fino al mese di maggio, poi diminuiscono in giugno e luglio, ricominciano ad aumentare in agosto e settembre, e poi diminuiscono sino al fine dell'anno; or bene nel 1854 appunto nei mesi più proficui che sono l'agosto ed il settembre, il colera è venuto a modificare completamente questa proporzione, ed il prodotto in quei mesi fu di gran lunga minore di quello del mese di luglio, mentre su quel mese solo si perdettero oltre a 200,000 lire. Quello che è accaduto alla strada del Governo, accadde nella stessa guisa, se non in maggiore proporzione, alla strada di Cuneo.

Infatti questa è specialmente una via pei viaggiatori che vanno per diporto; ora la prima conseguenza del colera fu di far cessare tutti questi viaggi di diporto. Voi sapete come sia uso dei nostri paesi di celebrare feste popolari e fiere di gran concorso, e come queste in tal parte del Piemonte siano più che altrove numerose; ebbene l'anno scorso furono tutte rimandate, e quindi la ferrovia di Savigliano ebbe a sopportare una perdita grandissima. Vedrete quest'anno, se non ritorna, il che voglia il cielo, il colera, nei mesi di agosto e di settembre verificarsi in quella strada un aumento notevolissimo sui mesi antecedenti.

Quindi io credo non andare gran fatto errato attribuendo al colera una influenza almeno del 5 o 4 per cento.

Di più, o signori, questo medesimo anno 1854 non fu favorevole nè all'industria nè ai traffici; noi abbiamo avuto la crisi economica e la crisi commerciale, quindi questa deve considerarsi come un'annata al disotto delle normali.

In tutte queste cause si ponga solo una differenza del 4 per cento, e invece del 17 per cento raggiungerete i 2 milioni col solo aumento del 13 per cento. Quest'aumento temete voi di non ottenerlo? Lo otterrete nei primi anni; ed io prego la Camera di prendere atto di queste mie parole; rigetti pure la legge, se così vuole, ma si ricordi di quanto ora ho l'onore di dirle. Fatta la strada di Saluzzo, l'anno dopo, se non vi è colera, od altre circostanze straordinarie, la linea di Cuneo produrrà oltre ai due milioni.

VALERIO. Anche quando sarà fatta la strada di Airasca?

CAVOUR, presidente del Consiglio dei ministri, ministro delle finanze e reggente il Ministero degli affari esteri. Se fosse lecito sarei pronto a sostenere questa mia opinione con qualunque scommessa, tanto ne sono convinto. Se la strada produce il primo anno 1,700,000 lire, o produrrà l'anno seguente 2 milioni, o il Piemonte è un paese diverso da tutti gli altri.

L'onorevole Sommeiller ci ha detto: voi esagerate questo aumento dei viaggiatori, esagerate l'aumento delle mercanzie. Non vi sono mercanzie da trasportare in questi paesi, nè potete paragonarla alla strada di Rouen. Non lo nego, non possiamo paragonarla questa ferrovia con quella di Rouen che produce 80,000 lire al chilometro, e qui invece noi non aspiriamo che ad averne 20,000, cioè il terzo. Ma, signori, è

un errore gravissimo il credere che la strada di Cuneo, considerando il territorio che traversa, non sia suscettibile d'uno sviluppo, e d'uno sviluppo immenso e dal lato dei viaggiatori e dal lato delle mercanzie. Quanto ai viaggiatori farò osservare che non si possono paragonare i fatti citati relativi alla strada di Rouen con quelli riflettenti la strada di Cuneo, giacchè prima che si aprisse la strada di ferro da Parigi a Rouen le comunicazioni fra queste due grandi città erano rapidissime e molto economiche; esse già esistevano in gran parte per mezzo dei battelli a vapore, e se i battelli a vapore impiegavano maggior tempo nel trasportare i passeggeri da Parigi a Rouen, li portavano però a miglior mercato di quello li abbia mai trasportati la strada di ferro; e quindi, se vi fu nell'apertura di quella strada di ferro beneficio dal lato del tempo, non ve ne fu però sotto il rapporto dell'economia, e perciò non è da maravigliarsi che il numero dei viaggiatori non abbia tanto aumentato.

L'onorevole Sommeiller ha paragonato l'anno 1843 col 1833, e disse che in otto anni non vi fu un aumento che del 10 per cento circa di viaggiatori; ma egli non tenne conto che dopo il 1843 vi furono anni molto anormali in cui non vi ebbe progresso ma regresso; si perdettero nel 1848 e nel 1849 tutto ciò che si era acquistato nel 1846 e nel 1847; vi fu in Francia una tale perturbazione economica che non arriva che ogni secolo, e quindi non si può tenere conto di simili raffronti. Se l'onorevole Sommeiller volesse paragonare gli ultimi anni, stimo che verificherebbe un aumento notevole. Dirò di più che vi fu una circostanza che portò un nocimento grandissimo alla strada di Rouen, e questa fu l'apertura della strada del Nord, la quale non fu compiuta, se non erro, che nel 1831. Prima dell'apertura della strada del Nord una gran parte degli individui che si recavano in Inghilterra passavano per Rouen e per l'Avre, che era la strada più breve e meno costosa; invece, aperta la strada da Boulogne e da Calais, credo che nessuno passi per Rouen o per l'Avre, perchè il cammino è più lungo, più disagiata e molto più costoso. D'altronde l'apertura della strada del Nord, in un certo circolo vicino a Parigi, fece grave concorrenza alla strada di Rouen; la medesima concorrenza le venne fatta dalla continuazione della strada di St-Germain, che si chiamò ferrovia dell'Ovest; quindi la strada ferrata di Rouen si trova in circostanze anormali.

Ma, invece di prendere a considerare una strada sola, esaminiamo un gran sistema di strade di ferro, e vediamo se in un periodo d'anni esse non aumentino.

Venne già citato il Belgio. In verità io non capisco come l'onorevole Sommeiller, egli che conosce così bene ciò che si riferisce a queste materie, abbia potuto attribuire alle strade estere l'immenso aumento delle strade del Belgio, che da 12 milioni nel 1849, sono giunte a 20 e più milioni nel 1854, cioè nel breve periodo di sei anni. Se egli vuole compulsare i dati contenuti nel resoconto delle strade del Belgio troverà che i quattro quinti dei prodotti sono dati dalle stazioni intermedie e non dal traffico internazionale.

È quindi evidente che non è il traffico internazionale che abbia potuto aumentare dell'80 per cento in sei anni il prodotto di quelle strade.

Vediamo l'Inghilterra. Un libro che contiene notizie assai preziose, il *Compendio di Penn*, dà il seguente quadro parallelo dello stato delle strade di ferro dal 1849 al 1853.

L'aumento nel numero dei chilometri costruiti acquistò il 54 per cento, ed il numero dei viaggiatori aumentò del 60 per cento. Il prodotto però dei viaggiatori (giacchè più moltiplicate le strade e più il percorso medio del viaggiatore dimi-

nuisce) aumentò solo del 36 per cento; il prodotto delle merci del 71; in media del 52; dunque in questi cinque anni il numero dei chilometri costruiti fu del 54 per cento, l'aumento medio generale fu del 52, quindi il prodotto medio per chilometro aumentò in questi cinque anni.

E qui me ne appello a coloro i quali hanno visitata e che conoscono l'Inghilterra nei suoi particolari, se in questi ultimi anni non si siano costruite strade di ferro con condizioni molto meno favorevoli di quelle che già esistevano nel 1849. Tutte le grandi linee, quelle che riuniscono Londra colle varie parti dell'Inghilterra, erano aperte nel 1849, quelle che si aprirono dappoi son tutte linee secondarie, le quali forniscono sicuramente un prodotto medio minore di quello delle antiche linee.

Se quindi il prodotto medio generale è aumentato, se ne può arguire senza timore che su tutte le linee antiche il prodotto è accresciuto. E notate, o signori, che, se sotto alcuni aspetti la nostra strada di Cuneo è in condizioni inferiori alle strade di ferro del Belgio e dell'Inghilterra, per un altro aspetto essa si trova in condizioni migliori. Tanto nel Belgio, quanto nell'Inghilterra le strade di ferro debbono sostenere la concorrenza dei canali, i quali, come tutti sanno, rispetto alla spesa possono fare condizioni migliori delle strade di ferro, od almeno costringere le strade di ferro a contentarsi di prezzi poco remuneratori; invece la nostra ferrovia di Savigliano non ha che a temere la concorrenza dei carri, dei muli e dei cavalli; ma questa concorrenza può sostenersi alcun tempo, finchè i muli non siano morti e logori i carri, ma state certi che non può durare a lungo. Io credo quindi che quanto verificossi nel Belgio ed in Inghilterra si verificherà eziandio da noi.

Ma, si dice, non vi sono mercanzie, non vi è niente da trasportare. Ma, o signori, si hanno tutti i prodotti agricoli; non si è ancora sviluppato nelle linee secondarie il trasporto dei prodotti agricoli; questo trasporto si comincia appena ad introdurre sulle strade dello Stato dalla Lomellina a Genova e viceversa; ma sulle strade secondarie si dura gran fatica a vincere le antiche abitudini dei proprietari e dei negozianti, i quali continuano a mandare i loro carri a trasportare i loro cereali. Vi è un'infinità di generi che sono suscettibili di essere trasportati sulle strade ferrate, ed a cui non si è finora pensato. Ne indicherò uno sul quale la spedizione della Crimea costringe finalmente l'amministrazione a fare quello che inutilmente le consigliava da sei mesi, ed è quello di stabilire una macchina per calcare il fieno, onde organizzare il trasporto da Torino a Genova. Questo si potrebbe anche fare in circostanze ordinarie. Dal momento che avrete una *presse* allo scalo di Torino ed un'altra allo scalo di Carmagnola, ogni anno manderete ad Alessandria e a Genova grandissima quantità di fieno.

Ciò è evidente. Tutte queste provincie abbondano di prati, le terre che si trovano oltre la valle del Tanaro ne difettano assolutamente. Vi è in ciò solo un elemento immenso di trasporti di merci. Ma questo conviene organizzarlo, come dice l'onorevole Sommeiller; presso di noi si va alquanto adagio, ma col tempo si farà. Vi è poi un altro trasporto, che è già cominciato, ma che è ancora suscettibile di immenso sviluppo, ed è il trasporto delle foglie dei gelsi.

Voi sapete, o signori, che, senza far torto a nessuno, la provincia di Cuneo è quella in cui l'educazione del filugello ha fatto maggiori progressi; in essa si ottiene forse lo stesso prodotto che nelle provincie limitrofe della Lombardia; ma l'educazione del filugello nella provincia di Cuneo incontra una grande difficoltà nel difetto delle foglie; invece nelle pianure

del Piemonte quest'arte è nell'infanzia, e vi ha difficoltà a farla progredire forse a cagione delle circostanze atmosferiche; quindi è naturale che i produttori di foglie vadano a venderle sul mercato di Cuneo. Il trasporto del bestiame non si è potuto ordinare sopra una scala un po' larga che in questi ultimi tempi, e quindi è suscettibile di un immenso sviluppo in quelle provincie, le quali sono le più ricche, le più ubertose e progressive dello Stato.

La Camera forse non sa che in quindici anni la provincia di Cuneo ha aumentato il suo prodotto serico di cinque o sei milioni all'anno, e che tale incremento, lungi dall'arrestarsi, si estende alle provincie vicine. Ciò posto, vi sarà ancora alcuno il quale estimi che a tale riguardo non si otterrà un maggior prodotto nell'avvenire? Questo sarebbe lo stesso che negare l'evidenza dei fatti, e credere che i nostri concittadini non siano suscettivi di progresso come gli abitanti di altri paesi di Europa. Appunto perchè noi siamo ora usciti dallo stato di torpore in cui eravamo appetto alla Francia ed al Belgio, i progressi saranno più rapidi e più notevole la differenza tra lo stato attuale ed il futuro.

D'altronde noi abbiamo un fatto che distrugge questa ipotesi un po' spiacevole del deputato Sommeiller, vale a dire che nel nostro paese, a mano a mano che si agevolavano i trasporti, questi crescevano a dismisura. Molti possono ricordarsi del tempo in cui non esistevano per Genova velociferi, ma vi erano prima dei vetturini (dei quali io mi sono servito la prima volta che vi andai), poi vi era una diligenza che vi si recava tre volte nella settimana. Ebbene, si sono stabiliti velociferi ed immediatamente le comunicazioni si sono fatte più frequenti, il servizio è migliorato ed è cresciuto sempre nella medesima ragione il numero dei viaggiatori: e non vorrete che le strade di ferro producano in una sfera più ampia quello che hanno prodotto i velociferi e le diligenze? Signori, lo ripeto, questo non è probabile. D'altronde notate che questo contratto durerà trent'anni, e che per istabilire la sua bontà bisogna calcolare la media delle spese colla media dei prodotti.

Ora io credo di avervi dimostrato vittoriosamente che la cifra di un milione stabilita dal deputato Sommeiller è un *maximum* che verrà diminuito da tutti i progressi dell'arte industriale, progressi nei quali, ripeto, io ho somma fede: Non credo di errare affermando che potete far assegno su quella somma, mentre il prodotto andrà anzi sempre crescendo. Stabilito, come ho fatto, che basta un aumento del 17 per cento sui prodotti conseguiti nel 1854 per coprire le spese, nessuno vorrà dire che la media del prodotto di 50 anni non supererà il prodotto del primo anno del 17 per cento.

Spero quindi di avervi dimostrato matematicamente che l'attuale convenzione è utile ed opportuna. Si dirà: è anche utile alla società della ferrovia di Cuneo. Sia pure! Vi è dunque un beneficio reciproco.

Questa fusione diminuisce certe spese che rimangono soverchie dopo che venga effettuata questa convenzione, e quindi è certo che di questa economia sentiranno i benefici effetti tutti due i contraenti. Ma vi ha un'altra ragione. Il contratto col Governo dà una maggiore stabilità alle azioni, le ravvicina più ai fondi pubblici. Ora, in questi tempi, in cui regna una certa sfiducia, massime poi in ciò che riflette le azioni industriali, questo contratto fa un buon effetto sull'animo dei capitalisti.

In quanto a me dichiaro altamente che, se fossi, ciò che grazie al cielo non sono più, azionista della strada di Cuneo, ed avessi azioni che fossi costretto od avessi intenzione di vendere, desidererei molto l'adozione di questa legge; ma se

all'incontro mi trovassi azionista semplicemente capitalista, ed avessi intenzione di tenere le mie azioni per un tempo indefinito, io mi opporrei in modo assoluto a questa convenzione, perchè, io lo ripeto, ho l'intima convinzione che, se la Camera rigetta questa legge, non andrà gran tempo che il Governo, se continua ad esercitare la strada di Genova, o la compagnia a cui il Governo avrà ceduto questa ferrovia medesima, assumerà l'esercizio della strada di Cuneo, a condizioni molto migliori per la società di Cuneo.

Questa è la mia intima convinzione, e mi sottopongo del resto al giudizio della Camera; solo la prego di volermi permettere che dal suo giudizio mi appelli all'esperienza avvenire, la quale ho fiducia che non vorrà confermare certamente la sentenza che venne portata dalla Commissione, ed in specie dall'onorevole deputato Sommeiller.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. La Camera essendo ora in numero, metto ai voti l'approvazione del processo verbale della tornata di ieri.

(È approvato.)

Il deputato Debenedetti chiede un congedo di un mese.

Il deputato Piacenza chiede un congedo di otto giorni.

(Sono accordati.)

VALERIO. Depongo sul banco della Presidenza quattro petizioni, l'una di 154 cittadini di Mortara, l'altra di 98 di Mede, l'altra di 29 di Parana, l'altra di 66 di Pieve del Cairo.

Tutte queste petizioni sono firmate da capi di bottega e da capi d'arte, padri di famiglia; le firme sono tutte controfirmate dal rispettivo sindaco. Tutte queste petizioni reclamano, come la petizione che ho altra volta presentata, l'emenda della legge sulle professioni, arti e commercio, legge che, come ho detto ieri, fu già riconosciuta in parte bisognevole d'emenda dallo stesso signor presidente del Consiglio, ministro delle finanze.

Rinnovo l'istanza che ho fatta ieri affinchè queste petizioni sieno riferite d'urgenza, ed affinchè sin d'ora la Camera voglia designare un giorno per esaminare queste petizioni non solo, ma anche quelle altre di simile natura, di cui fu già votata l'urgenza sarà più di un mese.

Ora non è giusto che il diritto di petizione venga così posto in non cale.

Rinnovo quindi l'istanza perchè queste petizioni, unitamente alle altre consimili che vennero già dichiarate d'urgenza, sieno in un determinato giorno riferite.

PRESIDENTE. Aveva appunto intenzione di porre all'ordine del giorno di domani o posdomani questa relazione, però pregherei il deputato Valerio ad aspettare al fine della seduta, perchè sappia prima a qual punto dei suoi lavori si trovi il relatore.

VALERIO. Aderirei molto volentieri alla fissazione all'ordine del giorno per domani o posdomani, se però la Commissione è in grado di presentare la relazione.

FARINA P. Le petizioni di cui si tratta furono dalla Commissione affidate a me soltanto questa mattina; io chieggo che mi sia dato almeno di leggerle, se ho da farne la relazione! (Si ride)

VALERIO. Per dopo domani...

Voci. Per sabato.

VALERIO. Per sabato no, anzi mi oppongo che siano

messe a sabato, perchè nel sabato la Camera non è quasi mai in numero.

PRESIDENTE. Lo fisseremo dopo.

RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PER UNA AGGIUNTA DI SPESE PEL PORTO DI ARONA.

TORRELLI, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sopra una nuova aggiunta di spesa proposta dal ministro dei lavori pubblici relativamente al porto di Arona. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1621.)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

RIPRESA DELLA DISCUSSIONE SULLA CONVENZIONE.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Lanza.

LANZA. Io cedo la parola al deputato Sommeiller perchè possa rispondere subito alle cifre dell'onorevole ministro delle finanze.

SOMMEILLER. Avant de répondre aux chiffres qui ont été présentés par monsieur le ministre des finances, il est de toute nécessité que je manifeste, tant en mon nom qu'en celui de la Commission, que dans la discussion que nous avons eue sur le projet de loi, ce qui nous a fait le plus douter de nos propres lumières, ce qui a pu nous engager à faire les études les plus minutieuses pour savoir si nous ne nous trompions pas, c'est précisément le degré éminent de confiance que nous avions dans les lumières et la sagesse du ministre qui l'a proposée.

Ce point n'a jamais été mis en doute par nous; et, pour mon compte, j'en rends un hommage solennel. D'un autre côté, ayant à répondre aux chiffres, ma position est assez critique, car monsieur le ministre a exposé ces chiffres avec tant d'esprit et tant de sel, que je ne pourrais que perdre par la comparaison, et la nécessité que je ressens de me confiner strictement dans la pure arithmétique, trop heureux si avec cette arme seule je parviens à rendre ma défensive aussi utile qu'efficace.

J'avouerai d'abord à monsieur le ministre des finances que je crois au progrès en tout, et principalement à celui de la mécanique; et j'y crois, non pas parce que j'entrevois des moyens plus ou moins prochains de modifier grandement les moyens actuels, mais parce que la mécanique a continuellement fait des progrès depuis qu'on l'a ramenée à ses véritables principes. Monsieur le ministre des finances nous a énuméré un assez grand nombre d'exemples pour que je n'aie pas besoin d'en citer d'autres.

Je partage donc toutes les espérances sur l'avenir des arts mécaniques, mais je ne puis laisser passer en silence l'occasion qu'il me donne de parler d'une circonstance dans laquelle je suis intéressé et dont il a été déjà question dans cette Chambre.

J'ai la plus parfaite confiance dans ce que nous avons entrepris, mes camarades et moi; mais cette confiance nous ne la proclamons pas sur les toits; nous travaillons tout doucement à réaliser nos idées, et nous espérons arriver à l'accomplissement de l'œuvre que la Chambre a bien voulu encourager de ses vœux. Si nous réussissons, certes nous serons contents. (*Harité*)

Si nous ne réussissons pas, personne n'y perdra rien; mais nous en conserverons un souvenir, et ce souvenir c'est que, dans une entreprise que nous regardons comme de la plus haute importance pour l'industrie, nous avons compté à la tête de ceux qui y ont attaché le plus d'intérêt et qui nous ont prêté leur puissant appui, monsieur le ministre des finances lui-même.

Nous n'oublierons jamais la satisfaction que nous avons éprouvée en voyant monsieur le ministre des finances partager tout d'abord nos convictions et nos désirs, et témoigner sur nos projets une confiance qui a été pour nous dans le cours de nos recherches et est encore un de nos plus puissants stimulants.

Je me félicite qu'il m'ait fourni une occasion très-naturelle de lui exprimer notre reconnaissance en présence même de ceux qui ont concouru avec le Ministère par leur vote à nous imposer une responsabilité aussi honorable par la sanction de la loi qui concerne nos essais.

Je le suivrai maintenant dans le cours de son argumentation, et j'aborde directement la question des chiffres. Je ne m'étonne pas qu'il ait adopté la somme d'un million, que nous avons trouvée hier pour les frais d'exploitation.

En examinant le résultat, en le comparant, par kilomètre de voie à ce que coûtent les autres chemins de fer, on arrive à constater qu'il est réellement pour nous un strict minimum que le Gouvernement ne pourra pas probablement réaliser sur la ligne de Cuneo s'il en assume l'exploitation.

Il me dit que dans mon calcul j'avais un peu exagéré; je réponds que dans ce calcul je mesuis tenu au-dessous de tous ceux qui par *dilettantisme* ont voulu faire le calcul de l'exploitation du chemin de Savigliano. Ainsi je trouve que les uns ont établi 9000 francs, d'autres ont cru qu'il fallait 10 mille francs et même 11,000 par kilomètre.

Du reste, je n'hésite pas à dire que je ne craindrai pas de répondre des frais que j'ai calculés, si le système d'exploitation était adapté aux exigences réelles de notre situation.

Mais, comme il ne s'agit pas de la convenance de telle ou telle méthode, je me tairai sur le système qu'il nous conviendrait d'appliquer pour arriver aux chiffres que j'ai indiqués: donc, passe pour le million, puisqu'il est accepté. (*Harité*)

Venons aux recettes. Monsieur le ministre des finances m'a dit que je n'ai pas calculé les recettes futures pour tout le réseau, que j'ai seulement calculé celles de l'année 1854 dans la somme de 1,160,000 francs.

Ce million 160,000 francs devant être réparti sur 68 kilomètres, il s'en suivrait, d'après monsieur le ministre, que pour les 30 autres kilomètres, l'augmentation, qui devra se manifester, porterait la somme totale à 1,700,000 francs par une simple règle de trois.

Et pour justifier ce chiffre de 1,700,000 francs, il a naturellement infirmé les considérations sur lesquelles j'avais hier appuyé les augmentations de recettes que j'avais prévues pour le chemin de fer de Cuneo.

Il prétend que j'ai attribué l'augmentation des recettes sur les chemins de fer belges, aux réseaux étrangers qui sont venus successivement aboutir aux frontières de la Belgique.

J'ai sous les yeux les recettes des chemins de fer de ce pays, soit par stations intermédiaires, soit par mouvement international. Comme nos adversaires ont pris dans les statistiques belges des données sur lesquelles ils appuient leurs raisonnements à l'appui du projet, j'ai dit que je ne trouve pas juste l'application que l'on en veut faire à notre cas, parce que ces chemins de fer ont eu diverses causes d'accroisse-

ment dans les recettes qui ne se rencontrent pas sur le chemin de fer de Cuneo.

Il est patent que les chemins-de-fer du Gouvernement belge subissent l'heureuse influence des progrès de l'industrie au-dedans et au-dehors du pays. La Belgique, à coup sûr, a retiré d'immenses avantages des réseaux français et allemands qui sont venus se souder à ses frontières. Un si grand mouvement ne peut se manifester autour d'elle sans qu'elle entente l'heureux contre coup à l'intérieur.

L'impossibilité de tenir compte de ces influences dans la statistique des recettes pour en suivre les filons, fait que toute comparaison avec notre cas sera évidemment trompeuse.

Voilà pourquoi j'ai dit que je ne me servirai pas d'arguments fondés sur les réseaux français et belges.

Je suis venu ensuite au chemin de Rouen, par cette raison qu'il faut chercher des données matérielles, applicables au chemin de Cuneo, sur des chemins établis depuis assez longtemps pour que la marche ascendante et normale des recettes ait pris un caractère déterminé. Il faut d'ailleurs qu'elle n'ait pas été confusément influencée par des réseaux contigus ou des embranchements, ou enfin par des circonstances qui sortent de l'appréciation de l'arithmétique, bien qu'elles puissent fournir d'utiles enseignements à l'économie et à la statistique commerciale.

Le chemin de fer de Paris à Rouen m'a paru réunir ces conditions.

En effet, depuis 1845, époque à laquelle il fut ouvert au public, jusqu'en 1853, année à laquelle s'arrêtent mes informations, j'ai trouvé un mouvement en voyageurs et en marchandises, assez régulier et progressif, et suffisamment dégagé de circonstances extérieures, pour en tirer une donnée utile, et je pense l'avoir appliquée avec assez de justesse au chemin de fer de Cuneo.

Au reste, on ne peut pas prétendre arriver dans ces questions à des données d'une exactitude mathématique, ni apprécier à sa juste valeur cet immense remuement d'hommes et de choses, variables avec les temps et avec les lieux, auquel donnent naissance les chemins de fer.

On doit considérer ces données comme des jalons ou, si l'on aime mieux, comme des garde-fous, qui auront l'inappréciable avantage de nous tracer notre route et de nous sauver d'une chute.

Je n'ai point cherché à tirer des conséquences de la contemplation en grand des réseaux anglais, français et belges, pour les appliquer à la ligne de Cuneo; ce serait un mode d'apprécier l'avenir de cette ligne tout à fait erroné. Portons les yeux sur ce vaste ensemble des chemins de fer européens, et nous verrons la moyenne des recettes et du mouvement suivre une progression ascendante très-marquée, et les réseaux étendre chaque jour davantage leurs ramifications; mais on tirerait de ce spectacle un enseignement trompeur, si, parce que la moyenne générale est satisfaisante et croissante, on en venait à conclure que le même fait se réalise dans chaque ligne en particulier.

Les phénomènes financiers que présentent les chemins de fer européens, considérés dans leur ensemble, sont du ressort de l'économiste, qui en peut tirer des données pour la statistique générale et la distribution de la richesse dans les différentes contrées; mais l'ingénieur, mais l'administrateur, qui veut apprécier une ligne déterminée, se gardera bien de raisonner d'après la grande statistique, il descendra plus bas et viendra circonscrire ses observations sur des lignes spéciales, et alors il verra que, si la moyenne générale est bonne, il est pourtant des lignes, dans l'ensemble, dont la moyenne

est stationnaire, d'autres qui sont perdantes, d'autres enfin qui ont peine à se maintenir en activité. Ainsi, dans le réseau de la compagnie du Nord, en France, pour ne citer que cet exemple, il y a des lignes qui donnent 88,000 francs par kilomètre et par an; d'autres seulement 20 et même 14, et cependant la moyenne générale est, je crois, de 40,000 francs. En Angleterre, j'ai eu connaissance d'un chemin de fer que les actionnaires ont démoli! Ils ont trouvé leur bénéfice à vendre le sol, les fers et le matériel, plutôt que de continuer une exploitation ruineuse.

On citerait une foule de lignes qui font de très-mauvaises affaires, sans que cela paraisse dans la moyenne générale. Il y a quelque fois avantage pour les Gouvernements ou pour les sociétés, à continuer des exploitations même un peu onéreuses, quand elles contribuent à augmenter le mouvement sur le reste d'un réseau. On les maintient en exercice même avec un petit rendement, et l'on considère la perte comme une subvention accordée dans l'intérêt d'une ligne principale.

Voilà pourquoi, lorsqu'il a été question de l'embranchement de Saluces, je n'ai pas parlé du peu de compte que je faisais sur la recette propre que donnera ce tronçon de 14 kilomètres; et j'aurai trouvé dans notre pays un exemple parfaitement analogue dans le chemin de Vigevano, qui, je crois, ne donne pas des recettes bien consolantes pour le Gouvernement qui l'exploite. Je ne veux cependant pas le considérer comme perdant, avant d'avoir pu apprécier l'influence qu'il a eue sur les recettes de la ligne principale.

Maintenant, peut-on raisonnablement dire que les recettes qui se feront sur le réseau de Cuneo, quand il sera porté à 100 kilomètres, augmenteront dans la proportion de 70 à 100, quand on sait que déjà la moyenne des recettes, par kilomètres, a diminué à la suite des derniers prolongements?

Je ne veux pas attacher grande importance à ces faits-là, pour combattre le projet, j'en ai fait mention pour montrer que, si j'avais voulu mériter le reproche d'exagération et de calculs trop minutieux, que monsieur le ministre m'a adressé, la matière ne m'aurait pas manqué. Mais comme dans mes calculs je n'ai eu qu'un point de mire, l'intérêt du Gouvernement et de la société de la ligne de Cuneo, je me suis attaché à toutes les circonstances que le bon sens pratique m'a indiquées comme les plus influentes.

Je n'ai point cherché à diminuer les espérances que je partage dans une mesure plus modérée, sur l'avenir de la ligne de Cuneo. Les exemples ne m'auraient pas manqué, et au lieu de parler du chemin de Paris à Rouen, j'aurai parlé de celui de Bâle et Strasbourg, de Montereau et Troyes, et de bien d'autres; et alors j'aurai bien mérité le reproche de trop ravalier cette entreprise, qui, je le répète, a de l'avenir et fait honneur à ceux qui l'ont commencé et qui la dirigent encore.

Quant au développement que l'administration pense que recevra, sous le rapport des marchandises, la ligne de Cuneo, je ne puis que m'associer au vœu que tout le monde fait pour que les marchandises prennent réellement sur cette ligne l'importance qu'elle doit avoir pour que les recettes des marchandises viennent équilibrer celles des voyageurs.

Je ne veux manifester aucun doute à cet égard. Nous connaissons tous les frais qu'il y aura à subir; tout le monde pourra se faire une idée du mouvement qui est réservé à la ligne, mais je croirai difficilement à un mouvement de 200 tonnes par jour. Je crois que cela n'est pas espérable, voilà pourquoi je n'ai admis dans mes calculs que des convois mixtes, circonstance qui tend évidemment à diminuer les frais d'exploitation. Si cela augmentait, tant mieux! (Risu)

J'ai fait mes calculs d'exploitations sur le cas le plus favo-

nable pour les frais. Quant aux recettes, j'admettrai qu'elles aillent au double, et qu'au lieu d'un million elles aillent à deux millions.

Eh bien ! Quand nous serons à deux millions, il restera encore à la charge du Gouvernement de faire face aux dépenses qui auront lieu pour les frais d'exploitation, lesquels augmenteraient en rapport de l'accroissement du trafic. Le Gouvernement sera donc encore perdant même dans la chance des plus fortes recettes.

CAVOUR, *presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri e reggente il Ministero delle finanze.* Vous avez calculé 113 kilomètres, mais il n'y en a que 70 d'exploités.

SOMMEILLER. Mais puisque la convention est faite pour 30 ans, j'ai calculé que la ligne de Saluces serait bientôt mise en construction et achevée. Du reste, on peut déduire ces 14 kilomètres, qui ne peuvent avoir une influence telle sur la ligne, qu'ils altèrent grandement la recette que j'avais fixée comme limite.

Je ne pousserai pas plus loin les observations que j'ai dû opposer, et avec beaucoup de regret, aux vues du reste très-lumineuses et très-larges de monsieur le ministre des finances ; j'observerai que ce qui est le plus difficile à déraciner de l'esprit, ce sont ces convictions qui résultent de la contemplation longue et assidue des faits et des chiffres. Un chiffre ! C'est aussi fort qu'une idée.

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici.* Io non entrerò in lunghi dettagli sopra quanto espose l'onorevole Sommeiller nella tornata di ieri e ripeté oggi ; solo mi propongo di fare alcune osservazioni per dedurre che realmente nei calcoli dell'onorevole Sommeiller eravi molta esagerazione. Ed anzitutto ricorderò come egli nel ripetere molti degli argomenti addotti dall'onorevole Martelli riprodusse pure taluni dei suoi calcoli meno esatti principalmente sul prezzo del combustibile, che portò ad un valore eccessivo, malgrado la circostanza della guerra, e la conseguente enorme carezza dei noli. Ma qualunque sia questo prezzo, e quando se ne dovesse tener conto per aggravare la spesa d'esercizio della ferrovia di Cuneo, non si può, come già faceva osservare il signor ministro delle finanze, pretendere che esso torni d'aggravio alla società e domandare che la parte che si ritiene lo Stato sia maggiore, perchè attualmente il trasporto del coke da Genova a Truffarello è pagato dalla società. L'onorevole ministro delle finanze faceva già avvertire che per tal modo in sostanza si verrebbe a far pagare doppiamente questa somma alla società.

In ordine a questo prezzo mi occorre fare il seguente rilievo :

Ieri l'onorevole Martelli diceva valutar egli il prezzo del coke 120 lire la tonnellata e credere di essere ancora discreto limitandosi a tal somma.

Duolmi dovergli dire che egli incorse in un errore, nè saprei per verità donde egli abbia dedotto quel prezzo, giacchè secondo gli ultimi contratti fatti dalla direzione generale delle strade ferrate, durante anche le attuali condizioni di carezza dei noli, il prezzo del coke dato a bordo in Inghilterra non rileva che a 20 lire la tonnellata, prezzo questo veramente eccessivo, perchè, se non vado errato, non lo si pagò mai in media nei tempi ordinari più di 15 o 15 lire.

Nell'ultimo contratto, il nolo ha costato 56 lire ed 82 centesimi dall'Inghilterra a Genova, ed anche questo è un prezzo esorbitante, ma affatto eccezionale ; sono poi da aggiungere le spese di sbarco e di magazzino, che ascendono a lire 5 ; questi ultimi prezzi non sono variati ; non avvi più che il trasporto da Genova a Torino, la cui spesa terremo a calcolo,

benchè il trasporto segua sulla ferrovia dello Stato, appunto per fare il confronto con quella di Cuneo ; ora in base della tariffa questo trasporto costa lire 17 60, dunque il prezzo del coke dato a Torino importa sole lire 99 42, e dato a Savigliano eccederà di qualche lira.

Passo ora ad una seconda osservazione sull'importanza del capitale che deve impiegarsi per il materiale mobile. Io non ho presenti tutti i dettagli di cui diede ieri ragguaglio alla Camera l'onorevole Sommeiller, ma in sostanza egli diceva che il materiale attualmente posseduto od ordinato dalla società, e che noi dovremmo ricevere per la metà al prezzo di un milione, pagando però solo il pro di questo capitale al 5 per cento, e per l'altra metà gratuitamente, ammonterebbe, secondo la perizia, a due milioni.

Ora, dalla stima che presenta l'amministrazione delle strade ferrate, risulterebbe che il valore di quel materiale non è che di 1,700,000 lire ; ricevendone senza corrispettivo un milione, non avremo che 700,000 lire a pagare.

Ed è facile trovare la ragione della differenza tra i suoi calcoli e i nostri. L'onorevole Sommeiller ha stimato questo materiale come se fosse affatto nuovo, noi invece abbiamo nella convenzione stabilito che lo pagheremo a prezzo d'estimo.

Inoltre l'onorevole deputato ha supposto che le macchine tanto acquistate che ordinate dalla società costino 80,000 lire ciascuna ; ho qui il contratto fatto dalla società per le sue ultime quattro macchine colla ditta Cokerill del Belgio, e senza dar lettura di tutta la convenzione citerò solo l'articolo 5 il quale dice :

« La compagnie du chemin de fer de Turin a Cuneo s'engage a payer à ladite société John Cokerill la somme de 218,400 francs pour les quatre locomotives et tenders à voyageurs, et de 259,000 francs pour les quatre locomotives et tenders à marchandises. Les prix des outils désignés à l'article 2 sont compris dans les sommes précédemment énoncées. »

Dunque le macchine per viaggiatori costano, coi loro tenders, 218,000 lire, cioè 54,500 lire ciascuna ; e quelle per le merci, siccome sono più potenti, costano 259,000 lire coi rispettivi tenders, ossia 59,000 lire ognuna, e non 80,000.

L'onorevole deputato dirà forse che vi si deve aggiungere il prezzo dei pezzi di ricambio ; è vero, lo riconosco, ma questi non importeranno certo 30,000 lire per le macchine dei viaggiatori, come dovrebbero per giungere a formare la somma di 80,000 lire, e non rileveranno nemmeno a 20,000 lire per quelle delle merci, che costano meno di 60,000 lire caduna. Oltre a ciò io farò presente che, siccome egli nei suoi calcoli ha tenuto conto delle spese di riparazione, così egli deve pure avvertire che i pezzi di ricambio figurano fra queste ultime spese.

Dunque, valutando le macchine a 80,000 lire, quand'anche si arrivasse a questo limite, comprendendovi un'abbondante provvista di pezzi di riparazione che sarebbe veramente alquanto esagerata, non doveva poi far tanto caso delle spese di riparazione. Anche questo è un fatto che ho voluto esporre alla Camera onde dimostrarle quale si fosse l'esattezza dei calcoli dell'onorevole Sommeiller.

Non contento poi di aver portato alla somma di due milioni una quantità di materiale che, per le ragioni che ho detto, è lungi da valere quella somma, non contento di questo, egli è andato paragonando il materiale che abbiamo sulla nostra strada di Genova con quello che crede sarà necessario sulla strada di Cuneo, ed ha trovato che si richiede per questo titolo un altro aumento di 670,000 lire, se non isbaglio ; questo paragone però è fatto nella supposizione di un esercizio attivissimo.

Ora la strada di Genova esige un materiale di gran lunga maggiore di quello proporzionalmente richiesto pella ferrovia di Cuneo, perchè, oltre al grave deterioramento cui va soggetto il materiale mobile sulla strada di Genova e che ci costringe a farvi continue riparazioni, dobbiamo ancora tenerne un gran deposito a Genova, a Torino ed in Alessandria.

Infatti abbiamo sempre a Genova da 30 a 40 vagoni per fare il servizio della Polcevera; a Torino dobbiamo sempre averne un numero anche maggiore per fare il servizio e per sopperire a tutti i bisogni delle altre linee delle società. Non si può adunque dire che in proporzione si esigerà sulla ferrovia di Cuneo altrettanto materiale che su quella di Genova, mentre dalle informazioni assunte mi risulta positivamente che il materiale posseduto ora dall'amministrazione della strada ferrata di Cuneo, e col quale essa ha fatto un lodevole servizio durante il 1854, sarà sufficiente, o che almeno, aggiungendovi tutto quello che è in corso di costruzione, noi avremo con quel milione e settecento mila lire un materiale più che abbondante per esercitare convenientemente la linea di Cuneo.

Questo adunque è un altro argomento pel quale credo che i calcoli della Commissione fossero alquanto esagerati. Ma Ponorevole mio collega, il presidente del Consiglio, ha detto che si ammettesse pure la necessità di aumentare il materiale per un milione di lire; per verità io non vi sarei disposto, ma voglio ammetterlo. Egli ha detto: avrete anche un esercizio di una estensione molto maggiore. Nell'annata scorsa la ferrovia è stata esercitata mediamente per 70 chilometri; questo esercizio produsse un'entrata di un milione e seicento mila lire; se quindi si crede necessario l'aumento di materiale pel valore di un milione, deve ritenersi che il prodotto crescerà in proporzione.

Il fatto è che quei settanta chilometri, ragguagliati alla durata del tempo per cui i vari tronchi che si andarono aprendo sono stati esercitati, danno per risultamento un prodotto di 16,600 lire per ogni chilometro. Ora io domando se non si possa anche ragionevolmente sperare che, aperti i tre chilometri che mancano dalla Madonna dell'Olmo a Cuneo, il movimento sarà molto più significativo.

Io credo che ciò avverrà quando la ferrovia toccherà ad una città di 20 mila abitanti e nella quale fanno capo influenze importantissime, il movimento aumenterà notevolmente anche su tutta la linea. Voglio però ammettere che il prodotto si mantenga alle lire 16,600 per ogni chilometro; ma faccio notare che bisogna aggiungerci (poichè l'onorevole preopinante ne ha tenuto conto nelle spese dell'esercizio) il prodotto del nuovo tronco da Saluzzo a Savigliano.

Ma, si dice, la linea di Saluzzo non è che una diramazione la quale non frutterà certo 16,600 lire per chilometro. Quand'anche ciò sia, io credo che in proporzione aumenterà di tanto il movimento su tutte le altre linee da compensare abbondantemente quel minor prodotto che si potesse avere sul limitato tratto di 14 chilometri.

Io non andrò facendo ipotesi su queste proporzioni; mi atterrò ai principii espressi dal deputato Sommeiller. Egli ha detto, e giustamente, che l'utilità delle diramazioni consiste essenzialmente in ciò che aumentano grandemente il movimento sulle linee principali.

Ora, per dare anche un dato più positivo, io prenderò per esempio l'infelice linea da Mortara a Vigevano, della quale l'onorevole Sommeiller ha pure parlato. Egli diceva: guardate che povero prodotto dà la medesima. Ebbene, è vero che il prodotto di quel tronco isolato, quel prodotto che lo Stato divide colla società, non è molto rilevante per ora; ma bisogna por mente al movimento grande che questo tronco ha

procurato alla linea principale dello Stato e non badar solo a quello limitato da Vigevano a Mortara, e viceversa.

Il prodotto del tronco isolato per 128 giorni fu, se non erro, di lire 35,544, e si è questa la somma che fu divisa per metà tra il Governo e la società. Ma devesi credere che tutte le persone che viaggiarono su quella linea si muovessero soltanto da Mortara a Vigevano e viceversa? No certamente. Una gran parte di questo movimento si prolungò sul resto della linea e venne ad aumentare il nostro prodotto. I conti che si tengono di questa linea, come di tutte le altre, mi hanno fornito il mezzo di riconoscere quanta sia stata quella parte di movimento che essa portò sulla linea principale. Ora io trovo che sulla nostra linea nei pochi giorni d'agosto si verificò un'entrata di lire 2765, in settembre di lire 12,689, in ottobre di lire 15,973, in novembre di lire 38,760, in dicembre di lire 37,999; cosicchè in totale abbiamo avuto sulla nostra linea in conseguenza dell'esercizio di quella da Mortara a Vigevano un prodotto di lire 108,188, mentre quello limitato al solo tronco da Mortara a Vigevano non fu che di lire 35,544.

Dunque il prodotto sulla nostra linea, ad esclusivo nostro vantaggio, è stato quasi triplo di quello che si verificò sul tronco della società. Dunque io credo che, quando ai 14 chilometri da Saluzzo a Savigliano si attribuisse lo stesso medio prodotto che danno tutte le altre linee, non solo non si esagererebbe, ma non si terrebbe nemmeno conto dell'utilità che se ne può trarre.

Io penso si possa stabilire che i 100 chilometri i quali saranno esercitati e produttivi quando la strada arriverà a Cuneo ed a Saluzzo frutteranno lire 16,600 al chilometro, cioè quanto ha reso nel primo anno e rende attualmente la strada; fatto questo che non è certo ordinario se prendiamo l'esempio di altri paesi. Ma quello su cui il Ministero ha fatto più fondamento si è che questo prodotto attuale deve andare crescendo.

Può aver fatto impressione alla Camera l'esempio addotto dal deputato Sommeiller della strada di Rouen. Egli ha detto che quella strada, per molti anni, non andò aumentando di prodotto: come dunque sperare di un aumento grande su quella di Cuneo? Vi sono strade (e lo prova quella di Rouen) in cui gli aumenti sono ormai nulli o piccoli. Lascio di fare osservazioni su quanto ha poi detto l'onorevole Sommeiller sopra quella di Strashburgo, che è aperta solo da poco tempo; ma, quanto all'impressione che, come dicevo, può aver fatto l'esempio della strada di Rouen, dove non vi fu aumento notevole per tanto tempo, il ministro delle finanze ha già addotto l'argomento principale che esclude il confronto, ed è la navigazione.

Ora io darò a quest'argomento una importanza ancora maggiore. Come volete che vi fosse un grande sviluppo nel movimento di persone dopo l'apertura di questa strada se questo aumento era già stato una conseguenza della navigazione animatissima esistente tra Rouen e Parigi coi battelli a vapore che andavano e venivano tutto il giorno? La strada aveva trovato un movimento già avviato e se lo ha assorbito, ma non poteva aumentarlo di molto; pur tuttavia è cresciuto, e in quest'anno stesso l'introito dei soli viaggiatori (lascio da parte le merci) è stato di lire 84,000 il chilometro, in quest'anno che non è certo anno di prosperità. Non è che quando una strada va creando essa stessa il movimento delle persone, cominciando da quello minimo che ha nei suoi primordi, che si può aspettare un grande progresso.

Ma poteva aspettarselo la strada di Rouen, che aveva già avuto fin dal suo esordire un movimento straordinario? Signori, la strada di Rouen è stata forse una delle ferrovie di

Francia che, dai primi momenti che si è aperta, abbia dato un prodotto straordinario.

E perchè? Perchè ha assorbito quel movimento di merci e di persone che era già avviato colla navigazione a vapore.

La strada di Rouen, dice l'onorevole Sommeiller, non aumenta da molti anni il prodotto dei viaggiatori. Ma sapete da quando non cresce? Non cresce da un'epoca in cui la strada ha reso 33, 36, 38, 40 e più mila lire al chilometro per i soli viaggiatori; a questo punto non si può sperare più grande aumento; bisognerebbe perciò veramente che ognuno disertasse il paese e non facesse che correre sulla strada ferrata per poter avere altri aumenti significanti.

Questo è un altro fatto che io volevo indicare perchè l'esempio dall'onorevole Sommeiller accortamente citato, della strada di Rouen poteva fare impressione nella Camera, ed io credo che se eravi strada che non convenisse citare per vedere l'aumento che ha luogo nei viaggiatori fosse la strada di Rouen perchè è nata adulta e non fu bambina.

Egli ha parlato poi delle grandi linee di Francia e del Belgio, ed ha detto che non bisogna farne paragone colla linea di Cuneo, che è riguardata come una piccola linea.

Ma io lo prego di considerare come si compongono in Francia queste grandi linee di cui parla. Si chiamerà grande linea quella, per esempio, d'Orléans che misura più di 1000 chilometri? Ma essa è un composto di molte linee. Chiamerà grande linea di comunicazione quella del Nord che ha 700 chilometri? Ma essa pure è un composto di molte frazioni. Esse, è vero, danno in complesso cospicue rendite; ma un simile complesso lo abbiamo anche noi, e non sarà certamente peggiorata la condizione delle nostre strade dello Stato quando la linea di Savigliano recherà loro un movimento maggiore. E perchè si vorrà questa considerare come una linea isolata? Non si congiunge essa alla nostra rete a Truffarello? Non procede essa verso Genova, verso Alessandria, verso Torino, quindi verso Susa, verso Francia, verso Lombardia e verso Svizzera?

L'onorevole ministro delle finanze diceva non essere esatto il dire che le rendite notevolissime che si ritraggono nel Belgio dalle grandi linee di ferrovie non dipende dalle grandi linee di movimento internazionale, ossia dalle grandi linee di commercio, ma che dipende piuttosto dal movimento maggiore che si è sviluppato in tutto il paese.

Per provarvi quest'asserzione basterà citarvi un rapporto fatto dal signor Nothomb, ministro dei lavori pubblici, il quale presentando il suo bilancio attivo e passivo delle strade, in cui sono pure compresi i pedaggi, fece notare alla Camera questo fenomeno che in generale i pedaggi, dopo fatte le ferrovie, avevano aumentato di molto. Che cosa prova questo? Prova il gran movimento che esse promuovono in tutto il paese; e questo gran movimento è quello che costituisce essenzialmente la produttività delle strade ferrate, è quello che mi fa desiderare che a misura che queste si estendono, si estenda anche la rete di tutte le altre strade ordinarie, se dalle ferrate si vuol trarre tutto il profitto che se ne può sperare.

Finalmente, rispetto a questo crescente movimento che noi riputiamo non solo cosa certa, pronta ed in una progressione notevolissima, io credo che il deputato Martelli abbia commessa una inavvertenza nel dire che la strada di Cuneo ha questo carattere distintivo, che la maggior parte dei prodotti si ha da chi percorre tutta intera la linea; mentre invece il movimento su tutta quella strada si fa essenzialmente da punto a punto, perchè essa tocca molti e notevoli centri di popolazione e di mercato. Che se questo movimento

fosse di gente che percorre tutta la linea, io posso assicurare l'onorevole deputato Martelli che, a vece di avere 16,000 lire per chilometro, se ne avrebbero 20, 24, 26 mila di prodotto. Sono tali e tanti i centri di popolazione agglomerata che si trovano lungo questa strada, che io non credo sia facile sotto questo rapporto trovarne un'altra che si offra così opportunamente a un grande movimento di viaggiatori; se non si è ancora tutto sviluppato, certamente si svilupperà, perchè io non saprei mai darvi a credere che noi altri Piemontesi siamo più stazionari degli uomini di altri paesi; quello che è succeduto in tutti gli altri luoghi succederà anche presso di noi.

D'altronde, quando si voglia calcolare sul prodotto di 100 chilometri, tenendo anche la rendita di sole 16,600 lire, avremmo già un prodotto di 1,660,000 lire, nei primordi. Ora io domando: che cosa ci vuole per giungere ai due milioni? Come diceva l'onorevole mio collega, vi vuole l'aumento di circa il 17 per cento tra merci e viaggiatori.

Ora si trasportano cento tonnellate di merci, e a questa quantità si giunge in brevissimo tempo, e prima che cessasse l'uso degli antichi veicoli: perchè non si potrà sperare che aumenti ancora? Tanto più in una strada che, come ho già detto, ha tanta opportunità di influenze; perchè ha l'influenza d'Alba e dell'alta e media valle del Tanaro a Bra unita a quella linea con un tronco di strada ferrata; ha l'influenza della valle del Po a Saluzzo; delle valli della Varaita e della Maira; se approverete il progetto che farà fiorire i bagni di Valdieri, avrà l'influenza notevole nella stagione dei bagni della valle del Gesso; ha l'influenza a Fossano di Mondovì, a Cuneo di Nizza, e della valle di Stura che per l'Argentiera condurrà in Francia.

Io non credo che con circostanze tanto favorevoli questa strada possa mancare ai risultamenti che se ne sperano.

Finalmente farò un ultimo cenno sulla osservazione fatta dall'onorevole Sommeiller, il quale dice che, posto anche un notevole aumento nel prodotto, quando avremo nelle mani la gestione di questa strada, ci si griderà che il Governo guadagna troppo, che deve ribassare la tariffa.

Ora io domando: chi costringerà il Governo ad abbassare la tariffa, principalmente quando egli fosse in perdita, come suppone l'onorevole Sommeiller? Una delle due: o realmente guadagneremo molto, ed allora ribasseremo la tariffa, ma la ribasseremo solo tanto da non perdervi; o vi perderemo, e allora, ripeto, chi sarà che nemmeno pensi che dobbiamo in perdita abbassare la tariffa? Questo è dunque un argomento che non so come possa valere contro il Governo, mentre non potrebbe valere contro la società.

Dopo il fin qui detto, io ripeto che la nostra fiducia sta nei progressi della strada di Cuneo; se la Camera non crede a questi progressi, e a progressi corrispondenti a quelli che hanno avuto tutte le altre strade, allora certamente non sarà da accettarsi questo contratto.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Torelli.

LANZA. Avevo io pure chiesto la parola.

TORELLI. Parla contro?

LANZA. Contro.

TORELLI. Allora le cedo la parola.

LANZA. È mio debito di difendere quanto posso la Commissione dagli appunti che vennero contr'essa rivolti dall'onorevole ministro degli affari esteri e delle finanze, e, direi quasi, se osassi di prendere la difesa, non solamente di questa Commissione, ma di molte altre che precedettero la medesima, giacchè l'onorevole ministro non si limitò unicamente a rimproverare la Commissione attuale per avere conchiuso

contro un suo progetto, ma accennò pure a diverse altre Commissioni le quali egualmente si opposero a contratti che egli aveva stipulato. Citò fra gli altri il contratto per l'impresa Nicolay e quello delle saline dell'isola di Sardegna; io credo che l'onorevole ministro vada errato nella sua asserzione, non essendo vero che le Commissioni della Camera siano sempre opposte a tutti i contratti stipulati per cura e sotto la direzione dell'onorevole ministro delle finanze; potrei citarne molti che vennero dalla Commissione approvati e dalla Camera, e quegli stessi che egli ha adottati non furono dalla Commissione assolutamente respinti. Quello di Nicolay anzi fu sostenuto vigorosamente da tutta la Commissione e la maggioranza della Camera non appose al signor ministro che avesse fatto cattivi accordi, solo insorse una questione legale relativamente al diritto che si potesse avere dallo Stato di concedere quella derivazione d'acque ad una società.

Quanto poi a quello delle saline, dovrebbe anzi l'onorevole ministro rallegrarsi con quella Commissione, la quale, non respingendo assolutamente il trattato, ma modificandolo, ha migliorato la condizione del medesimo con vantaggio dello Stato.

E quantunque egli abbia detto che i risultati attuali ottenuti dopo quel contratto dimostrano evidentemente la bontà del medesimo, tuttavia, così di passaggio, senza volermi assolutamente fermare a criticarlo, dirò che i motivi per cui finora quel contratto si è palesato molto vantaggioso allo Stato sono affatto transitorii. Se i noli sono accresciuti, quest'aumento dei noli non è certamente dovuto a cause normali, ma è dipendente dalle condizioni della guerra.

Comunque sia però, rimane stabilito e chiarito che non sussiste che le Commissioni si sieno sempre opposte al signor ministro in tutti i suoi contratti, ma che esse cercarono continuamente di esaminare con imparzialità i contratti presentati dal Ministero e procurarono di emendarli dove era possibile.

Diffatti l'opera delle Commissioni non andò sempre fallita, perchè, oltre ai miglioramenti accennati pel contratto delle saline, io citerò un contratto il quale ha molto maggiore analogia col presente, cioè il contratto per la concessione della strada di Pinerolo, in cui si fece da quella Commissione un miglioramento tale, che ridusse d'assai gli oneri, se non del Governo, almeno della provincia di Pinerolo. Così pure accadde riguardo la ferrovia a cavalli di San Pier d'Arena.

Dunque sia detto a lode del sistema costituzionale che e le Commissioni e la Camera non fecero sempre opera inutile nell'esaminare questi contratti e nel fare talvolta degli appunti ai progetti del Ministero, giacchè credo stia sempre ferma la massima che più occhi vedono, senza dubbio, maggiormente che un minor numero, e per conseguenza i quattrocento occhi della Camera possono vedere meglio che i due, quantunque acutissimi, del presidente del Consiglio. (*Risa di approvazione*)

Ciò detto, passerò al merito dell'attuale convenzione. La Commissione, avendo ricevuto ad una grande maggioranza da ogni ufficio la missione o di rigettare o di modificare questo contratto, certamente non poteva da sè indursi a cambiare di parere, senza esaminare prima a fondo le condizioni di questo contratto e vedere se le ragioni che avevano indotti tutti gli uffici a grande maggioranza a rigettarlo erano fondate, oppure se il Ministero aveva bene operato. E ciò fece con molta attenzione e colla massima imparzialità.

Si presentava dal Ministero un calcolo, su cui erano basate le spese di esercizio per questa linea di Cuneo, e nello stesso tempo si faceva anche un calcolo preventivo del suo prodotto.

La Commissione, dopo avere deliberata la questione di massima, cioè se debba il Governo in qualsiasi caso farsi intraprenditore di esercizi di strade ferrate, dopo averla deliberata, dico, perchè pareva inutile questa questione, stantechè bisognava venire al caso pratico e vedere se l'attuale convenzione, come era stipulata, era utile o no, venne ad esaminare questo calcolo medesimo. Dove doveva essa prendere i suoi punti di confronto? Non altrove che dai dati ufficiali, quelli cioè della linea del Governo o di Pinerolo, o, se amano meglio i signori ministri, di Susa o di Vigevano. Essa cercò di esaminare particolarmente quale di queste linee poteva presentare maggiori punti di contatto col caso attuale, cioè colla linea di Cuneo. Taluno dei suoi membri stabilì un confronto colla linea del Governo, prendendo i dati sopra le relazioni ufficiali stampate dal Ministero dei lavori pubblici, e non prese a confrontare la linea di Cuneo con quella del Governo da Torino a Genova, no; questo non lo doveva fare per diverse ragioni, che furono già addotte dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, perchè veramente vi sarebbero in tutta la linea di Genova condizioni così diverse da quelle della linea di Cuneo, per cui il confronto doveva certamente evitarsi; ma prese invece a confrontare le spese e il reddito della linea del Governo da Torino ad Arquata nell'anno 1852, cioè sopra un tronco della lunghezza di 125 chilometri, nel quale non si osservano più quelle grandi pendenze, epperò quelle maggiori spese di esercizio che si osservano nel passaggio dei Giovi; ed ha creduto, facendo questo confronto, che le condizioni, riguardo alla spesa, fossero assai più favorevoli per la linea del Governo che per quella di Cuneo; prima di tutto perchè, tuttavolta che si tratta di percorrere una linea più lunga, certamente le spese generali di amministrazione, come anche le spese di locomozione, ripartite su ciascun chilometro sono sempre minori; questo non si può negare; in secondo luogo perchè si tratta di una linea, la quale ha un commercio enorme; e questo commercio non consiste solamente in viaggiatori, ma anche in merci; e si noti, o signori, che questa osservazione è di grave peso nella presente questione, poichè quanto maggiore è la quantità di merci trasportate sopra una linea in rapporto coi viaggiatori, il prodotto netto per ogni chilometro è anche maggiore, mentre minore ne è la spesa, per la ragione che il prodotto netto del trasporto delle merci supera ragguardevolmente quello dei viaggiatori: su questi il prodotto netto è al disotto della metà del prodotto brutto, e questo si può facilmente verificare osservando le stesse statistiche pubblicate nelle relazioni del ministro dei lavori pubblici; invece il prodotto netto delle merci supera sempre la metà del prodotto brutto. Dunque ben si vede che sopra una linea, sulla quale vi sia un maggior trasporto di merci, le spese d'esercizio devono essere comparativamente minori che sopra un'altra linea dove il prodotto dei viaggiatori superi quello delle merci.

Ora questa differenza tra la linea di Genova e quella di Cuneo è ragguardevolissima in favore della prima. Sulla linea di Genova nel 1853 il prodotto realizzato delle merci corrisponde ai quattro settimi in confronto a quello dei viaggiatori, mentrè sulla linea di Cuneo non è che di un terzo.

Per siffatte considerazioni io affermo che il paragone della linea da Torino a Busalla era più favorevole al Governo che alla Commissione.

Ora, che cosa troviamo noi di speso nell'esercizio del 1852 per ogni chilometro della strada da Torino ad Arquata? Troviamo 3, 18; ora, se moltiplichiamo questa cifra per 265,000 chilometri-convogli che si percorrono sulla ferrovia da Torino a Cuneo, senza tener per ora conto della diramazione da Sa-

vigliano a Saluzzo, qual risultamento abbiamo? Troviamo 845,000 lire a cui aggiungete lire 50,000 di interesse del capitale mobile che il Governo deve pagare annualmente alla società, e 70,000 lire che si pagano dalla società di Savigliano al Governo sotto il titolo di pedaggio e di altri diritti, e troverete che la spesa d'esercizio poco si discosta dal milione. Se non vi piace, o signori, questo calcolo, prendiamo la spesa per chilometro di via. Questa risulta sulla linea del Governo durante lo stesso esercizio 1852 di lire 11,126 per chilometro di via; moltiplicata per 88 chilometri della linea da Torino a Cuneo dà una spesa di lire 979,000, a cui aggiungendo le 50,000 lire d'interesse per capitale mobile, e le indennità che si pagano al Governo, si giungerà ad oltrepassare un milione di spesa; e se questo confronto non piace al Governo istituiremo il parallelo colla strada di Pinerolo.

Io ho qui un calcolo fatto da un ingegnere distintissimo del Governo, e fatto per un'altra circostanza, e noi troviamo che per chilometro-via la strada di Pinerolo viene a costare 10,700 lire, dimodochè voi vedete che ci avviciniamo alla spesa della strada del Governo di 11,000 lire per chilometro-via.

Io non andrò a cercare esempi fuori Stato, perchè trovo assolutamente assurdo che per giudicare ipoteticamente del reddito di una strada dello Stato si voglia cercare un punto di confronto nelle strade estere, mentre abbiamo altre strade interne con cui fare confronto.

Si dirà: vi sono delle differenze; ciò è vero; ma ve ne sono delle ben maggiori con quelle dell'estero che noi non conosciamo tutte. Per periti che si sia di queste strade dell'estero è impossibile conoscere talmente tutte le condizioni economiche, tutte le condizioni fisiche e topografiche, da poter essere certi di stabilire un confronto esatto.

Che se invece prendiamo per confronto una linea del nostro paese, conoscendo tutte le condizioni che si avvicinano o si allontanano di più dalla linea colla quale dobbiamo stabilire questo confronto, è assai più facile tenerne debito conto ed avvicinarsi alla verità. Dunque è incontestabile che, se noi ci atteniamo alla esperienza delle altre linee interne, troviamo che non si può eseguire l'esercizio della linea di Cuneo a meno di 950,000 lire od 1,000,000.

Dunque il Governo, per poter ricavare la spesa d'esercizio, dovrebbe essere sicuro di un prodotto lordo di due milioni; ora è impossibile di ottenerlo per parecchi anni almeno.

Si dice: se questo prodotto non lo avremo per quest'anno, nè per il successivo, lo conseguiremo nell'avvenire; le strade, quanto più si va avanti, prendono maggiore sviluppo per mille ragioni, per l'incremento della prosperità, per l'aumento della popolazione, e per altre circostanze; questo è vero, ma non è men vero che attualmente nel 1853-56-57 avvi la massima probabilità, direi di più, la certezza che il Governo vi perderà una somma considerevole.

Ora io domando: dobbiamo noi andare incontro ad una perdita certa, in questi tempi particolarmente di crisi economica, che potrebbe anche degenerare in crisi finanziaria nella prospettiva di ricuperare poi questo capitale perduto nell'avvenire?

Ma io credo che queste speculazioni le possono fare i banchieri, gli speculatori, ma non lo deve il Governo, massime nelle circostanze in cui ci troviamo; siamo in guerra; questa guerra può continuare, Dio sa quanto; è una guerra europea, una guerra che può diventare mondiale, in cui tutte le potenze prenderanno parte; ciò è probabile: questo è attestato da tutte le parti della Camera e dal Ministero stesso. Io domando se questo sia un momento propizio per intraprendere l'esercizio di una linea, la quale costerà certamente gravi sa-

crifi, intanto che durerà questa guerra, e per la difficoltà dei trasporti e per l'aumento dei prezzi del combustibile e del ferro, e notate, o signori, che la spesa del combustibile risponde, quando il prezzo è normale, al quarto della spesa totale d'esercizio; questo lo ha detto il signor ministro dei lavori pubblici nella sua ultima relazione delle strade ferrate.

Se la spesa per la linea di Cuneo è calcolata dal Ministero a circa 800,000 lire, il carbon fossile vi entra, in condizioni normali, per 200,000 lire; ma costando ora il doppio, sarà 400,000 lire che occorrerà spendere per questo solo articolo, dunque sono 200,000 lire di più che bisognerà sacrificare fintantochè non sia fatta la pace.

Non ho mai creduto e non crederò mai che al Governo convenga farsi industriale, meno ancora farsi speculatore; ebbene io sostengo che questo contratto è una speculazione nè più nè meno, in cui si perde nel presente colla speranza di guadagnarvi nell'avvenire. Ma questo lasciate che si faccia da chi vive di speculazioni.

Il Governo disse che la Commissione non ha pensato ad altro che all'interesse dello Stato; che essa ha considerato solo se non si poteva fare questo contratto migliore, senza riflettere che il Governo deve trattare con un'altra parte, la quale ha pure i suoi interessi da difendere.

A questo risponderò che non è esatto il dire che la Commissione ha criticato questo contratto, perchè crede che si possa far migliore; lo ha criticato perchè lo crede assolutamente cattivo; non è neppure esatto il dire che non abbia avuto di mira gli interessi dell'altra parte contraente. Benchè essa dovesse unicamente esaminare se lo Stato abbia direttamente o indirettamente un vantaggio nell'accettare questo contratto alle condizioni stabilite, essa non omise di guardare a quello che poteva guadagnare l'altra parte. La bontà del contratto per l'altra parte è fuor d'ogni contestazione.

Il capitale che la società di Savigliano per ultimare la linea da Torino a Cuneo ha sborsato o dovrà sborsare è poco più di dodici milioni. Ricavando un'annualità di 756,000 lire, ognuno può fare il conto che interesse frutterà questo capitale, a quello che ricaverà ancora detta società dagli stabili che conserva.

Dopo ciò era pur mestieri esaminare se il Governo aveva uguale certezza, non di guadagno, ma di rimborsarsi delle sole spese. Ora pel Governo questa certezza non esiste, non esisterà nè in due, nè in tre, nè in quattro anni, e forse non si potrà averla che in un più remoto avvenire. La società ha eziandio il vantaggio che, se il prodotto aumenta, il suo interesse aumenterà nella proporzione, perchè ritrarrà sempre la metà del prodotto, vale a dire: se la strada invece di dare 1,400,000 lire gitterà 1,800,000, oppure 2,000,000, invece di incassare sole 6 o 700,000 lire, incasserà 800,000 lire od un milione.

Dopo avere esaminato a fondo questo contratto, la Commissione ha precisate due questioni al ministro dei lavori pubblici; anzitutto gli ha domandato se credeva che fosse assolutamente necessario per la sicurezza del servizio, per impedire gravi disordini, di unire l'esercizio della strada di Cuneo coll'esercizio delle strade dello Stato, al che egli rispose francamente che non lo credeva assolutamente necessario, disse che era conveniente, che avrebbe riparato a qualche disordine, e nulla più.

Se gli fece una seconda domanda: se credeva, cioè, che durante i primi anni, e nelle condizioni economiche e politiche in cui ci troviamo, mediante la spesa di 706,000 lire avrebbe potuto sopperire all'esercizio; su questo esitò a rispondere, e disse che veramente non lo poteva assicurare, e anche in

questo ha dimostrato, come è solito dimostrare, la massima buona fede.

A petto di queste due asserzioni, la Commissione poteva essa ancora approvare questo contratto? Io credo di no! La Commissione è d'avviso che, qualora sia conveniente di riunire questo esercizio con quello delle altre linee dello Stato, debba procurare di farsi in modo che in nessuna circostanza lo Stato vi perda, ancora che si dovessero stipulare condizioni tali che nemmeno in nessuna circostanza vi guadagnasse.

La riunione degli esercizi nelle mani del Governo può essere consigliata dalla maggiore regolarità e sicurezza del servizio, non mai da viste più o meno probabili di guadagno.

Io credo che un contratto di questa natura sarebbe più adatto alla natura di un Governo, mentre se ne allontana ogni volta che vuole correre la sorte di perdere o di guadagnare.

Dopo essersi persuasa la vostra Commissione che dai confronti istituiti, più o meno ipotetici, ma pure assai probabili, l'esercizio di questa linea avrebbe costato di più della metà dello sperabile prodotto per parecchi anni, ha poi ancora cercato di prevedere le condizioni di questa linea nell'avvenire, e non poteva dimenticare che vi era in corso un progetto il quale è già stato approvato dalla Camera per un tronco di strada da Savigliano a Saluzzo, il cui esercizio dovrebbe pure essere alle stesse condizioni assunto dal Governo: ora questo tronco migliorerà assolutamente ed immediatamente le condizioni dell'intera linea relativamente al reddito netto? Ma nessuno lo può asserire; tutt'al più il maggior prodotto si realizzerà dopo cinque, sei, otto anni, ma immediatamente diminuirà la media del prodotto per ogni chilometro della intiera linea di Cuneo; questo lo abbiamo veduto nella stessa strada di Cuneo, sulla quale il reddito che si aveva in media per ogni chilometro, quando la strada arrivava solo a Savigliano, era assai maggiore di quello che poi diede giungendo a Fossano, e diminuì ancora quando fu spinta sino all'Olmo in vicinanza di Cuneo.

E questo si comprende facilmente, perchè l'affluenza dei viaggiatori oltre Savigliano la riceveva prima egualmente. Quando la strada va a trovare i viaggiatori, direi quasi sull'uscio delle loro case, certo il movimento si accresce, ma non in proporzione tale da portare il prodotto del tronco nuovo allo stesso livello della linea principale; così che mentre da una parte crescerà il prodotto lordo totale, diminuirà però quello relativo ad ogni chilometro di via, e quindi la spesa di esercizio a fronte del prodotto netto.

Lo stesso accadrà per il tronco di Saluzzo. Le provenienze di Saluzzo cadono già fin d'ora quasi tutte a Savigliano; infatti, se si analizzano i prodotti della stazione di Savigliano si vedrà che i nove decimi di essi provengono da Saluzzo e oltre. Quindi il tronco che andrebbe a cercare i viaggiatori a Saluzzo ne aumenterebbe il numero bensì, ma non in proporzione tale da far elevare il prodotto medio dei chilometri del nuovo tronco alla media di quelli del tronco principale; al contrario, la media di questi dovrà diminuire, cosicchè, se, ad esempio, ora gittano 14 o 16 mila lire caduno, non ne daranno più che 12 a 13; e quanto è successo sinora su questa linea prova appunto il mio asserito.

Inoltre osservo come in questo recinto si è già più volte interpellato il Ministero per sapere se fosse sua intenzione di presentare un progetto di strada ferrata da Saluzzo ad Airasca; si sa che molti comuni ed una intera provincia sono vivamente impegnati perchè si faccia tale strada. Io non voglio prevenire l'opinione della Camera; lascio la questione dubbia; può darsi o non può darsi che questa linea si faccia; bisogna

però prevedere, pel caso in cui la linea si venga a costruire, quale influenza eserciterà su quella di Cuneo.

Ora io credo che non vi possa essere dubbio alcuno che sarebbe una sottrazione al prodotto, al reddito della linea di Cuneo, non ostante l'attuata diramazione da Savigliano a Saluzzo.

E che questo sia, lo prova la stessa alacrità con cui l'amministrazione della linea di Cuneo ha cercato di ottenere la concessione del tronco da Savigliano a Saluzzo, appunto per cercare di prevenire e sventare il progetto della linea da Saluzzo ad Airasca, e quanto a questo lo fece nel suo interesse, ed ha fatto benissimo; ma, non ostante questa sua previdenza, non ostante il sacrificio che l'amministrazione stessa è persuasa di fare nel costruire questo tronco da Savigliano a Saluzzo, è tuttavia possibile che si effettui anche il tronco da Saluzzo ad Airasca; ed allora cosa ne avverrà? Ne avverrà che una parte considerevole di popolazione, la quale suol battere la strada di Cuneo, batterà la strada di Airasca, quindi il prodotto di quella sarà diminuito. Mettete pure che lo diminuisca di poco, ma almeno di 1200 o 2000 lire per chilometro lo può diminuire.

Anche queste considerazioni la Commissione non le potrà dimenticare; sono considerazioni che dimostrano sempre maggiormente che il prodotto brutto di questa linea non possa per parecchi anni sorpassare quella somma che sarebbe necessario onde il Governo si rimborsasse delle spese facendo l'esercizio colla metà del prodotto. Ma quando vediamo che 27 mila lire, che diede nel 1853 la strada del Governo, non sono ancora sufficienti, onde colla metà di questo prodotto, cioè con circa 14 mila lire, si possa sopperire a tutte le spese d'esercizio, quando lo stesso ministro nella sua relazione viene a dichiarare che pel 1854 le spese sorpassarono la metà del prodotto, per la ragione che cominciano adesso le riparazioni ragguardevoli delle locomotive, il cambiamento delle traversine, dei raili e via dicendo, come volete che con un prodotto di 16 a 17 mila lire si possa fare un esercizio a metà spesa? Questo non è possibile, ed io credo che difficilmente si potrà citare un esempio che con 8 lire per chilometro sia praticato un esercizio conveniente; io veggo che il *minimum* è sempre di 9 1/2 o 10 lire.

Vengo ora all'osservazione dell'onorevole ministro delle finanze con cui egli voleva sostenere che lo sviluppo che prenderanno le mercanzie sulla linea di Cuneo sarà molto ragguardevole.

Mi perdoni l'osservazione: ricco come egli è solito ad essere sempre di considerazioni, in questo suo asserito si è dimostrato povero in paragone; il che mi prova che veramente non aveva un buon argomento per le mani, giacchè, se lo avesse avuto, avrebbe sicuramente saputo trarre partito di tutte le ragioni favorevoli. (*Harità*)

Che cosa ha egli detto? Disse che attorno questa strada i prodotti territoriali non si sono sinora abituati a prendere per mezzo di trasporto la strada ferrata, ma che in avvenire si abitueranno, e quindi si trasporteranno cereali, foraggi, bestiami e foglie di gelsi.

Ma, o signori, mettiamo pure che tutti questi prodotti si trasportino sulla strada ferrata, il che non trovo così facile, tuttavia a che potrà mai rimontare il reddito che ne ricaverà questa strada? Certamente, più la merce è voluminosa e pesante, minore sempre ne resta la tariffa del trasporto.

Ma la questione non sta qui, essa sta nel vedere se vi saranno poi merci per ricaricare i convogli che vengono verso Torino con questi prodotti del territorio, onde poter utilizzare il ritorno; e queste merci nessuno le ha ancora trovate

finora. Di modo che la massima parte di questi convogli che verranno verso Torino carichi di bestiami, di foglie di gelsi, di fieno, e, se si vuole, di carbone, o che so io, saranno obbligati a ritornarsene vuoti. Ora, tutta questa spesa pel ritorno dei vagoni vuoti deve sicuramente ripetersi maggiormente sopra l'esercizio. Dunque ben si vede che per le merci questa linea non presenta una grande prospettiva. E consideri la Camera che è particolarmente sulle merci che il prodotto netto è maggiore; perchè non mi creda sulla parola io citerò alcune cifre della relazione del signor ministro.

Quanto ai viaggiatori, il prodotto medio di un chilometro è calcolato a centesimi 4, 725; la spesa è calcolata a centesimi 2, 585; quindi la rendita netta a centesimi 2, 141, cioè meno della metà del prodotto lordo; invece, se noi prendiamo le merci, troviamo che il prodotto di una tonnellata di oggetti trasportati da un vagone a bagagli a grande velocità è di centesimi 40, millesimi 564, la spesa centesimi 19, millesimi 653, la rendita centesimi 20, millesimi 711. Se noi prendiamo le merci trasportate a piccola velocità troviamo ancora un maggior reddito netto, troviamo cioè che una tonnellata costa centesimi 14, millesimi 416, sui quali la spesa è di centesimi 6, millesimi 460, la rendita centesimi 7 millesimi 956. Ben si vede che questo maggiore reddito può diminuire d'assai le spese d'esercizio.

Ora, su questa parte di prodotto che dà un reddito netto maggiore non si può guari calcolare sulla linea di Cuneo; oltrechè è oramai vieta considerazione che tutti ammettono, che il *maximum* dei viaggiatori si raggiunge presto sopra di una linea, perchè i viaggiatori sono tutti pronti, aspettano che la linea si faccia e se ne servono immediatamente; invece le merci bisogna aspettarle assai più tardi. Ma, ove non vi sono merci ed è difficile che possa prendere un grande sviluppo quell'industria, è inutile l'aspettare. In quanto ai viaggiatori, più o meno vediamo qual ne sia il numero che è trasportato, e siccome questi non crescono come le merci coll'andare del tempo, fin d'ora possiamo giudicare più o meno qual possa essere la quantità di questi viaggiatori.

L'onorevole presidente del Consiglio aveva fatta una media sopra il reddito della strada di Cuneo, calcolato in ragione dei chilometri percorsi nel 1854; partendo quindi da questa media aveva fatta una proporzione colla totalità dei chilometri che si dovranno percorrere quando sia ultimata in un colla diramazione da Savigliano a Cuneo, quindi del prodotto brutto che si avrà dalla totalità di questi chilometri. Ma egli, non senza accorgersi, ha cercato, come si dice, di fare buona la sua tesi.

Noi sappiamo che nel 1854 per 31 giorni non si percorse che il tronco da Torino a Fossano; abbiamo già osservato che questo tronco è quello che rendeva di più, cioè lire 16.784 per chilometro, mentre il tronco spinto sino a Centallo e quindi all'Olmo, vicino a Cuneo, rendette di meno; così pure è cosa che non si può contestare, che renderà anche meno l'intero tronco da Savigliano a Cuneo.

Ebbene, che cosa fece il ministro? Applicò lo stesso reddito dei primi 64 chilometri da Torino a Fossano a tutti i 102 chilometri della linea compiuta, e disse: se i primi 64 chilometri rendono 1,160,000 lire, 102 chilometri ne renderanno 1,700,000. Ma questo calcolo sarebbe solo esatto nel caso che gli altri 38 chilometri potessero rendere tanto come i 64 chilometri da Torino a Fossano; il che nessuno ammetterà certamente.

Dunque ben vede la Camera che il prodotto presunto dal Ministero non è basato sopra una proporzione esatta. Bisognava invece arguire: se i primi 64 chilometri danno in

media 16,000 lire caduno, quando saranno in esercizio 102 chilometri non ne daranno che 13 o 14,000, quindi non un reddito di lire 1,700,000, ma 1,300,000, oppure 1,400,000.

Io credo pertanto che non sia conveniente alle nostre finanze di sancire, per ora almeno, questo contratto.

Io appartengo alla minorità della Commissione che non lo ha respinto in modo assoluto, ma ha creduto solamente che sia prematuro il farlo e che sia bene attendere ancora qualche anno onde conoscere le decisioni che si prenderanno relativamente alla strada di Airasca, e il prodotto che darà l'intera linea quando sia compiuta, ed anche acciocchè svaniscano queste critiche circostanze straordinarie; allora si potrà fare un contratto basato sopra dati più certi, e se non vi sarà la possibilità di guadagnare, almeno non vi sarà la certezza di perdere.

Io credo, per non prolungare maggiormente la discussione, che le cose da me dette a complemento di quelle già addotte da' miei colleghi, possano bastare per convincere la Camera che la Commissione non ha proceduto leggermente, che ha esaminato a fondo questo contratto, e che aveva ragione di proporvi che per ora non si approvi, tanto più che il computo della spesa presentato dal Ministero non è completo. Io non voglio dire che si sia cercato espressamente di scemare questa spesa, non farò mai tale offesa all'amministrazione perchè sarebbe troppo grave l'imputazione di avere scientemente cercato di trarre in inganno il Parlamento con dati inesatti, ma sta in fatto che gli elementi del calcolo istituito per le spese della linea di Cuneo sono inferiori a quelli esistenti per la strada di Pinerolo. Eppure questa è pure esercitata dal Governo, per cui la spesa deve essere ugualmente regolata tanto per il numero quanto per lo stipendio degli impiegati, il che non è.

Innanzitutto in questo calcolo fatto dal ministro trovo, sotto il nome di allegato B, che si sono dimenticate assolutamente le spese di amministrazione generale.

Ora è ben vero che queste verrebbero diminuite dietro la fusione di queste linee, ma non saranno annientate. Ciò posto vediamo a quale somma debbano essere calcolate le spese di amministrazione. Generalmente rispondono ad un cinquantesimo della spesa totale di esercizio; altri le ragguagliano a 200 lire per chilometro, locchè sopra 88 chilometri verrebbe a fare circa 17,000 lire, oppure sopra una spesa di lire 800,000, la cinquantesima parte sarebbe 16,000.

Io non voglio dire che vi vorrà tutta questa somma per la linea di Cuneo, appunto perchè siffatto esercizio si unirebbe con quella del Governo; ma, anche mettendo la sola metà, sarebbero 8000 lire che si dovrebbero porre in conto, e che nel calcolo del Ministero sono obbliate. Scorgo ancora che nel ripartire sopra 10 anni le spese pel rianovamento del materiale mobile si porta solo un decimo, il quale poi si stabilisce per ventesimi incongruamente, come avvertiva l'onorevole deputato Sommeiller.

Non si è quindi tenuto conto che questo materiale mobile si trova già in gran parte da tre o quattro anni sul terreno, e che per conseguenza non bisognava prendere il decimo od il ventesimo, ma sibbene il settimo per cadun anno durante il primo decennio.

Non si è tenuto neppure caso della spesa per l'uso della strada da Torino a Truffarello, eppure sono otto chilometri di cui sicuramente i convogli per Cuneo usano come ne usano quelli del Governo.

Nell'esercizio della linea di Pinerolo il Governo ha calcolato l'uso del tronco da Torino al Sangone, per conto di quella linea, a lire 400 per chilometro; non sarebbe quindi

eccessivo supputarlo a lire 500 per l'uso del tronco da Torino a Truffarello a pro della linea di Cuneo; cosicchè, essendovi 13 chilometri di strada tra questi due punti, la spesa annuale dovrebbe computarsi di lire 6500 a carico dell'esercizio di Cuneo.

Io trovo poi molto più singolare che, mentre non si è tenuto alcun conto di questa spesa, si voglia versare il prodotto di questo tronco nella cassa della società, per dividerlo poi per metà tra essa ed il Governo. Sia che i viaggiatori partano per un convoglio destinato per Cuneo, sia per uno destinato per Genova, la spesa di questi otto chilometri è fatta dal Governo, ed il prodotto è tutto versato nella cassa della società.

In fatti l'alineo dell'articolo 5 del capitolato dice:

« Nel calcolo dei prodotti della stazione di Truffarello si comprenderanno anche quelli dei viaggiatori, provenienti dai convogli del Governo, di partenza da Torino e Moncalieri pella detta stazione e viceversa. »

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Per la stazione di Truffarello, non quelli che vanno a Genova...

LANZA. Bisognava dire il prodotto dei convogli destinati per Cuneo.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Lo dice chiaramente.

LANZA. Dice il contrario. Attualmente l'introito di quelli che partono da Torino nei convogli del Governo per Truffarello, lo prende lo Stato, mentre che a termini dell'attuale convenzione dovrebbe essere versato nella cassa della medesima per dividerlo poi per metà tra il Governo e la società. Io trovo che non vi è corrispettivo. D'altronde una parte della spesa di esercizio per il tronco da Torino a Truffarello dovrebbe essere contemplata fra le spese della linea di Cuneo; il che ha tralasciato di fare il Governo.

Osservo poi che la spesa delle stazioni e di percezione nella linea di Pinerolo è calcolata dall'ingegnere Grandis (ne dico il nome perchè il calcolo è stato fatto per la strada di Airasca, e non ha rapporto alcuno con questa questione), ed è appunto per questo che può tenersi ancora più imparziale; per le stazioni e le percezioni sulla via di Pinerolo, che ha solo sette stazioni, si calcolano 56,000 lire, e questo è quello che si paga, non è un calcolo ipotetico; invece per la linea di Cuneo, che deve essere lunga 88 chilometri, si calcolano 66,644 lire, cioè non si hanno che lire 10,000 di più per una linea che è lunga poco meno di tre volte quella di Pinerolo, e conta dieci stazioni.

Se veniamo poi al personale, come è già stato osservato dal signor Sommeiller, il numero dei cantonieri, assistenti e capi o sotto capi di convoglio, è evidentemente trovato scarso, come risulta dal confronto col servizio identico della linea dello Stato e anche di Pinerolo. Così troviamo pure che gli stipendi fissati agli impiegati della linea di Cuneo sono inferiori a quelli stabiliti per le strade di Pinerolo e dello Stato. Una volta che il Governo abbia nelle mani la strada di Pinerolo, sarà obbligato per convenzione e per giustizia di stabilire una uniformità negli stipendi dei suoi impiegati, e così pure dovrà accrescere il personale, onde il servizio proceda speditamente. Infine vi ha una considerazione che merita anche riguardo, ed è che il Governo fa una convenzione per trent'anni, accetta gli impiegati della linea, quindi riunisce i servizi che hanno già prestato a quell'esercizio, chi da un anno, chi da due, chi da tre e chi da quattro, secondo la loro nomina; cosa dunque ne avverrà nell'ultimo decennio di questa concessione? Ne avverrà che dovrà provvedere a molte pensioni: di queste pensioni bisogna anche tener conto; è una spesa che non si presenta subito, ma che l'a-

vrete poi nell'avvenire, ed è uno dei motivi non secondi per cui il Governo non avrà mai gran convenienza ad intraprendere esercizio di molte linee, e che debba invece preparare il terreno onde questa operazione per sé utilissima della riunione delle linee si faccia dall'industria privata.

Non si dica nemmeno che egli si avvii per questa strada facendo la fusione di esercizio della linea di Cuneo con quello del Governo, perchè non vedo che in questo contratto il Governo si riservi, nel caso che ceda l'esercizio di questa strada ad un'altra società, la facoltà di cedere anche quella di Cuneo. Se il Governo avesse avuta tale intenzione, avrebbe dovuto farne una condizione del contratto; ma questo non si è detto, e non essendosi detto, se si volesse fare, la società di Savigliano potrebbe a buon diritto opporvisi. Conchiudo quindi col confermare le conclusioni della Commissione, parendomi, se l'amor proprio non mi fa velo al giudizio, che per ora non convenga di sanzionare questo contratto.

Il Ministero potrà tener conto di quanto si è detto, od almeno delle osservazioni che crederà migliori per concludere un nuovo contratto in tempi più opportuni ed a condizioni diverse, ed io sono persuaso che il Parlamento non avrà in allora difficoltà di accettarlo.

TORELLI. Considero l'avvenire delle strade ferrate dello Stato sardo sotto un altro punto di vista di quello che fu considerato e dall'onorevole preopinante e dai membri della Commissione. Non mi prefiggo di confutare una per una le ragioni poste avanti: esse furono già confutate dagli onorevoli ministri dei lavori pubblici e degli esteri. Voglio soltanto esporre alla Camera la ragione, che io stimo fondamentale e predominante, per cui credo che l'avvenire delle nostre ferrovie, in genere, debba essere più prospero di quello che si crede. Sebbene questa ragione sia applicabile a tutte le strade, essa è per me un motivo di credere che il contratto non sia così rovinoso come si vuole far credere. Per questo mi si permetta di esporre alla Camera una brevissima sommaria esposizione delle vicende cui ebbero a sottostare le strade ferrate in generale in Europa.

Allorchè nel continente si cominciarono a costruire le strade ferrate, gli azionisti proprietari si fecero le più grandi illusioni sopra i loro redditi. Quasi tutti rammenteranno che nell'epoca dal 1838 al 1841, quando ancora la pratica non aveva dimostrato i veri risultati, vi era una specie di febbre, e il corso delle azioni d'allora, che si rileva dai fogli di quell'epoca, mostra quanto si aspettasse da questo nuovo mezzo di trasporto; ma allorchè l'esperienza incominciò a dimostrare la vera loro natura, venne una specie di disinganno, e si andò all'eccesso opposto; allora subentrò l'avvilimento in quei valori, e le azioni discesero alla metà, al terzo ed anche sino al quarto del loro valore nominale. Si vide in realtà che queste ferrovie rendevano il 2, il 2 e mezzo, il 3 per cento; se ne citavano, come rari esempi, alcune poche, in Francia quella d'Orléans, in Inghilterra quella di Brighthon, ed alcune poche in Germania, le quali, per avere costato pochissimo, rendevano anche il 5 per cento, e una sola, quella da Norimberga a Prürth che rendeva sino il 17 per cento, ma era una cosa veramente eccezionale. Il Belgio per alcuni anni non ebbe che il 2, il 2 e mezzo per cento; ma questo scorcamento era anch'esso basato sul falso, perchè quei piccoli o tenui prodotti dovevano presto aumentare, e con essi il credito delle azioni; il movimento crebbe di continuo, al segno che dal 1850 incominciarono quasi tutte a dare il 4, il 4 e mezzo, il 5 ed il 6 per cento, dimodochè quello che prima era regola è divenuto eccezione, e benchè vi siano ancora ferrovie poste

in condizioni difficilissime ed eccezionali che rendono pochissimo, vi sono al giorno d'oggi di quelle che danno il 6, il 7 e l'8 per cento.

Quando con mente più pacata e con i fatti alla mano si cominciò a considerare la vera causa per cui si erano tanto illusi, si trovò che non si erano abbastanza calcolate ancora le concorrenze che avrebbero fatte gli altri mezzi di comunicazione di cui si serve il commercio. Io ho già accennate queste cause, credo, due anni sono, ed oggi il signor ministro degli esteri le toccava di volo anch'egli, dicendo che in Francia vi erano anche i canali che facevano concorrenza alle strade ferrate.

Questa, o signori, è una ragione capitale e non secondaria; è una ragione che pone, secondo me, il nostro Stato in una condizione veramente eccezionale. Io mi fermerò a dimostrarvi brevemente come, appunto per questa posizione eccezionale, abbiamo avuto sull'esordire dei successi assolutamente insperati.

Il Belgio, che citerò il primo per dimostrare la grande differenza al confronto nostro, conta 630 chilometri di strade ferrate esercitate dallo Stato, più 250 da società private; ma nello stesso Stato, e talvolta a conto di queste strade, vi sono 700 chilometri di canali, i quali, quantunque abbiano perduto molto, sono tutt'altro che abbandonati; non produrranno che il 2 e mezzo o il 3 per cento, ma anche con questo fanno sempre concorrenza assai alle strade ferrate.

Inoltre tutti sanno come il Belgio sia paese piano e solcato da fiumi che quasi tutti sono navigabili non solo alle barche, ma alcuni anche ai vapori; tutti sanno che la Mosa, l'Escaut, la Schelda sono vere e grandi arterie di commercio, e si possono paragonare ai 700 chilometri di canali.

Dunque il Belgio ha un quadruplice genere di comunicazioni, le strade ferrate, le strade ordinarie, i canali ed i fiumi navigabili.

Se veniamo poi alla Francia, noi troviamo la stessa cosa e in maggior grado ancora. La Francia fin dall'anno scorso era poco lontana dai 7000 chilometri di strade ferrate, ed ha 6000 chilometri di canali.

Fra questi canali alcuni sono ancora produttivi in modo straordinario; il solo canale di Saint-Quentin, che costò la somma enorme di 60 milioni, dà un prodotto grandissimo. Del resto, chi è stato in Francia sa cosa sia il commercio, specialmente a vapore, sui grandi fiumi di quel paese, sul Rodano, sulla Senna e sulla Loira; tutti sanno che questi fiumi sono popolati di vapori e barche d'ogni genere; dunque anche in Francia abbiamo una triplice via che fa concorrenza alle strade ferrate.

Veniamo al Piemonte. In Piemonte non abbiamo un solo chilometro di canali navigabili pel commercio, di fiumi navigabili non ne abbiamo, tranne il breve tratto del Ticino, e questa è una ragione per cui il Piemonte, all'esordire dell'esercizio delle strade ferrate, si trovò collocato nella medesima posizione in cui negli altri Stati si trovarono le strade ferrate dopo sei, otto o dieci anni di esercizio, e questa, o signori, è una circostanza gravissima, eccezionale pel nostro paese, tanto più da considerarsi, in quanto che negli altri paesi l'ostacolo non solo si presentò all'esordire delle strade ferrate, ma continua sempre a lottare, e la navigazione segnatamente dei fiumi, per poco che in forza di nuove scoperte possa ribassare i prezzi, può da un giorno all'altro divenire una concorrenza sempre più pericolosa. L'avvenire delle nostre strade ferrate è sicuro da questi pericoli.

Io ho detto che noi avevamo già provato gli effetti di questa nostra posizione eccezionale, che fa sì che in brevi anni il

commercio è, per così dire, forzato a gettarsi tutto sulle strade ferrate.

Io rammento che nella nostra Camera si erano già elevati seri dubbi sui calcoli preventivi, relativamente all'introito delle strade ferrate dello Stato, e ricordo in modo preciso che nel bilancio preventivo del 1854 i sette milioni e mezzo d'introito, che vi si erano calcolati, parevano una cifra enorme.

La Commissione del bilancio ridusse quella cifra di un mezzo milione, ma non già perchè fosse troppo esagerata quella valutazione, bensì per la semplice ragione che il Ministero aveva calcolato che si aprissero le strade di Novara e Vigevano nell'aprile, mentre la Commissione, che giudicava quando già si sapeva che era impossibile che si aprissero a quell'epoca, ridusse la cifra a sette milioni, e che, ripeto, parve a molti cifra che non si sarebbe raggiunta.

Ebbene, o signori, a fronte di tutte le contrarietà che abbiamo avuto, il risultato fu di 7,100,000 lire. E questo successo deve la sua ragione a quella condizione che ho già accennato, e che è eccezionale nel nostro Stato, cioè che il commercio è forzato a pigliare le strade ferrate, mentre altrove il commercio non ha solo questo sfogo, ma ha quello dei canali e fiumi navigabili, i quali non solo non hanno un movimento retrogrado, ma lo hanno progressivo.

Chi ha visto la navigazione del Rodano e della Senna può ben dire se il movimento non vi sia superiore di gran lunga adesso, di quello che lo fosse sette anni fa. Ciò non ostante, la Francia va coprendosi continuamente di strade ferrate, quindi il movimento nelle strade ferrate si moltiplicò, ma esse trovarono sempre un competitore in questi canali e fiumi. Ma noi questi competitori non li abbiamo. Non li abbiamo trovati sul principio, e non li troveremo in avvenire, motivo per cui nel Piemonte (purchè il Parlamento abbia la sagacità di saper resistere e non ammettere strade parallele che si rovinano a vicenda senza vantaggio di alcuno) si vedranno le strade ferrate fiorire assai più che negli altri paesi.

Poste queste idee generiche, le quali, a mio avviso, influiscono potentissimamente anche sulla strada di Cuneo, vengo adesso a ribattere alcune delle osservazioni più speciali poste innanzi dagli onorevoli preopinanti. Osservo innanzitutto che 16,600 lire di prodotto lordo per chilometro in una strada che non ha ancora messo capo al luogo al quale deve tendere naturalmente, cioè a Cuneo, è già un prodotto grandissimo che sorte dall'ordinario, ed io torno a ripetere che, se si prendessero risultati delle altre strade (perchè sarebbe impossibile ragionare senza sortire dal Piemonte), se ne troverebbero poche che abbiano dato un tale prodotto. L'onorevole deputato Semmeiller per attenuare l'effetto, ha citato il confronto della strada ferrata da Basilea a Strasburgo. Ecco qui la prova come si possa cadere in errore non facendo attenzione a quanto io ebbi l'onore di esporre, non facendo cioè attenzione alla posizione eccezionale del Piemonte. Egli non poteva scegliere un esempio più infelice. Da Basilea a Strasburgo corre la strada lungo la riva sinistra del Reno, ma sul fiume stesso vi è un immenso movimento; io non saprei dire ora il numero dei vapori, ma so che è grande e che trasportano da Basilea a Strasburgo con eguale facilità e con molto minore spesa. Ma avvi di più: da Basilea, vale a dire da Kel al di là del Reno di fronte a Strasburgo, avvi un'altra ferrovia parallela che è quella badese. Ecco dunque una strada ferrata la quale deve sostenere la concorrenza dei vapori sul Reno e della strada ferrata del badese, la quale conduce precisamente anch'essa da Basilea a Strasburgo.

Invece la strada ferrata da Torino a Cuneo non ha concorrenza di altre strade ferrate. Tuttavia, a fronte di queste cir-

costanze così infelici, è un fatto che anche il prodotto di quella strada ferrata, che nel 1841 e 1842 era nullo, si è alzato; quanto meno le sue azioni si sono rialzate di oltre il doppio del prezzo che avevano nel 1843 quando io percorsi quella strada.

Ma, si è detto, l'aumento che si osserva sulle strade ferrate si verifica sul trasporto delle merci. Ora l'onorevole Lanza ha lamentato che il ministro degli affari esteri non abbia dato prove più convincenti della sua asserzione intorno allo sperato aumento di commercio sulla linea di Cuneo, avendoci soltanto recato l'esempio del fieno, che venendo compresso, come si usa ora quasi dappertutto, si può trasportare con somma facilità. Ma io osserverei, per esempio, che vi è un altro articolo che può essere trasportato sulla strada di Cuneo, ed è la calce di Boves. Una buona parte della calce che si consuma in Torino ci viene da quella provincia.

LANZA. Ci viene da Casale.

TORBELLI. Anche da Casale, è vero; ma, siccome quella di Casale è molto più costosa per la sua intrinseca bontà, il commercio si vale anche di quella meno costosa della provincia di Cuneo. Ora, se da Pinerolo ci vengono le pietre del Malanaggio, certamente da Boves potrà venire la calce, perchè un metro cubo di calce ha un valore ben maggiore che un metro cubo di pietre. Del resto poi non è solo nel trasporto di generi ossia prodotti primi che si deve attendere il suo alimento la strada, ma anche di quelli dell'industria. Chi considera quante forze vive ora non utilizzate vi sono nelle provincie che percorre quella strada può certo sperare con fondamento che anch'esse troveranno i capitali che le utilizzeranno a beneficio indiretto anche della strada.

Se la differenza che corre tra l'attuale prodotto e quello che vi dovrebbe essere, perchè potesse coprire tutte le spese, fosse grande, io potrei ammettere che il contratto fosse rovinoso; ma il divario che vi è tra 16,000 lire e le 20,000 non è di gran momento. Io affermo a tale riguardo che attualmente la strada, non mettendo capo a Cuneo, non offre i vantaggi che presentano le altre ferrovie.

L'onorevole Lanza dice che il prodotto diminuì grandemente dacchè la strada venne spinta da Savigliano più in là. La cosa è naturale, perchè Torino e Savigliano sono due centri, mentre andando in là non si trova altro centro d'affari d'importanza se non si spinge sino a Cuneo; lasciate che la strada vada sino a Cuneo, ed allora il movimento sarà maggiore di molto.

Anche il confronto che venne fatto colla spesa della strada ferrata dello Stato, sebbene siasi limitato a Busalla, è un confronto che non sussiste, perchè quella strada ha doppio binario. Non voglio dire che per questo debba essere doppia la spesa, io sono lontanissimo da questa supposizione; è però molto più grande, e quindi conviene parlare di una strada che sia precisamente in identiche condizioni.

Ma, si dice, vi è quella di Pinerolo. Io lo ammetto, ma appunto questa presenta già una diminuzione, e tuttavia non si può mettere a confronto questa con quella di Cuneo, perchè l'affluenza sulla strada ferrata di Cuneo è molto maggiore anche per chilometro di quello che sia sulla strada di Pinerolo.

Io non oserei certo dire che nel 1855 lo Stato sia per guadagnare, ma basterebbe una leggera diminuzione nel prezzo del carbone per togliere la differenza.

Io credo poi fermamente che non da qui a cinque o sei anni, ma da qui a due anni lo Stato potrà avere anche un vantaggio che lo ricompenserà della perdita del primo anno e quindi avere continuo vantaggio.

L'onorevole Lanza dice: va bene che per l'avvenire vi possa essere guadagno, ma attualmente vi ha perdita, aspettiamo a fare il contratto. Questo argomento starebbe se la società da qui a due o tre anni volesse fare di nuovo il contratto a queste condizioni.

Ma se avvenisse quello che io credo e quello che crede anche l'onorevole ministro degli esteri, che fra due o tre anni quella strada desse veramente un prodotto così largo come noi supponiamo, siamo sicuri che la società non farà più quel contratto.

D'altronde è certo che per la nostra amministrazione vi sono altri vantaggi secondari che ha già rammentato l'onorevole ministro, che io non istarò a replicare, ed è certo che la società, già sicura di maggiori lucri, non farà più il contratto, e noi non potremo dire di aver fatto l'interesse del Governo, e per evitare un lieve danno negli anni 1855 e 1856, avremo rinunciato ai vantaggi dell'avvenire.

Io credo quindi, riassumendomi, che l'avvenire di questa strada sarà più prospero di quanto lo suppone la Commissione, e dico che, malgrado che nel 1855 si avrà una perdita, preso tutto il trentennio, lo Stato ne avrà un vantaggio, e credo per questo che si debba accettare il contratto.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Michelini.

MARTELLI, relatore. Ho domandato anch'io la parola. *Voci.* La chiusura! la chiusura!

MICHELINI G. B. Se s'intende di chiudere la discussione, io rinuncio a parlare.

Voci. Sì, la chiusura!

MARTELLI, relatore. Allora rinuncio anch'io.

PRESIDENTE. Interrogo la Camera se voglia chiudere la discussione.

(La discussione è chiusa.)

Essendo stato dalla Commissione proposto il rigetto del progetto di legge per la convenzione conclusa dal Governo colla società per la ferrovia di Cuneo, metto prima di tutto a partito queste conclusioni della Commissione.

(Sono approvate le conclusioni, e la convenzione è rigettata alla quasi unanimità.)

La seduta è levata alle ore 5 1/2.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

Discussione dei progetti di legge:

1° Per acquisto d'artiglierie di ferraccio;

2° Per disposizioni relative ai commissari di leva;

3° Per cessione della parte demaniale dello stabilimento balneario di Valdieri.