

TORNATA DEL 19 MAGGIO 1856

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE BON-COMPAGNI.

SOMMARIO. *Atti diversi* — *Seguito della discussione del progetto di legge per la nuova convenzione pel prolungamento della ferrovia della Savoia e sua congiunzione colle reti francesi* — *Continua la lettura della convenzione* — *Proposizione sospensiva del deputato Martelli intorno agli articoli relativi alla costruzione del tramway, ed al passaggio del Moncenisio* — *Opposizione del deputato Menabrea relatore, e risoluzione da lui proposta* — *Osservazioni dei deputati Michelini G. B., Valerio, Torelli, Guglianetti, Sommeiller, e dei ministri delle finanze e dei lavori pubblici* — *Approvazione della risoluzione proposta dalla Commissione* — *Proposizione del deputato Michelini G. B. sull'articolo 29, non accettata* — *Votazione ed approvazione dei due articoli del progetto di legge e quindi dell'intero progetto.*

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

CAVALLINI, segretario, legge il processo verbale della precedente tornata ed espone il seguente sunto di petizioni :

6148. I maestri elementari del mandamento di Roccavione ;

6149. I maestri elementari della città di Trino ;

6150. I maestri elementari del mandamento di Occimiano ;

6151. I maestri elementari di Rivarolo Canavese ;

6152. I maestri elementari di Cuneo ;

6153. I maestri elementari dei collegi d'Alba e Bra ;

eccitano la Camera a discutere e votare nella corrente Sessione il progetto di legge sull'insegnamento elementare.

6154. 600 e più abitanti della città d'Annecy, in gran parte proprietari ed elettori, i Consigli comunali di Faverges, di Marlens, di Doussard ed il Consiglio delegato del comune di Reignier, appoggiano vivamente la petizione inoltrata dal Consiglio comunale della città di Annecy per ottenere sanzionata la convenzione dell'11 febbraio corrente anno, relativa alla ferrovia *Vittorio Emanuele*.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. Il signor Cuniberti, delegato provinciale di sicurezza pubblica, fa omaggio alla Camera di 10 copie di un suo opuscolo intitolato : *L'agente della sicurezza pubblica istruito*. Saranno depositate nella biblioteca.

Il deputato Laurenti, per motivi di sventure domestiche, chiede alla Camera il congedo di un mese.

Se non vi saranno opposizioni, s'intenderà accordato.

(È accordato.)

GUILLET. La Chambre connaît la pétition que le Conseil municipal de la ville d'Annecy lui a adressée pour la prier de donner sa sanction à la convention du 11 février dernier, en manifestant néanmoins le vœu que la Chambre veuille bien, d'un commun accord avec le Gouvernement et la compagnie, introduire dans le projet de loi des modifications qui abrègent le délai de 5 ans accordé à la compagnie pour l'exécution de la section entre Albertville et Annecy, et qui soient de nature à donner aux provinces de la division d'Annecy et à cette ville la certitude de pouvoir dans l'avenir le plus prochain communiquer directement par une voie ferrée avec la Suisse et avec la France.

J'ai reçu hier soir de nombreuses adhésions à la pétition

du Conseil municipal d'Annecy, et je me suis empressé d'en faire ce matin le dépôt au secrétariat de la Chambre, où elles ont été enregistrées sous le n° 6154.

La première de ces adhésions est celle de plus de 700 propriétaires et habitants de la ville d'Annecy, la plupart membres des collèges électoraux.

Quatre adhésions semblables ont été données, une par le Conseil communal de Faverges, une par le Conseil communal de Doussard, une par le Conseil communal de Marlens, une par le Conseil délégué de la commune de Reignier.

J'ai dû informer la Chambre de ces adhésions parce que je ne sais si la Commission a eu le temps d'en prendre connaissance, ni même si elles lui ont été transmises.

PRESIDENTE. Queste petizioni si trasmettono sempre senza che occorra deliberazione.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE E APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER PROLUNGAMENTO DELLA FERROVIA DELLA SAVOIA, E SUA CONGIUNZIONE COLLE RETI FRANCESI.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta il seguito della discussione sul progetto di legge concernente la nuova convenzione colla compagnia della strada ferrata *Vittorio Emanuele*.

Si riprenderà la lettura della convenzione, rimasta interrotta nell'ultima tornata.

(Si leggono gli articoli 11, 12 e 13, quindi il seguente :)

« Art. 14. L'article 89 du cahier des charges est modifié de la manière suivante :

« La compagnie établira à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de l'exploitation de ses lignes, et cela suivant le système généralement adopté dans les Etats sardes.

« Pour le tronçon d'Aix à Modane la compagnie pourra se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'Etat.

« Les fils et appareils fournis par elle seront placés par les agents de la direction des télégraphes, chargés de la manutention de la ligne télégraphique.

« Pour les tronçons d'Aix à Culoz et d'Annecy à Albert-

ville l'établissement et la manutention du télégraphe seront intégralement à la charge de la compagnie sous la surveillance de la direction du télégraphe, etc. »

MENABREA, relatore. Je fais observer que dans le paragraphe dont monsieur le député Louaraz vient de commencer la lecture, il y a une erreur. Au lieu de dire : « pour les tronçons d'Aix à Culoz et d'Annecy à Albertville, » il faut dire : d'Annecy à Ayton.

PRESIDENTE. Sarà fatta questa correzione.

(Continua la lettura della convenzione, fino all'articolo seguente :)

« Art. 20. La compagnie devra laisser à la route une largeur d'au moins 3 mètres-et demi, indépendamment de l'espace occupé par le tramway et ses accessoires ; dans les tournants cette largeur sera portée à 6 mètres et demi au moins. »

MARTELLI. Domando la parola.

Allorchè nelle sedute del 30 giugno e 1° luglio 1854 si discuteva la seconda modificazione al contratto colla compagnia Laffitte, si prevedeva la necessità di ritornare al primo progetto. Le modificazioni che si erano introdotte, siamo ora chiamati ad abbandonarle in gran parte per dare adempimento ai bisogni delle provincie savoiarde, ai bisogni delle provincie italiane, ai bisogni del commercio europeo.

La linea che collega il porto di Genova colle strade ferrate europee, deve certamente, passando per Torino, andare a congiungersi oltre il Rodano colle strade ferrate francesi.

Dal 1839 a questa parte sempre si agitò la questione di passare le Alpi, e si studiò il modo più facile, sicuro ed economico. Fin da quell'epoca, come diceva l'onorevole Sommeiller nell'ultima seduta, il signor Médail di Bardonnèche dirigeva al Governo sardo un progetto con cui proponeva di praticare un foro nella montagna che separa la valle della Dora da quella dell'Arco. Questo progetto, come accade generalmente alle cose che escono dall'ordinario, a detta del conte Ilarione Pettiti, venne, fin dal suo nascere, trattato di sogno e portò al suo autore ripulse e taccia di utopista.

Maturarono i tempi ; si pose mano all'esecuzione delle strade ferrate nel nostro paese, vennero ingegneri d'ogni paese a studiare, e verificarono che era indispensabile di unire le nostre reti di strade ferrate colle francesi, e che il punto di unione non poteva esser altro, se non se quello proposto dal signor Médail nel 1839. E ciò veniva più specialmente constatato dalle varie relazioni in proposito presentate dall'ingegnere Maus, chiamato dal Belgio dal nostro Governo per fare questi studi. Il primo di questi rapporti si è dell'8 giugno 1845 ; il secondo, del 26 marzo 1846 ; il terzo, del 29 giugno 1848, ed indi l'ultimo, quello cioè più dettagliato, e che ebbe l'onore di essere preso in distinta e seria considerazione dal nostro Governo, che porta la data dell'8 febbraio 1849. Ben vede la Camera quanto tempo si sia perduto per discutere, discutere e sempre discutere.

Se nel 1839, allorchè il signor Médail faceva la prima sua proposta, si fosse studiata e cominciata la galleria coi metodi ordinari allora conosciuti, a quest'ora noi avremmo qualche migliaio di metri di galleria eseguiti, e pochi chilometri ci dividerebbero dalla valle dell'Arco. Se si fosse allora fatto qualche cosa non si sarebbe perduto tanto tempo in discussioni, e ci saremmo avvicinati a quello stato normale a cui tutti agognamo. Ma, per mala ventura, per voler andare in traccia del meglio, abbiamo lasciato stare il buono, e nella ricerca di questo meglio siamo giunti al 1856 senza che nè il Governo assoluto, nè i ministri che allora governavano il paese, nè il Governo rappresentativo, abbiano ancora sciolto questo nodo gordiano.

Ho dunque presa la parola nell'intendimento di proporre alla Camera di farla finita con tali discussioni ; propongo perciò di abbandonare la quistione del tramway e di occuparsi tostamente del foro delle Alpi.

Mi spiegherò con alcune cifre.

Il tramway, secondo il progetto presentatoci, costerebbe alcuni milioni (e, noti la Camera, quest'opera non sarebbe che provvisoria), cioè, secondo il disposto dell'articolo 43, la società *Vittorio Emanuele* spenderebbe lire 2,500,000 ; la nazione (articolo 29) rinunzierebbe, a vantaggio della società, al premio delle 6425 azioni della ferrovia di Susa, che si venderebbero al pari alla casa Laffitte e compagnia. Effettuato questo contratto, e consumata la fusione di Susa con la *Vittorio Emanuele*, il prezzo delle azioni si equilibrerebbe, e quelle salirebbero certo al prezzo di queste, che, alla giornata, sarebbe di lire 190 di premio caduna ; ma per tenermi in limiti più stretti, non porrò in calcolo che lire 100 caduna di premio ; epperò rinuncia per parte dello Stato alla somma di oltre lire 600 mila.

Con l'articolo 25 si assegnano lire 105 mila pei tre ultimi anni di servizio del tramway per le spese di manufenzione ; ed ecco un'altra somma di lire 525,000 a carico dello Stato.

Ma vi ha di più : dalle dichiarazioni fatte nel seno della Camera nella seduta di sabato risulta assai chiaramente che la galleria o traforo si potrebbe eseguire in meno di sette anni ; durante questi sette anni, giusta il disposto dell'articolo 25, il Governo rinuncia, a beneficio della società contrattante, al pedaggio della barriera del Moncenisio, che ammonta a lire 90,000 annue, e così per sette anni alla somma complessiva di lire 630,000.

Perderebbe l'erario l'interesse sul capitale formato dal premio delle azioni vendute, ed inoltre dovrebbe corrispondere alla società il 4 1/2 per cento sulle lire 2,500,000 (secondo alinea dell'articolo 25), e ciò per la durata dei sette anni sopra enunciati ; perciò credo di essere nei limiti della discrezione assegnando a questa categoria la somma di lire 1,000,000.

Secondo il disposto dell'articolo 35 la compagnia dovrebbe sborsare all'erario, nel caso dell'operato traforo, il capitale di lire 1,254,000, cioè lire 100 sopra ciascheduna delle azioni della via ferrata di Susa.

Ben vede la Camera che, tralasciando anche di accennare ai benefici e privilegi, che s'introducono colle disposizioni degli articoli 22, 24, 26, 28, ecc., della presente convenzione, se non si eseguisce il tramway si farebbe un'economia in totale di oltre a 6,000,000 di lire, che in gran parte potrebbero assegnarsi direttamente alla esecuzione della galleria, abbandonando l'idea del vallico provvisorio per mezzo del tramway, il quale d'altronde, costando sacrifici enormi, non darebbe alcun risultato soddisfacente ; e mi spiego.

L'esecuzione e stabilimento finale del tramway esigerà all'incirca due anni di lavoro ; la costruzione del traforo, riferendomi sempre alle dichiarazioni e spiegazioni avute nell'ultima seduta, consumerebbe sette annate di lavoro continuo ; perciò beneficio in tempo del tramway sulla galleria, cinque anni. Ora mi permetta la Camera di analizzare qualche poco questo beneficio.

La stagione invernale, ossia delle nevi, nelle ghiacciate gole del Moncenisio dura oltre sei mesi, perciò sarò largo, supponendo che i veicoli possano correre con questo proposto sistema, sei mesi in ciaschedun anno ; ora cinque anni moltiplicati per sei mesi non darebbero che un risultato di 30 mesi. Ma v'ha di più : questo sistema non serve che per la sola salita, dovendosi la discesa effettuare sulla strada ordi-

narìa, epperò il servizio utile del *tramway* viene ancora ridotto della metà, questi trenta mesi vengono cioè ridotti a soli quindici.

Ora vediamo un poco quali sieno i vantaggi promessi in questi quindici mesi per la costruzione di questo sistema di strada. Ci si dice che si economizzerebbe un quinto della forza motrice; cioè che non sarebbero necessari che i $\frac{4}{5}$ della forza di trazione in uso sulla strada ordinaria presentemente in attività.

Propongo al Governo il mezzo di conseguire questa economia nel servizio senza ingenti sacrifici di denaro, come sarebbero quelli che esigerebbe l'adozione del progetto che ci viene presentato. Abolisca il diritto di barriera sul Moncenisio, ed avrà in ciò il rappresentativo dell'economia del prezzo di oltre un quarto della forza di trazione, avrà il beneficio per il pubblico, senza che si debbano fare tanti sacrifici. Per questi motivi propongo che si abbandoni l'idea della costruzione di questo nuovo sistema di strada *provisorio*, tanto più che con questo *provisorio* io nutrei timore che s'allontanasse ancora la costruzione definitiva della strada col mezzo del traforo già da tanto tempo discusso ed adottato, e di nuovo discusso.

Essendo sul terreno del traforo, mi voglia la Camera permettere di dire alcune poche parole della galleria.

Dopo le serie, franche e coscienziose dichiarazioni fattesi nel seno del Parlamento sugli studi del traforo delle Alpi e sul progetto presentato ultimamente, dopo il maturarsi dei tempi, dopo riconosciuta da tutti la necessità di unirsi definitivamente colle strade centrali europee, con un sistema *facile, sicuro ed economico*, dopo il tanto discutersi finora e per tanto tempo, io credo non possa a meno la Camera che emettere un suo voto definitivo.

Allorchè distinti ingegneri assicurano il paese, assicurano il mondo, che la questione è sciolta, che cioè non solo vi è la probabilità, ma la certezza che il sistema proposto possa venire a dare un favorevole risultato, non posso a meno di dire: finiamola una volta con le tergiversazioni.

A questo proposito noterò che già fin dal 1849 l'onorevole Paleocapa, in allora ispettore del Genio civile, membro della Commissione che doveva giudicare il progetto del signor Maus, con sua relazione in data del 28 ottobre accettava pienamente il sistema di galleria. Io perciò avrei sperato che, venendo al Ministero, avrebbe non solamente spinto avanti tale progetto, ma promossane, al più presto, l'esecuzione.

Dato il caso che il sistema del signor Maus non fosse riescito, si avrebbero ora per lo meno alcune migliaia di metri di galleria eseguiti, l'esperienza avrebbe insegnato, altri ingegneri avrebbero studiato, e quanto si è fatto in quest'anno, quanto si spera di ottenere colla combinazione delle due macchine operanti insieme, si sarebbe per avventura potuto fare allora; in tal modo, accelerandosi il traforo, l'unione tanto desiderata del Piemonte colla Savoia forse sarebbe già un fatto.

L'ingegnere Maus nel 1830 ci diceva che con 6 anni circa di lavoro e 14 milioni di spesa ci avrebbe portato in Savoia; e noi abbiam dormito questi sei anni senza deliberare, e la macchina Maus è sepolta nella polvere, nonostante le relazioni favorevoli delle Commissioni.

In ora (1856) altri distinti ingegneri, dopo ripetuti studi, dopo calcoli reiteratamente fatti, si presentano con altra combinazione di metodo e di esecuzione. Perforando con la mina ordinaria, ed a ciò fare utilizzando una ingegnosa macchina eseguita da un ingegnere inglese, essi vi dicono con tutta sincerità d'animo, ciò non essere più allo stato di sem-

plice progetto; aver essi visto questa macchina operare, ed operare magnificamente; essere ancora necessario un sistema di forza motrice, ma a ciò aver essi già pensato applicando un loro metodo particolare, di cui in questa Camera già si fece parola.

Perchè dunque noi frapperemo indugio a prendere una deliberazione? Perchè tarderemo ancora ad eccitare il Ministero a presentare indilatatamente un progetto di legge con cui venga rotto o sciolto questo nodo?

Prego perciò la Camera che, soppressi gli articoli che si riferiscono all'esecuzione del *tramway*, voglia prendere in considerazione un mio ordine del giorno, di cui, se mi permette, darò lettura:

« La Camera, udite le dichiarazioni fattesi in seduta 17 corrente, invita il Ministero a provvedere per l'esecuzione del traforo della montagna tra la valle della Dora e quella dell'Arc; lo eccita a proporre tosto un apposito progetto di legge, e passa all'ordine del giorno. »

MENABREA, relatore. Messieurs, je crois qu'il faut tenir compte des observations que vient de développer l'honorable député Martelli, de celles surtout qui sont relatives au *tramway*. Je prie la Chambre de vouloir bien croire que cette question n'a nullement échappé à la Commission; elle a sérieusement étudié la convenance d'établir un *tramway*, et après une discussion approfondie, elle s'est convaincue qu'il était nécessaire de laisser subsister dans les conventions les articles relatifs à ce *tramway*.

L'honorable préopinant n'a pas fait attention aux deux parties bien distinctes qui composent ce *tramway*, le tronçon de Modane à Lanslebourg et celui de Lanslebourg à Suse.

La première partie de ce *tramway* comprise entre Modane et Lanslebourg s'étend sur une ligne je ne dirai pas horizontale, mais qui a des pentes peu sensibles, sauf au sortir de Modane et dans les environs de Termignon, tandis que la seconde qui comprend la traversée du Mont-Cenis parcourt au contraire des pentes très-fortes et qui vont jusqu'à 7 et 8 pour cent.

Or il est indubitable que sur la partie presque horizontale du chemin de fer, il y a un avantage réel quant aux frais de traction. En effet sur une route ordinaire horizontale et bien entretenue, la force nécessaire de traction est du vingtième du poids du véhicule, charge comprise. Sur la route de la Maurienne qui souvent est encombrée par les boues et par les neiges, on peut évaluer moyennement la force de traction à un dixième du poids du véhicule. Par le *tramway* on pourra réduire l'effort de traction à $\frac{1}{180}$ du poids du véhicule et ainsi diminuer la dépense et même le temps de transport dans une proportion considérable.

Dans ces calculs, je ne tiens pas compte de la gravité, qu'il est impossible d'éliminer.

Mais en ayant égard à l'action que la gravité exerce dans les pentes, il résulte que cet avantage du *tramway* disparaît en grande partie sur le passage du Mont-Cenis; et, comme le disait l'honorable député monsieur Martelli pendant une certaine partie de l'année on ne pourra peut-être même pas s'en servir. J'admets en partie, pour cette portion de la route, les observations qu'il a présentées; toutefois, je crois qu'il est convenable de maintenir l'obligation de construire le *tramway*, parce que sur le tronçon entre Modane et Lanslebourg il produira un avantage réel, incontestable, en diminuant notablement les frais de traction. Sur l'autre partie comprise entre Lanslebourg et Suse, cet avantage sera sans doute moins grand; néanmoins il s'y vérifiera encore. Mais ce qu'il y a d'aussi essentiel que la diminution des frais de trac-

tion, c'est que le *tramway* constituera une ligne ferrée continue entre l'Italie et la France; c'est qu'il y aura un service de transport organisé qui coïncidera d'une manière précise et sans interruption avec les départs et les arrivées du chemin de fer. Or l'on ne pourra obtenir ce résultat qu'en obligeant la compagnie, au moyen d'un *tramway*, à établir le service continu et régulier dont il s'agit entre les deux extrémités de la ligne, c'est-à-dire d'un côté Modane et de l'autre Suse.

Ce *tramway* qui du reste ne sera que provisoire, étant établi, l'on aura ainsi une ligne continue de chemin de fer qui, partant des bords de l'Océan traversera les Alpes et aboutira à la Méditerranée.

Ce chemin existera de fait; il est vrai qu'on ne pourra le parcourir en son entier avec les mêmes véhicules; mais il n'en sera pas moins vrai que la ligne sera continue et les voyageurs qui partiront de Calais pourront arriver à Gênes sans sortir de la voie ferrée. C'est là un résultat matériel et moral très-important, qui démontrera à toute l'Europe que le passage des Alpes est possible.

Je ne disconviens pas que, si l'Etat vient à entreprendre les travaux de la perforation des Alpes, il est possible que l'on puisse s'exempter de faire la partie du *tramway* qui parcourt le Mont-Cenis; mais au moins faut-il que ces travaux soient commencés.

Je pense que la question est mûre maintenant, que les études sont arrivées à leur terme, et qu'il ne s'agit plus que de mettre la main à l'œuvre; mais en même temps je crois qu'il ne serait pas convenable de nous priver momentanément des avantages du *tramway*, qui, ainsi que je l'ai dit, sont les suivants.

D'abord le *tramway* diminuera incontestablement les frais de traction; en second lieu il obligera la compagnie *Victor-Emmanuel* à organiser un service régulier et prompt entre Modane et Suse; en troisième lieu il produira un effet moral très-favorable, effet, du reste, qui s'est déjà produit à la Bourse de Paris, en déterminant la hausse des actions de notre chemin de fer.

Pour ces motifs, la Commission a cru convenable de conserver le *tramway* dans la convention, et dans le cas où il ne serait pas jugé indispensable sur tout le parcours à cause de l'entreprise de la percée des Alpes, nous comptons assez sur la sagesse du Gouvernement pour qu'il n'engage pas l'Etat dans des dépenses inutiles.

Puisqu'à l'occasion du *tramway* monsieur le député Martelli a également parlé du péage du Mont-Cenis, permettez-moi, messieurs, d'exprimer ici une opinion qui m'est particulière. Je veux parler du désir que j'ai de voir disparaître complètement ces droits de péage qui pèsent sur les malheureuses provinces de Suse et de Maurienne.

Il y a déjà bien longtemps qu'elles ont élevé de nombreuses réclamations à cet égard; le Ministère a toujours promis que ces provinces seraient dégreavées de cet impôt onéreux. Je désirerais donc que le Ministère s'occupât sérieusement de cette question.

Je vois, par un des articles de la convention, que le Gouvernement a cédé à la compagnie le droit de péage qu'il percevait sur le Mont-Cenis, et cela pour la mettre en mesure de pourvoir à l'entretien et aux réparations de la route; il ne s'agirait que d'aviser au moyen de compenser d'une autre manière la compagnie des droits de péage dont elle serait privée en laissant tout à fait libres les communications entre la Savoie et le Piémont.

Je viens à l'autre question excessivement importante qu'a

soulevée l'honorable député Martelli. Je suis parfaitement d'accord avec lui sur la nécessité de mettre immédiatement la main à l'œuvre pour le tunnel à travers les Alpes, puisque l'exécution en a été étudiée et reconnue très-praticable par des ingénieurs habiles et consciencieux, qui ne vont pas à l'aventure et ne viendraient certainement pas compromettre ainsi, par un projet absurde, par une utopie, la haute considération dont ils jouissent dans le pays.

Je dis donc qu'un projet présenté par des hommes comme ceux-là, à toutes les garanties désirables. Aussi suis-je le premier à engager le Gouvernement à s'occuper d'une manière sérieuse de cette question, et à mettre le plus promptement possible la main à l'œuvre. Je désire également que le Parlement soit saisi de cette question pour que l'on puisse voter les fonds nécessaires à cet objet.

Toutefois, messieurs, je fais observer que monsieur le ministre nous a déclaré, dans la dernière séance, qu'il voulait encore soumettre ce projet au Conseil technique des ponts et chaussées et des chemins de fer. L'honorable député Sommeiller a également parlé d'expériences qui étaient à faire et qui auraient pour but, non pas de simples recherches, mais de prouver d'une manière définitive aux yeux du public que le problème de la perforation des Alpes était désormais résolu.

C'est donc ce point-là principalement qui doit fixer notre attention, afin que le Ministère se mette en mesure de faire exécuter aussi promptement que possible les expériences qui ont été annoncées par l'honorable député Sommeiller. Notez bien, messieurs, qu'il ne s'agit plus ici ni de machines à faire ni de procédés à inventer.

Il s'agit de machines existantes et qui doivent travailler ensemble; mais les unes sont en Savoie, les autres sont en Belgique. Il n'est donc plus question que de les réunir sur un même terrain pour les faire opérer simultanément. C'est à quoi le Ministère devra pourvoir ainsi qu'à toutes les dépenses nécessaires à cet objet.

Par conséquent je m'associerai volontiers à l'ordre du jour de l'honorable Martelli. Dans le cas où il ne serait pas accepté, j'en proposerais alors un autre qui a l'approbation de mes collègues de la Commission, et qui est ainsi conçu:

« Il Ministero è invitato a procedere senza indugio agli esperimenti occorrenti onde determinare in modo definitivo il sistema di perforazione da applicarsi alla formazione delle gallerie destinate a prolungare al di là delle Alpi le ferrovie nazionali. »

Vous voyez, messieurs, que cet ordre du jour est beaucoup plus général que celui qui est proposé par l'honorable monsieur Martelli. Il a non-seulement pour objet le passage du Mont-Cenis, mais il en a un autre également important, qui est celui du passage des Alpes du côté du Luckmanier, afin de mettre notre pays en communication avec l'Allemagne.

Messieurs, il ne faut pas nous le dissimuler, cette question est de la plus haute importance; là est l'avenir de notre pays. Le passage des Alpes par le Mont-Cenis est une question vitale pour le Piémont; elle est vitale pour Turin, et ce que je dis de Turin je le dis de l'Italie; car, c'est dans notre capitale que se trouve aujourd'hui le vrai centre moral de l'Italie. Par conséquent c'est aussi à la ville de Turin que nous devons penser, non point sous un point de vue purement municipal, mais dans un but vraiment national.

C'est pourquoi, messieurs, je crois que le Parlement doit encourager par tous les moyens le Gouvernement à l'exécution de ces travaux qui sont destinés à passer les Alpes.

Si la Chambre ne croit pas devoir voter l'ordre du jour de

Phonorable député Martelli, je la prierai de vouloir bien accepter celui proposé par la Commission.

PRESIDENTE. Mi pare che si dovrebbero separare le due discussioni, cioè che prima si dovrebbe trattare la questione del *tramway*, e poi deliberare sugli ordini del giorno in proposito.

Il deputato Michelini ha la parola.

MICHELINI G. B. Io intendo dire poche parole per appoggiare la proposta dell'onorevole Martelli, relativa alla soppressione di tutti gli articoli della convenzione, i quali riguardano il *tramway*.

Un buon padre di famiglia non rifugge dal fare spese, anche ragguardevoli, purchè i denari non siano gettati, ma quelle spese diano un utile permanente. Il nostro Governo dovrebbe imitare quell'accurato padre di famiglia. Per questo motivo io era poco inclinato alla formazione del *tramway* sulla strada del Moncenisio, la cui dubbia e temporanea utilità non mi sembra corrispondere alla spesa necessaria. Questa verità fu dimostrata sino all'evidenza dall'onorevole deputato di Dronero. Parmi non si possano contestare le cifre da lui allegate, e le conseguenze che ne deduce. Laonde, restringerommi a rispondere alle obiezioni fatte dall'onorevole relatore alla proposta Martelli.

Egli diceva primieramente che quella parte del *tramway*, che troverassi tra Lanslebourg e Modane, potrà servire anche alla discesa, e che così cadrà, quanto ad essa, l'osservazione dell'onorevole Martelli, che il *tramway* non avrà che la metà di utilità, non servendo che per la salita. Io ammetto che tra Lanslebourg e Modane, dove il terreno è meno inclinato, il *tramway* serva all'ascesa ed alla discesa; e che perciò l'unica conseguenza sarà che tale ragionamento del deputato Martelli non sarà applicabile a quella parte della strada. Ora, avendo percorso parecchie volte la strada per recarmi in Francia, e conoscendo specialmente quel tratto di essa di cui si parla, credo di non andare errato asserendo che la distanza da Susa a Lanslebourg, per cui sussiste l'osservazione Martelli, è di circa 57 chilometri, laddove quella da Lanslebourg a Modane non è che di circa 25, vale a dire l'osservazione Martelli perderebbe due quinti della sua efficacia; ma per tre quinti della strada essa sussisterebbe sempre, come pure sussisterebbero gli altri argomenti da lui addotti.

Passo ad un'altra obiezione dell'onorevole relatore. Egli invocava l'effetto morale che, secondo lui, deve produrre sul prezzo delle azioni il congiungimento, mercè continuati regoli di ferro, qualunque ne sia la natura, di Genova e Torino colla rete delle strade ferrate di Francia. Sembra ch'egli creda che alla Borsa di Parigi *on fera mousser* quel congiungimento.

Rispondo che i capitalisti sono generalmente chiaroveggenti, considerando il lato positivo delle cose, e non si lasciano ingannare dalle illusioni. Al postutto quell'imperfetto congiungimento potrà giovare per un breve spazio di tempo all'aggrottaggio, e nulla più.

Tutte le ingenti spese che si fanno in Savoia, e queste nuove che ci si propone di fare, non saranno certamente rese più produttive dalla costruzione del *tramway*; esse non daranno una rendita corrispondente al loro ammontare se non quando sarà aperta la galleria tra Bardonecchia e Modane, perchè allora solamente potranno dirsi in realtà congiunte le due reti delle strade ferrate italiane e francesi. Quindi io trovo ragionevole che non si sperperino i capitali nell'opera temporanea e poco utile del *tramway*, ma tutti i capitali, tutti gli sforzi si dirigano alla galleria, quando potassi portare sopra di essa un giudizio assennato, quando cioè saprassi se la spesa corrisponda all'utilità.

Conchiudo dovermi sopprimere tutti gli articoli che riguardano il *tramway*, locchè può farsi senza che venga menomamente alterata l'economia della convenzione, la quale rimane intatta in tutte le altre parti. È poi bene inteso che ove la compagnia Laffitte creda opportuno di fare a proprie spese, e senza alcuna guarentigia d'interesse tutto o parte del *tramway*, essa può domandarne l'autorizzazione al Governo. Così io credo che alla compagnia suddetta sarà conveniente costruire un *tramway* tra Lanslebourg e Modane, perchè più praticabile in tutte le stagioni, e tale che può servire per la salita egualmente che per la discesa. Ma il Governo non deve immischiarsi in quest'opera.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro delle finanze e degli esteri. Io ammetto per vero tutto quanto ha detto l'onorevole Michelini, quantunque sia d'avviso che si potrebbe combattere; ma dalle sue premesse ne deduco la conseguenza essere utilissimo, non il fare il *tramway*, ma di conservare gli articoli che lo prescrivono, e che egli vuole sopprimere. E questa verità gliela dimostrerò immediatamente in poche parole. L'onorevole Michelini e l'onorevole Martelli, concordi in ciò coll'opinione di tutta la Camera, riconoscono la necessità di dar mano all'opera della galleria. In questo siamo tutti del medesimo avviso. Quindi vi è una quasi certezza che l'anno venturo il Ministero proporrà al Parlamento una legge per dar opera a questa galleria. Se ciò succede, evidentemente il *tramway* torna inutile; questo è solo un peso imposto alla compagnia, senza corrispettivo, perchè se io sono convinto che il *tramway*, nell'ipotesi della non costruzione della galleria, torna utilissimo, sono altresì convinto che sarebbe una pazzia il fare il *tramway* quando la galleria avesse ad essere compiuta fra sei o sette anni.

Dunque questo *tramway* sarà un peso per la compagnia colla quale noi dovremo trattare.

MICHELINI G. B. Paghiamo il 4 1/2 per cento.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro delle finanze e degli esteri. Mi scusi: il *tramway* si fa dentro dodici mesi, e la compagnia aspetterà a costruirlo nell'ultimo anno, cioè fino a che la strada non venga a Modane. Dunque per due anni la compagnia non vi penserà.

Ora, se noi in questo spazio di due anni cominciamo a fare la galleria, evidentemente la compagnia verrà a chiedere di essere esonerata dall'obbligo di fare il *tramway*; ed allora noi le diremo: noi vi esoneriamo dal fare questo lavoro, dal consumare questo danaro, ma col patto che voi concorriate in una proporzione più larga alla costruzione della galleria. Quest'obbligo che noi imponiamo, è già un titolo che abbiamo tra le mani per trattare colla compagnia *Vittorio Emanuele*. Considerate questo articolo sotto tale aspetto, e vedrete che se il *tramway* può essere contestabile, l'opportunità degli articoli non lo è certamente.

Se si fa la galleria, non si fa il *tramway*, ed allora abbiamo un mezzo di più in poter nostro. Certo che l'esonerare la compagnia dal fare il *tramway* non ci darà il dritto d'imporre di costruire la galleria a sue spese, o per chiederle i danari per farlo, ma sarà pur sempre un buon titolo di più che noi avremo. Potremo dire: noi vi dispensiamo dal dispendio che fareste per il *tramway*; e voi in grazia di questo risparmio, invece di corrispondere nella proporzione X, corrisponderete nella proporzione X + Y.

Considerate le cose sotto questo aspetto, io mi lusingo che anche l'onorevole Martelli non si opporrà a mantenere questi articoli, i quali difatti hanno prodotto un effetto morale od immorale, se si vuole, sulla Borsa di Parigi. (*Si ride*)

VALERIO. Per verità, mi sembra che al punto a cui è

giunta la discussione, tutti possano egualmente essere persuasi che questo *tramway* è un sogno, e che la parola invece di essere inglese è tedesca, *traum*, sogno. S'inserisce quest'obbligo nella legge per avere un mezzo, più tardi, di azione sopra la compagnia. Ma egli è evidente che noi invece d'imporre un peso alla compagnia, concediamo ad essa dei favori.

Non mi negherà il signor presidente del Consiglio che, per ciò solo che la compagnia si obbliga a fare questo *tramway*, a spendere questi due milioni e mezzo, noi le accordiamo dei compensi. Ed uno dei compensi concessi lo indicava testè l'onorevole Martelli quando parlava delle azioni della strada ferrata di Susa che si cedono al pari a questa società, mentre queste azioni hanno un premio di 100 e più lire.

Invece di fare questo, a me pare che noi dovremmo togliere l'obbligazione alla compagnia di costruire questo *tramway*, e levarle in pari tempo i compensi che le assegnamo affinché questo *tramway* sia costruito, e metterci subito, non quest'anno prossimo, ma in quest'anno medesimo, in condizione di cominciare il traforo per venire non a sogni, ma ad una realtà. E ritenga l'onorevole Menabrea che l'opinione pubblica si commuoverà assai più quando vedrà un Governo intento seriamente ad una impresa di così alta importanza come è quella di un traforo reso più agevole da un trovato d'ingegneri distinti, si commuoverà assai più, dico, che non sia per lasciarsi commuovere dall'idea d'una ferrovia posta sopra il Moncenisio, il quale è coperto per la metà dell'anno, per non dire i due terzi, da ghiacci e da nevi, cosa a tutti nota in Europa. Questo non può produrre sugli animi quella profonda impressione che l'onorevole Menabrea si aspetta. È impossibile che chi ha una tinta di geografia ignori a quale altezza ascenda il Moncenisio, ignori che una montagna di quell'elevazione è coperta per due terzi dell'anno da nevi e da ghiacci, e che quindi si possa mai immaginare che una strada ferrata collocata a quell'altezza possa produrre quel risultato serio di congiungere le strade francesi colle strade italiane, ed essere una reale continuazione di via ferrata. Questo potrebbe ingannare qualche aggitatore di Borsa, tutto al più, ma la massima parte degli abitanti d'Europa, i negozianti, in ispecie, che dovranno spedire le loro merci, i viaggiatori che dovranno fare questo tragitto, i quali sono quelli che debbono arricchire la società della strada *Vittorio Emanuele*, non si lasceranno certamente prendere a questi inganni.

Prego quindi il signor ministro di riflettere che noi, seguendo il sistema proposto dall'onorevole Martelli colle modificazioni che verranno suggerite dalla discussione, ci mettiamo in condizione di cominciare fin da quest'anno il traforo del Moncenisio, e che un anno guadagnato, nei tempi in cui viviamo, nello scopo di ottenere una reale congiunzione delle strade ferrate dell'Italia con quelle della Francia, è cosa che merita d'essere presa in seria considerazione; per contro noi non possiamo nello stesso tempo destinare 6 milioni per questo *tramway* e 6 milioni al traforo delle Alpi. Comprendo nei sei milioni, secondo i calcoli dell'onorevole Martelli, le 600 mila lire d'aggio sulle azioni di Susa.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro delle finanze e degli esteri. Ma non è stato questo il compenso delle azioni.

VALERIO. Non è compenso? Ma allora perchè si concedono alla compagnia le azioni della strada ferrata al pari, mentre hanno un premio di 100 lire?

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro delle finanze e degli esteri. Quando ho fatto a Parigi il contratto, le azioni non valevano che 450 lire; sono poi aumentate di valore nel mese di dicembre, quando si è saputo che delle

10,000 azioni, 7000 le aveva comprate la compagnia, oltre alle 1500 che aveva il signor Brassey; quindi non rimase più sulla piazza che un piccolissimo numero di azioni, il che le fece aumentare. Noto poi che queste azioni si debbono pagare 500 lire, e di più, appena aperto il Moncenisio, dovrà la società sborsare un premio di 100 lire su tutte le azioni emesse, ossia 200 lire per ogni azione da essa acquistata; quindi credo che siano state vendute discretamente bene.

VALERIO. Ad ogni modo, perchè scriveremo noi nel nostro progetto di legge un'obbligazione non seria alla società *Vittorio Emanuele* di spendere due milioni e 500 mila lire per fare una strada, la quale lo stesso onorevole relatore, che è pure un ingegnere così distinto, riconosce inutile per la metà, e che l'onorevole presidente del Consiglio dei ministri riconosce inutile intieramente, mentre egli stesso annuncia che nell'anno prossimo noi avremo nuovamente a trattare colla società *Vittorio Emanuele*, dicendo: dateci un compenso, e noi vi esoneremo dall'obbligo di fare questo *tramway*, e voi contribuirete nell'esecuzione del traforo. Noi diciamo invece: perchè fare questo contratto fittizio per venire poi ancora ad un altro contratto colla società della strada ferrata *Vittorio Emanuele*?

Stabiliamo fin d'ora i patti necessari nella legge che stiamo discutendo, stabiliamo fin d'ora la costruzione di questo traforo, guadagneremo un anno e risparmieremo così di venire a discutere un'altra legge, e di fare colla società delle nuove contrattazioni, le quali rimangono sempre difficili a stabilirsi. È evidente infatti che la società della strada *Vittorio Emanuele* quando sarà assicurata del fatto suo e che voi le diciate: ora non vogliamo più il *tramway*, vogliamo il traforo; aiutateci a farlo, potrà rispondere; voi fate il traforo, noi siamo incaricati di fare il *tramway*, e vogliamo farlo, o quanto meno, il compenso che vorrà dare sarà minimo. Ma, ad ogni modo, quello che mi sta a cuore più di ogni cosa egli è che si guadagna un anno cominciandosi subito il traforo. E qui, io ripeto, nelle condizioni in cui è l'Europa, nel modo con cui procede la costruzione delle strade ferrate, il guadagnare un anno nel dare una direzione al commercio può essere di grandissima importanza, non solo per quella strada ferrata, ma anche per il nostro paese. Sotto questo rapporto io credo che sia più utile ed alla strada, ed alla società *Vittorio Emanuele*, e alla Savoia, e al Piemonte, e alla causa italiana, e più di tutto alla causa del commercio europeo, che sia accettata la proposta per cui sin da quest'anno stesso sia cominciato il traforo.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro delle finanze e degli esteri. Io sono tenero quant'altri mai dell'opera che deve congiungerci colla Savoia; quant'altri mai desidero di accelerare il più che sia possibile i lavori che debbono portare quest'opera a compimento; ma io dico che sarebbe per ora una massima imprudenza incominciare senza essere addivenuti prima ad un preventivo accordo colla società *Vittorio Emanuele*; perchè egli è certo che se noi volessimo assumere ad intiera nostra spesa il traforo della montagna, evidentemente ciò equivarrebbe a fare alla società un regalo immenso. È mestieri anzitutto essere d'accordo sopra un progetto.

Tre giorni sono un progetto è stato presentato al Ministero da alcuni distinti ingegneri, nei quali il Ministero ha grandissima fiducia, ed io per parte mia aggiungerò che ho per essi molta stima e simpatia, ma ciò non ostante, qualunque siano i miei sentimenti verso di loro, dirò sempre che non si può intraprendere un'opera così colossale senza che prima non sia as-

soggettata ad un esame maturo e profondo, e non sia fatta precedere da opportuni esperimenti.

Quest'anno adunque bisogna far procedere a questi esperimenti, pei quali credo siano sufficienti i fondi stanziati in bilancio per la provvista delle macchine.

Si facciano pertanto gli studi necessari, si proceda agli esperimenti testè mentovati, si prepari la bozza di un concordato, e allora potremo presentarci alla società, dicendo: ecco un progetto; volete eseguirlo voi, o preferite che il Governo lo eseguisca esso? E vedremo quale delle due alternative sarà la più accettabile. Nel caso sia deciso che l'esecuzione venga assunta dalla compagnia, bisognerà trattare per un sussidio, perchè certo senza la sovvenzione di alcuni milioni, la società non la intraprenderà; se invece (quello che preferirei, trattandosi di una cosa incerta, nella quale vi è un'alea, cui la società s'ingegnerebbe di far figurare nel suo interesse) il Governo assume esso stesso la costruzione, allora si dirà alla società: voi ci darette un tanto per chilometro; e così si stabilirebbe la somma che quella dovrebbe contribuire al Governo; ed è appunto in vista di quest'opera che sono necessari gli articoli relativi al tramway, come quelli che costituiscono nello Stato un titolo per ottenere dalla compagnia qualche migliaio di lire di più per chilometro.

In quanto alle azioni di Susa, il motivo per cui le abbiamo cedute, egli è perchè noi crediamo che la strada ferrata della Savoia non avrebbe trovato fondi alla Borsa di Parigi salvo in quel momento di febbre industriale in cui tutte le imprese, anche le più assurde, trovano danaro. La società non avrebbe potuto presentarsi agli industriali europei, e dire loro: la nostra impresa consiste in una strada da Culoz a Modane. Quel paese ha molto merito, ma è poco conosciuto in Europa (*Haritè*), e chi lo conosce non ne conserva un'opinione troppo favorevole dal lato economico. Bisognava presentarsi, e dire: la nostra strada va sino a Torino, il che dà credito, perchè porge un'idea di un gran traffico.

In secondo luogo, sia che si faccia la galleria, sia che si eseguisca il tramway, qualunque sistema insomma si segua, io tengo che non vi possa essere che una sola compagnia da Torino alla Savoia; se vi fossero due esercizi, cioè da Torino a Susa, e da Susa alla Savoia, ne nascerebbero non pochi inconvenienti. Quindi egli è nell'interesse generale che l'esercizio delle due linee sia nelle stesse mani di quella compagnia che deve avere un tronco di gran lunga maggiore di quello del Governo, ed è perciò che, cedendo le azioni, si è in certo modo inteso di cedere l'esercizio della strada alla compagnia *Vittorio Emanuele*.

Quanto al loro prezzo, io penso che la compagnia non abbia ragione di dolersi del contratto che ha fatto, ma che non abbia neppure ragione di dolersene il Governo.

MARTELLI. Ad alcune osservazioni fatte dall'onorevole relatore della Commissione in risposta a quanto esposi alla Camera, già rispose l'amico mio, l'onorevole Michellini; però mi permetta la Camera di aggiungervi poche parole. I sentimenti espressi dall'onorevole Menabrea nella presente discussione sulla necessità assoluta di operare il perforamento delle Alpi per dare una definitiva esistenza alle strade ferrate del Piemonte ed al porto di Genova sono identici a quelli enunciati dal da me reverentemente citato Médail nelle sue proposte di galleria fatte negli anni 1837, 1840, 1841; ma per disgrazia l'eco di quelle parole finora rimase muta come un sepolcro. Egli, in una sua lettera del 20 giugno 1841, fra le altre cose, dice:

« La percée des Alpes rendra la vie et l'activité au Piémont, elle fera du port de Gènes le premier de l'Europe méridionale. »

E soggiunge:

« Et jamais souverain n'aura doté son royaume d'un monument aussi grand et aussi utile.

« Honneur aux ministres qui l'auront secondé! ils auront bien mérité de la patrie et leurs noms passeront à la postérité. »

E finora la posterità non può registrare questi nomi.

Dunque non frapponiamo più indugi, e votiamo un eccitamento al Ministero, onde presenti tostamente un progetto di legge in proposito.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro delle finanze e degli esteri. Voti, voti l'eccitamento; io sono già molto eccitato, ma accetto ancora questo. (*Haritè generale*)

MARTELLI. Risponderò ora all'onorevole presidente del Consiglio relativamente a quanto disse, non convenire cioè alla società *Vittorio Emanuele* di fare il tramway se si farà il foro del Moncenisio. Tutto è relativo quaggiù: i vantaggi sono relativi alle spese, e queste a quelli: l'esecuzione del tramway darà vantaggi, come richiederà spese; la convenienza per la società di eseguirlo dipende dalla quantità di utile che potrà cavarne.

Io trovo nell'articolo 34:

« La compagnie établira pour le parcours du tramway de Modane à Suse les tarifs qu'elle jugera convenable, mais qui devront être approuvés par le Gouvernement; la jouissance exclusive du tramway qui lui est réservée sera protégée par des réglemens rendus exécutoires par décrets du Gouvernement. »

Se avrà l'esercizio esclusivo di questa linea, la compagnia Laffitte, o direttamente, o per mezzo di sotto-appalti, avrà il monopolio di questa arteria del Piemonte; cioè chiunque vorrà, o dovrà entrare od uscire in tale direzione, dovrà servirsi della strada di questa società, la quale stabilirà quella maggiore o minor tariffa che potrà compensarla delle spese fatte; dimodochè la grande spesa che necessiterebbe l'esecuzione del tramway, ricadrebbe su coloro che sono obbligati a servirsi di esso.

Perciò, mantenendo le prese conclusioni in ordine agli articoli relativi all'esecuzione di questo tramway, proporrei il seguente voto combinato d'accordo coll'onorevole relatore della Commissione, e da questa accettato:

« Il Ministero è invitato a procedere senza indugio agli esperimenti occorrenti, onde determinare in modo definitivo il sistema di perforazione da applicarsi per la formazione della galleria destinata a prolungare al di là delle Alpi le ferrovie nazionali, ed in caso di risultato favorevole lo eccita a presentare nella prossima Sessione un progetto di legge per il traforo delle Alpi tra la valle della Dora e quella dell'Arc.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Mi pare che questa discussione si sarebbe abbreviata se si fosse posto mente al tenore dell'articolo 18, il quale non prescrive tassativamente l'esecuzione del tramway, ma ammette che vi si possa sostituire un altro sistema qualunque che abbia relazione a quello, sempre nello scopo di facilitare il passaggio delle Alpi. Vede dunque la Camera che la costruzione del tramway non costituisce un assoluto obbligo imposto alla compagnia, giacchè, verificandosi il caso che s'intraprenda con tutta sollecitudine la galleria, può la compagnia stessa riconoscere opportuno lo applicare un altro sistema che raggiunga lo stesso scopo; ma qualunque sia il sistema a cui la compagnia si appigli, egli è certo che, quando il prolungamento della sua strada ferrata giunga a Modane, ed essa abbia rilevato il Governo di tutte le azioni che questo possiede della strada di Susa, obbligata qual è ad assumerne anche l'eserci-

zio, la compagnia, dico, ha il più grande interesse di mantenere, per quella parte dell'anno che sarà possibile, liberissimo il passaggio del Moncenisio, onde riescire ad attraversarlo colla maggiore facilità e speditezza.

Io non pretendo certo che la medesima faccia questi sforzi per sentimento di affetto al nostro paese o per l'utile generale del commercio, ma li farà necessariamente per assicurarsi meglio il proprio vantaggio. Nè questo sarà mai assicurato, se la società stessa non provvede ad un modo più facile, meno dispendioso, e più sollecito di congiungere la rete delle strade ferrate che avrà fatte in Savoia, col tronco della strada ferrata che ha assunto da questa parte, e che si congiunge colla rete delle ferrovie italiane.

Quanto al timore che la società imponga tariffe per l'uso del *tramway* troppo gravose al commercio, osserverò anzitutto che queste devono essere approvate dal Governo; in secondo luogo, sarebbe contro il suo interesse lo stabilire tariffe troppo alte, imperciocchè quando la via ferrata sia giunta a Modane, si dovrà necessariamente cambiar di veicoli per venire sino a Susa, ed anzi a tale scopo la società organizzerà un sistema speciale di carri ad uso del suo *tramway*.

Ora, dacchè è necessario questo mutamento di veicoli, quelli che devono fare transito avranno libertà di usare veicoli ordinari. Da ciò ne viene che la concorrenza impedirà sempre che s'impongano tariffe che non sieno limitate e discrete, poichè il *tramway* sarebbe abbandonato ed il commercio si servirebbe della strada ordinaria. Vede dunque l'onorevole preopinante che i pericoli da lui temuti non sussistono.

Io credo che il miglior partito sia quello di lasciare la convenzione quale è, e di sollecitare l'intrapresa della galleria, la quale, nella mia opinione, vuole essere fatta a cura e spese dello Stato con patti però convenienti colla società. La ragione di questo mio avviso si è che la confidenza che noi abbiamo nel progetto testè presentato, non possiamo imporla alla società. Potrebbe darsi che essa l'avesse anche maggiore, ma certo non lo dimostrerebbe per trattar meglio i suoi interessi. Non converrà dunque affidare ad essa l'esecuzione di quest'opera, ma sibbene di convenire patti tali, che ci assicurino che, quando l'opera sarà riescita, essa contribuirà a rimborsarne parte della spesa con una forma determinata.

Io, lo ripeto, non ho ricevuto il progetto del passaggio delle Alpi, di cui si parlò ieri l'altro, che da pochi giorni; ciò non ostante, per la maniera chiara e precisa con cui esso è redatto, e per la stima grandissima che io fo de' suoi autori, ne ho concepito una grande confidenza.

Ma, come dissi, io non posso sperare che questa sia divisa, non solo dagli amministratori della società, ma dal complesso degli azionisti che devono deliberare nelle loro generali adunanze su questa grave questione ed approvare o disapprovare la condotta dei loro amministratori. Ora, se questa confidenza non è in loro pienissima, ne avverrà che c'imporranno condizioni gravissime per assumersi l'opera; mentre all'opposto verranno a patti ragionevoli, se ce la assumiamo noi stessi.

Io poi domanderei ad uno degli autori, od almeno al collaboratore del progetto, che è l'onorevole Sommeiller, il quale non so se sia ora alla Camera... (*Voci. Sì! sì!*) Domanderei all'onorevole Sommeiller stesso, rimettendomi al suo giudizio, se egli creda che al momento attuale si possa, senza più, decretare l'applicazione del loro sistema senza aver fatta alcuna esperienza preliminare. Io non lo credo. Essi stessi, presentando il loro progetto, hanno, con quella riserva che è propria degli uomini positivi e veramente illuminati, domandato che si facciano delle esperienze. Perchè dunque non le fa-

remo noi? A me pare che il primo incumbente debba essere questo.

Quando l'opinione pubblica sarà fissata sul merito de' nuovi meccanismi proposti, quando gli stessi amministratori della società Lafitte, che saranno chiamati a contribuire all'opera, vedranno l'esito di queste esperienze, credo che noi potremo spingere innanzi le pratiche o venire, senza ritardo, a trattative concrete. Ed io mi propongo, avantitutto (se il presente progetto di legge sarà approvato), di concertarmi cogli autori del progetto per provvedere a che le macchine già allestite nel Belgio arrivino colla massima sollecitudine a Torino, ed ove ciò sia necessario, porrò a loro disposizione i mezzi occorrenti onde agevolarne la pronta spedizione. Combinerò quindi le epoche ed il modo di fare queste esperienze e, queste seguite con successo, potrò venire con tutta sicurezza proponendo alla Camera un piano d'operazione tale che permetta d'intraprendere tosto i lavori. Ma ciò farò con quella convinzione che ispira la favorevole opinione pubblica non solo del nostro paese, ma anche di quegli intelligenti che verranno dall'estero ad assistere alle esperienze stesse.

Riassumendomi, dirò che, a mio credere, il miglior partito, per ora, è quello di accettare puramente e semplicemente questa convenzione, anche nella parte che riguarda il *tramway*, tanto più che il modo con cui è formulato l'articolo relativo, non obbliga punto la società ad eseguirlo, potendo essa applicare, coll'approvazione del Governo, qualunque altro sistema che migliori realmente il passo del Moncenisio.

Non mi farò poi a combattere i calcoli esagerati dell'onorevole deputato Martelli, perciocchè l'onorevole presidente del Consiglio ha pienamente dimostrato che il contratto non è punto lesivo come si vorrebbe far credere.

L'onorevole deputato Martelli non ha osservato che, se noi cediamo attualmente alla società le azioni al pari, le abbiamo però imposto l'obbligo di pagare un premio di cento lire per ognuna delle 12,000 azioni che costituiscono il capitale, benchè non ne abbiamo cedute che 6000; il che mediante, la compagnia viene a pagare lire 200 per caduna delle azioni che ritira dal Governo, e ciò appena sarà aperto il passo del Moncenisio.

Eguale farò osservare all'onorevole deputato Martelli che non si devono tenere a calcolo le lire 100,000 assegnate per la manutenzione della strada; perchè facciasi o no il *tramway* dalla compagnia, la strada bisognerà pur sempre mantenerla; ed anzi, quando avremo la strada ferrata che arrivi a Modane da una parte, e dall'altra a Susa, è evidente che dovremo fare assai maggiori spese che non attualmente per mantenere nel migliore stato possibile la viabilità di questa strada, e certamente le 100,000 lire prodotte dal pedaggio non basteranno; quindi, senza sacrificio maggiore, noi veniamo con questa convenzione a trarre il massimo buon risultato pel mantenimento di questa strada.

Io insisto dunque perchè si adotti tal quale è la convenzione; ed accetto di tutto buon grado, perchè non fa che ripetere l'espressione del desiderio da me manifestato ieri, l'ordine del giorno ultimamente proposto dall'onorevole deputato Martelli, e concordato con quello della Commissione.

TORRELLI. Io sarò brevissimo, non avendo più che alcune osservazioni a fare, perchè il signor ministro dei lavori pubblici già disse alcune riflessioni che voleva porre anch'io avanti alla Camera. Parlerò sul punto principale o capitale posto innanzi dall'onorevole Martelli. Egli cominciò a dire che la galleria attraverso le Alpi da Bardonnèche a Modane non esigeva che 7 anni di lavoro, mentre si devono impiegare 2 anni nella strada provvisoria del Moncenisio detta *tramway*;

che quindi non rimanevano che 5 anni di servizio di questo *tramway*, dai quali 5 anni conveniva diffalcare 5 mesi all'anno, perchè le strade si trovavano per quel tempo coperte di neve; che quindi non rimanevano per quest'opera che 55 mesi, e che per questo tempo non valeva la pena intraprendere questo lavoro e di sottomettersi a tanta spesa. L'onorevole Michelinii soggiunse che in base di queste cifre era impossibile non ammettere questa conseguenza. L'onorevole Valerio in seguito disse che era persino un sogno questo *tramway*. Io comincerò dall'ultima osservazione. Dirò che non è più un sogno ciò che si è già eseguito altrove in simile circostanza. Il Moncenisio ha per massima pendenza il 10 per 100; in America esistono *tramway* che sorpassano il 10 per 100. Quindi questo non è un sogno, ma sotto questo lato una realtà.

Ora vengo al periodo di 7 anni.

Per un'opera così gigantesca dico che è molto arrischiato il voler ammettere come provato che si farà in 7 anni. Non dico questo perchè io paventi un periodo anche assai più lungo. Quando si hanno da fare opere che realmente sono indispensabili, non vuoi si far dipendere piuttosto dai 7, che dai 10, o dai 14 anni; provata l'utilità, conviene sottomettersi anche se si richiede uno spazio maggiore.

Il veder compiuta un'opera grandiosa è naturalmente nei desiderii di tutti, ma la vita dei popoli si calcola a secoli, e non a pochi anni, come quella dell'uomo. Che 7 anni possano bastare, permettete che io dubiti, perchè, per quanto si proceda celeremente, per quanto le recenti invenzioni possano dare i risultati che si attendono, io penso che v'ha una cosa ora impossibile, ed è il prevedere tutte le difficoltà che si presenteranno, le quali potranno richiedere un tempo complessivo assai più di 7 anni; infatti i 5200 metri della galleria dei Giovi ci hanno costato 4 anni di durissime fatiche; per questi 5200 metri si dovettero fare 14 pozzi, il che dava luogo a 28 punti d'attacco; ma ammesso che contemporaneamente non si lavorasse che sopra 20, darebbe per ogni galleria una lunghezza media di 150 metri. La galleria di Bardonnèche non è divisibile da pozzi, ed è lunga 12,000 metri, con soli due punti d'attacco; in sostanza sono due gallerie di 6000 metri. La differenza, come vedete, è gravissima. Si ha un bel dire che qui la cosa è diversa perchè all'opera dell'uomo sarà sostituita quella delle macchine; non è per me men vero che, per quanto siansi studiate le circostanze prevedibili, non si vorrà negare che vi è un'incognita rappresentata dai mille accidenti che può presentare l'interno della montagna.

È cosa assai comune, per citare un caso, che quando cambia la natura della rocca, che dal granito per esempio si entra nel calcareo, si presentano grandi fessure con vene d'acqua talvolta copiosissime, che recano infinito disturbo e consumano tempo e spesa. Or chi sa dire quanti di questi inconvenienti s'incontreranno in 12 chilometri? Ad ogni modo parmi evidente che mettendo come base certa, e che non ammette dubbio, lo spazio di 7 anni, è veramente un basarsi sull'arrischiato per non dire sul falso.

È del pari, a mio avviso, inesatto il dire che il beneficio del *tramway* non durerà che per sei o sette mesi all'anno. Certo che non ardrei asserire che la neve non debba cagionar sospensione; ma quando si dispone di una sì gran forza come è quella di un vagone che discende su d'un piano inclinato, son certo che si troverà modo di sbarazzarsi della neve, e le interruzioni per l'ascesa impedita saranno assai più brevi di quanto si crede. La discesa si fa sulle slitte, e la neve è anzi di sussidio.

Pertanto io, dispostissimo a votare l'ordine del giorno pro-

posto dalla Commissione e dall'onorevole Martelli, credo che la prudenza esiga di non abbandonarsi alla troppo dolce lusinga di uno spazio sì breve, qual è quello dei sette anni per una galleria di 12,000 metri.

Se però m'ingannassi, e volesse il cielo che così fosse, noi anche approvando il *tramway*, nei due anni avanti che sia fatto avremo dagli esperimenti che si tenteranno dati per giudicare con più sicurezza, ed allora non solo si dovrà abbandonare l'idea di appigliarsi a quella risorsa provvisoria, ma pure utile, anzi necessaria.

GUGLIANETTI. Sono due giorni che io dalle diverse parti della Camera non ascolto che voci di conforto e di eccitamento al Ministero, perchè abbia tosto ad intraprendere la grand'opera del traforo del Moncenisio. Io che porto l'opinione affatto contraria, intendo spingere il Ministero ad usare la massima prudenza e circospezione (*Susurro*) prima di metter mano ad un'opera di tale natura ed importanza.

Si è già detto da un nostro collega che questo progetto ha oramai destato molte speranze e prodotto molti disinganni.

Dalla prima volta che l'intrapresa della strada ferrata di Savoia è stata discussa davanti alla Camera, questo è il terzo progetto, e sempre con modificazioni restrittive, che fecero dileguare molte delle illusioni concepite nel primo progetto.

Non parlo della società nè della grande fiducia che ispirava; fiducia che subito svanì al primo apparire della guerra d'Oriente. Non parlo del danno che abbiamo per non poter sostenere una diretta concorrenza colla ferrovia di Marsiglia, stante il maggiore spazio che il Governo francese ci costringe a percorrere per giungere a Lione.

E qui ricordo che l'onorevole deputato Menabrea, nella discussione di quel primo progetto, faceva, su tale questione, appello da *Cesare male informato a Cesare bene informato*, perchè egli dicevasi sicuro che si sarebbe pure ottenuto il congiungimento colle ferrovie francesi nel punto da noi desiderato.

Ma ciò malgrado, Cesare, anche dopo essere stato bene informato, e nonostante tutta la nostra convinzione, ci tocca di percorrere 40 chilometri di più per raggiungere lo scopo a cui aspiravamo, e questa fu un'illusione dissipata.

Abbiamo pure la congiunzione diretta con Ginevra ritardata, e la parte della Savoia che ne soffre fece già sentire le sue lagnanze nella discussione testè seguita; ho dunque ragione nel dire che, se codesto progetto ha destato l'impazienza pubblica sin dal suo primo nascere, di mano in mano che progredisce nella sua esecuzione, incontra sempre più gravi ostacoli.

Ho udito parlare di nuove macchine, di nuove applicazioni meccaniche, le quali assicurano l'esecuzione del grande traforo delle Alpi in breve tempo e con poca spesa. Ma, o signori, mi pare che l'esperienza, anche su questo punto, ci abbia insegnato come si debba andar molto guardinghi nell'accogliere tali trovati, e nell'eccitare il Ministero a tosto metter mano a sì ardua impresa, giovandosi di invenzioni che forse saranno utilissime, ma che finora non sono passate nel dominio del fatto, non hanno ricevuto ancora la sanzione dell'esperienza.

Mi ricordo d'una macchina assai ingegnosa, della macchina del signor Maus, lodata da tutti i giornali e da tutti gli uomini periti, e di cui il progetto era già stato presentato a questa Camera colla proposta di una spesa di 700,000 lire. Per buona fortuna era stato presentato sul finire della Sessione e non si poté tosto discutere; ebbene, i modelli di quella macchina giacciono ora polverosi in uno dei nostri arsenali, e per l'indugio il paese risparmiò una somma di forse un milione,

Due anni or sono, un'altra proposta d'invenzione, per cui si potessero risparmiare i trafori nelle grandi montagne, agevolando la salita alle locomotive sulle forti pendenze, venne dinanzi alla Camera che ne approvò il concetto, previo però un apposito esperimento cui dovevasi tosto porre mano. Un biennio è già trascorso, e di quel progetto non conosciamo ancora alcun esito definitivo; il che vuol dire che non sempre all'impazienza nostra corrisponde la forza delle invenzioni, le quali, se hanno pure il loro merito intrinseco, tardano però molto tempo ad avere la loro pratica attuazione.

Non parlo delle molte altre macchine, invenzioni e scoperte che nel nostro paese da parecchi anni a questa parte si sono succedute, e di cui però finora assai poche o forse nessuna ottenne un risultato di utilità reale e positiva.

In tale condizione di cose, nel mentre le nuove macchine non sono ancora state definitivamente sperimentate, non so come ci convenga eccitare il Ministero, fargli quasi violenza perchè, immediatamente (e, come vogliono alcuni, sin da quest'anno) abbia ad intraprendere la costruzione della galleria delle Alpi.

Io credo che in siffatta questione si deve andare assai a rilento. Mi pare che oggidi si pecchi di un vizio affatto opposto a quello delle generazioni che ci precedettero. Allora un'invenzione, una scoperta si rigettava *a priori*, e si credeva che una novità fosse un errore, un'utopia, dimodochè molti anni, e qualche volta dei secoli, si richiedevano prima che un trovato potesse avere la pratica attuazione; all'incontro ora si cade nell'eccesso contrario. Appena si presenta un'invenzione, appena qualche uomo di capacità pronuncia d'aver scoperto qualche miglioramento meccanico, subito si accetta con entusiasmo, se ne vanta l'incontestabile utilità, e si vuole immediatamente metter mano ai lavori per attuare il trovato.

Io credo che la via più giusta stia in mezzo ai due estremi; quella cioè di non rigettare qualunque proposta, solo perchè è nuova; di non accettarla neppure con troppa facilità, e non impegnarsi in ispece per lo più inutili.

Io intenderei questa viva sollecitudine in un paese che riboccasse di capitali, che soffrisse pleora di danaro, come gli Stati Uniti d'America; l'unico Stato, io credo, che soffra simile malattia; ma in un paese come il nostro, dove ogni spesa straordinaria si risolve in un nuovo debito, ogni nuovo debito in una nuova imposta, dove i tributi, anche per cause accidentali, diventano ogni dì più gravosi, non conviene essere troppo corrivi ad intraprendere opere difficilissime, di esecuzione lunghissima, del costo di molti e molti milioni. Perciò io dichiaro che non ho il coraggio di eccitare il Ministero a far presto: anzi, per mia parte, lo eccito ad usare la massima prudenza, la massima circospezione, e a non mettersi all'impresa se non quando avrà con lunghi e ripetuti sperimenti constatata la vera e pratica utilità delle nuove scoperte che solo da pochi giorni vennero alla luce, e il reale vantaggio che dal grande traforo del Moncenisio possa derivare al paese in relazione colla spesa che da esso dovrebbe per tale opera essere sostenuta. Per conseguenza, io voto contro l'ordine del giorno, e contro qualunque proposta analoga venisse presentata nello stesso intendimento.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Michelini.

MICHELINI G. B. Io cedo la parola all'onorevole Sommeiller, riservandomi a parlar dopo.

SOMMEILLER. J'ai demandé la parole lorsque monsieur le ministre des travaux publics m'a invité à donner mon avis en témoignage du sien. Je suis à la vérité un peu mal à mon aise pour répondre à tout ce qui a été dit par les différents orateurs sur la question qui s'agite en ce moment. Toutefois

je répondrai à l'honorable M. Torelli que lorsqu'on a parlé de sept ans qu'il faudrait pour ces travaux, on s'est appuyé sur des calculs établis par des hommes qui ont déjà creusé des tunnels, par ceux mêmes qui ont fait les tunnels des Giovi.

Par conséquent ce sont des données d'expérience. Lorsque l'honorable Torelli dit que cette perforation ne prendra pas moins de 10 ans, de 15 ans, c'est là une opinion qui est le fruit d'appréciations sujettes à contradiction et qui dépendent nécessairement des moyens d'exécution. Je crois que ceux qui ont calculé pour cette opération 7 ans ont plus de donnée que ceux qui parlent de 10, de 15 ans.

Quant à l'invitation que m'a faite monsieur le ministre des travaux publics, je ne puis répondre qu'en lisant ce que j'ai dit avant hier :

« Mais, me dira-t-on naturellement: en a-t-on fait l'expérience? A-t-on fait de trous de mine contre les parois d'un rocher? A-t-on fait travailler les machines dans les conditions que vous venez d'indiquer? Je répondrai franchement: non. »

Voilà ce que je répondais avant hier et que je réponds encore aujourd'hui. Mais voici ce que j'ai encore ajouté :

« Vous dire que nous avons cette confiance ce n'est pas dire beaucoup; mais c'est vous prouver, quand on se hasarde à le dire en public, que nous l'avons aussi forte que possible; et cela ne peut être autrement, à moins que nous ne fermions les yeux à l'évidence. Mais pour l'administration il faut que les faits d'un ensemble plus complet viennent confirmer cette conviction. Or ces faits elle peut les produire quand elle le désirera, il n'y a qu'à vouloir. Les machines sont faites: l'une est ici, l'autre là, qu'elle les mette ensemble! »

Voilà tout ce que j'ai dit, tout ce qu'il m'était du reste permis de dire; car chacun comprendra facilement combien dans une semblable question la personnalité m'impose de ménagements.

MICHELINI G. B. L'onorevole ministro dei lavori pubblici diceva che la costruzione del tramway non è tassativamente imposta alla società *Vittorio Emanuele*.

Quell'avverbio *tassativamente* nel barbaro linguaggio dei legali, significa, se non erro, che avvi obbligazione, ed è il contrario di facoltativo. Ora sbaglia l'onorevole ministro, quando dice che la costruzione del tramway non è imposta tassativamente alla compagnia della strada ferrata *Vittorio Emanuele*.

Leggasi diffatti l'articolo 18 della convenzione, e vedrassi che avvi obbligo reale.

Quell'articolo dice :

« La compagnie établira sur la route royale actuelle de Modane à Suse et dans les délais fixés pour l'achèvement du chemin jusqu'à Modane, un tramway, ecc. »

Questa è una obbligazione imposta alla società, dalla quale nè Governo nè società possono allontanarsi, e mi pare che non si possa a questo articolo dare altra interpretazione.

Veniamo ora all'articolo 34, in cui si dice che la compagnia potrà stabilire quelle tariffe che crederà per il passaggio del Moncenisio, valendosi del suo tramway.

Quest'articolo, secondo la nuova dizione della Commissione, è così concepito :

« Art. 34. La compagnie établira pour le parcours du tramway de Modane à Suse les tarifs qu'elle jugera convenable, mais qui devront être approuvés par le Gouvernement; la jouissance exclusive du tramway qui lui est réservée sera protégée par des règlements rendus exécutoires par décrets du Gouvernement. »

Si vede dunque che alla compagnia compete il diritto di stabilire le tariffe e che al Governo non compete che quello

dell'approvazione. Ma quando la compagnia dicesse: la costruzione del *tramway* mi ha costato una tale somma; ora, per poter ricavare una rendita sufficiente del capitale esposto, io devo stabilire una tale tariffa, credete voi che il Governo potrebbe opporvisi? Credete voi che, nascendo lite sopra questa contestazione, i tribunali non darebbero ragione alla compagnia?

Ma, dice l'onorevole ministro, non converrà alla compagnia di stabilire tariffe troppo alte per non allontanare i viaggiatori e le merci dal valersi del *tramway*. Rispondo che noi dobbiamo prevedere tutti i casi possibili; che le leggi e le convenzioni sono destinate a reprimere tutte le frodi e le altre malizie. Ora, ammesso che la compagnia abbia il diritto di stabilire quella tariffa che più le aggrada, non potrebbe forse accadere che, indotta da corruzione operata da compagnie di altre strade ferrate, stabilisse tariffe alte appunto per togliere l'avviamento alla propria strada? Sarebbe questo tanto più da temere, in quanto che la compagnia avrebbe poco o nulla da perdere, essendole assicurato l'interesse del 4 1/2 per 100.

Dirò ora poche parole sulla posizione della questione; la qual cosa mi sembra ora più necessaria dopo il discorso dell'onorevole Guglianetti.

Quantunque l'onorevole deputato di Dronero, sulla fine del suo ultimo discorso, prima che leggesse l'ordine del giorno da lui combinato colla Commissione, dichiarasse che egli conservava le sue conclusioni circa la soppressione degli articoli di questa convenzione, che riguardano il *tramway*, tuttavia siccome questa soppressione non sarebbe tradotta nell'ordine del giorno stesso, così se si approvasse quell'ordine del giorno, non verrebbe dalla Camera approvata la soppressione degli articoli che si riferiscono al *tramway*.

Ora, come diceva il nostro presidente, due sono le questioni: una relativa alla soppressione degli articoli che riguardano il *tramway*, l'altra relativa all'eccitamento che si vuol dare al Ministero perchè presenti un progetto di legge per il foro del colle tra Bardonecchia e Modane. È necessario di separare queste due proposte nella votazione. Imperciocchè io non dubito punto che l'onorevole Guglianetti, e coloro che sono della sua opinione, come lo sono io stesso, approveranno la prima proposta, vale a dire la soppressione degli articoli della convenzione che riguardano il *tramway*, ma non approveranno l'altra di sollecitare il Governo alla costruzione della galleria.

Quindi, quando si verrà a votazione, prego l'onorevole presidente di separare queste due questioni, perchè io voterò in favore della prima, e contro la seconda; ed ove l'onorevole deputato di Dronero non riprendesse, come lo invito a fare, la sua specifica conclusione per la soppressione dei patti che riguardano il *tramway*, la riprenderei io stesso.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Martelli. Le osservo però che ha già parlato due volte.

MARTELLI. Prego la Camera di permettermi la parola, ancorchè per la terza volta su questa questione.

Intendo rispondere agli onorevoli Torelli e Guglianetti colle parole stesse dell'onorevole Médail già più volte da me citato in questa seduta, e mi permetta la Camera di appoggiarmi alla testimonianza di quest'uomo che l'esperienza ci ha dimostrato quanto avesse ragione. Egli diceva:

« Le changement de route que je propose raccourcit le trajet de Suse à Modane, de sept lieues de montagne; il évite tous les écueils du passage du Mont-Cenis, les grandes dépenses qui s'ensuivent. Il sera alors possible d'établir une communication de chemins de fer de Gènes à Turin, et de Turin à Chambéry. Je me chargerai moi-même de ces travaux,

si S. M. veut m'en accorder la concession ainsi que la priorité de la percée comme auteur du projet, laquelle doit être faite aux frais de l'État. »

Queste parole diceva Médail nel 1841. Inoltre ei soggiunge:

« Le 30 août 1839, je remis à ce sujet un mémoire à l'honorable général Rachia, ingénieur aussi philanthrope qu'éclairé; il eut la bonté de s'assurer de la vérité pour en faire un rapport au Gouvernement de S. M., et c'est ce qu'il fit, et de plus au congrès scientifique.

« En mai 1840, je me permis de présenter un mémoire à S. M., qui l'accueillit avec bonté.

« Aujourd'hui, voyant les faits devancer mes prévisions et se succéder avec une effrayante rapidité, j'ai cru qu'il était de mon devoir de venir les signaler de nouveau à S. M. et à son Gouvernement.

« Comme les travaux de cette percée pourront durer cinq à six ans, il conviendrait de les commencer au plus tôt, afin de pouvoir profiter de la belle saison pour faire les études et pour se mettre à couvert avant l'hiver. »

Come vede la Camera, le cose che si dicevano nel 1839, 1840 e 1841 si ripetono nel 1856.

Allo stato delle cose, parmi che con queste parole sia bastantemente risposto all'amico Guglianetti, il quale dice (ironicamente io credo) al Ministero di non usare tanta premura, di non avere tanta sollecitudine e di studiare, ecc., ecc.

Io rispondo che dal 1839 si studia, si dorme e non si fa premura il nostro Ministero. Mi rallegro con lui, che sappia così abilmente servirsi dell'ironia per spingere il Ministero, e mi associo con lui.

Mi permetta ancora la Camera di fare un'osservazione all'onorevole Torelli, relativamente alla sua idea di tenere sgombra dalla neve la via del Moncenisio col mezzo di slittoni.

Chi conosce il Moncenisio e le sue gole potrà giustificare se si potrà avere la linea libera per più di 6 mesi all'anno, giacchè i geli sono tali in quelle alpestri regioni che certo non potranno gli slittoni togliere il ghiaccio che si formerà sulle rotaie del *tramway*. Questi sei mesi poi per anno, non potendo utilizzare l'economia della forza di trazione che per la salita tanto dalla parte di Lanslebourg, come da quella del Molaretto verso Susa, questi sei mesi, dico, verranno per conseguenza ridotti a soli tre, cioè alla sola andata, di maniera che a vece di trenta mesi non se ne utilizzano che quindici.

Perciò confermo le prese conclusioni, dividendo la mia proposta in due parti:

1° Si sopprimano gli articoli che riguardano la costruzione del *tramway*, come inutile;

2° S'inviti il Ministero a fare esperienze, ed in caso di risultati favorevoli, presenti nella prossima Sessione un relativo progetto di legge.

VALERIO. Debbo rispondere a due onorevoli deputati, i quali mi hanno più particolarmente diretta la parola.

L'onorevole Torelli è andato in collera, perchè io ho chiamato il suo *tramway* un *traumweg*, cioè un sogno. Io l'ho chiamato così, non perchè vegga che non possa effettuarsi, e porsi in opera per pochi mesi dell'anno, ma perchè ho veduto che non è nella mente nè del signor presidente del Consiglio nè del relatore della Commissione che si voglia mandare ad effetto.

Ora, ci sono molte questioni nelle quali io non riconosco veruna autorità al mondo; ma in quelle di questo genere io rispetto le autorità competenti: e quando il signor presidente del Consiglio e l'onorevole relatore confessino che codesto *tramway* non sarà costruito, io debbo credere che sarà appunto così.

L'onorevole Guglianetti poi ha preso a combattere più particolarmente coloro i quali vorrebbero che fin da quest'anno si desse mano alla costruzione della galleria, ed egli temendo che si camminasse con troppa precipitazione, ha mostrato di credere che fossero necessari molti e molti esperimenti, e si è fatto a ricordare tutte le macchine e tutti i sistemi proposti per lo addietro, i cui risultati vennero magnificati, e che pur si rimasero senza effetto.

Ma prego l'onorevole Guglianetti di osservare che io non ho parlato di macchine, dacchè io non conosco nè punto nè poco quelle che si vorrebbero adoperare in questa circostanza. La macchina di cui si tratta non esisteva tre anni or sono; e tre anni or sono io faceva istanza che si desse mano al perforamento del Moncenisio, osservando che sinchè non si poneva quell'opera in esecuzione, quello che si spendeva al di qua e di là delle Alpi era poco meno che denaro gettato. Io non faccio assegnamento sopra il maggiore o il minor perfezionamento di una macchina, perchè ad ogni modo io so che i *tunnel* furono costrutti da lungo tempo prima che queste macchine fossero inventate. Ho visto eseguirsi il *tunnel* sotto il Tamigi: noi stessi abbiamo il *tunnel* dei Giovi, e ne conosco ancora di maggior lunghezza che furono fatti in Inghilterra ed in America, e tutto questo senza le macchine degli onorevoli Grattoni e Sommeiller.

Io quindi, instando perchè si cominciasse il traforo del Moncenisio, non ho appoggiato la mia istanza soltanto sopra il maggiore o minor perfezionamento che si possa conseguire nelle macchine a ciò destinate. Se coll'uso di queste si agevola l'opera del traforo, tanto meglio; ma intanto ho detto, e sostengo che l'esecuzione di un foro attraverso le Alpi è opera che richiede lungo tempo, ma non è impossibile; che però diventerà un'illusione se si aspetta sempre ad incominciarla. Se noi avessimo dato mano a quest'opera già da tre anni, secondo che io chiedeva, essa sarebbe già condotta a buon termine. Se poi fosse stata incominciata 15 anni or sono, come proponeva il signor Médail, si può asseverare che il traforo sarebbe ora cosa compiuta.

Io quindi rinnovo la domanda che si cominci questo traforo, anche prescindendo da ogni macchina di nuova invenzione, ed usando solo le macchine inventate da secoli e secoli, cioè la mazza, il piccone, il martello e le punte di ferro con cui si bucano le rocce, e vi s'immette la polvere di mina, sino a tanto che vengano poi macchine le quali facilitano quest'operazione.

Intanto, si cessi dal chiacchierare, e si cominci a lavorare, che è ben tempo; perchè noi ci abbiamo impiegati dei capitali che ci tornano di pochissimo profitto, ed abbiamo bisogno che ci diano qualche frutto, che abbiamo ragione di aspettarci, perchè l'importanza di quest'opera è al disopra di tutti i minuti calcoli che furono fatti pel passato, e perchè ancora il nostro commercio di Genova e di Torino può per essa raggiungere una condizione molto superiore a tutti i sogni di progressi commerciali che vennero fatti in questi tempi. Quindi con tutto l'animo rinnovo la preghiera, onde, se è possibile, sin da quest'anno si dia principio a questo traforo.

PALESCAPA, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola.

Dopo le spiegazioni date io sperava che l'onorevole Martelli avrebbe desistito dalla sua proposta in quanto essa concerne il *tramway*, poichè, come ho detto, se il traforo della galleria fosse impresa, la quale avesse ovunque la confidenza che ne abbiamo noi, sarei il primo a domandare che si sopprimessero gli articoli relativi al *tramway*; ma noi non possiamo credere che questa fiducia sia generale. Ora, finchè una

tal fiducia non abbia preso radice, mi pare partito prudente e ragionevole lasciar nell'opinione generale viva la credenza che si stabilirà questo sistema di comunicazione, sistema che io son ben lungi dal credere che abbia quell'inutilità, quella superfluità che gli attribuisce l'onorevole Martelli. Convengo che, se si può fare la galleria, l'utilità del *tramway* cesserà; ma aspettiamo che sia generale la fiducia della sua esecuzione.

Il solo diffondersi della notizia che vi sarà un passaggio continuo dalla Francia all'Italia ha già fatto ascendere al prezzo di 680 lire le azioni della strada ferrata *Vittorio Emanuele*. Quest'aumento dipende appunto dalla confidenza generale che vi è un sistema per assicurare questa continuità, qualunque essa sia, e quest'opinione è fondata in parte sulla sicurezza che, quand'anche il lavoro della galleria avesse da prolungarsi troppo lungo tempo, ci sarà intanto il modo di supplire con questo *tramway*. Ci metteremo all'opera e prestissimo; avremo, lo spero fermamente, dei buoni risultati, ma ci metteremo all'opera dopo delle esperienze sicure. Allora che cosa succederà? L'opinione pubblica riconoscerà essere inutile applicare il *tramway*, perchè vedrà che vi si sostituirà presto un mezzo di transito più sicuro e migliore.

Finchè dunque quest'opinione non sia assicurata, finchè non abbiamo acquistata in nostro favore la convinzione generale, lasciamo sussistere questi articoli. Non bisogna poi credere all'inutilità di questo *tramway*. I calcoli dell'onorevole Martelli sono esagerati anche nel tempo, come ho dimostrato che lo sono nella spesa; dico che sono esagerati anche nel tempo, perchè fra le altre cose, dopo aver limitato a sei mesi per anno la possibilità di mantenere il *tramway*, egli la riduce a tre soli, perchè dice che si discende senza di esso.

Mi perdoni, ma ciò non restringe il tempo dell'apertura della strada; non si discende più sopra il *tramway*, perchè nella discesa si ha d'uopo anzi di rallentare la forza, e di adoperare dei freni; ma questo non è argomento, ripeto, per dire che i sei mesi dell'apertura della strada sono ridotti a tre; non è razionale dire che si rende inutile il *tramway* per la metà del tempo, perchè esso non è destinato a servire che per la metà della strada. Io consiglierei dunque la Camera a non votare la soppressione degli articoli, pur consentendo che si adotti il proposto ordine del giorno.

MENABREA, relatore. La Commission réclame en partie cet ordre du jour comme sa propriété. (*Harità*) Elle fait observer que c'est elle qui l'a proposé sauf la dernière phrase. Elle répète qu'elle accepte bien volontiers l'amendement qu'y a ajouté l'honorable député Martelli, et auquel elle s'associe complètement.

La Commission a cru devoir faire cette réclamation, parce que d'après les discours de différents orateurs, elle semblerait être opposée à ce qu'on entreprit le passage des Alpes. Elle est, tout au contraire, la première à désirer qu'il se fasse le plus tôt possible.

Elle ne veut pas non plus encourir les reproches du député Guglianetti d'aller avec trop de précipitation. Elle veut aller, au contraire, avec beaucoup de calme, et cela d'autant plus qu'elle est persuadée du succès de l'œuvre qu'il s'agit d'entreprendre.

MARTELLI. Domando la parola per un fatto personale.

Dichiaro unicamente non essere stata mia intenzione di appropriarmi tutto l'ordine del giorno da me proposto; manifestai alla Camera essere stato combinato di comune accordo coi membri della Commissione.

PRESIDENTE. Metto a partito la risoluzione proposta dalla Giunta, e dal deputato Martelli, concepita in questi termini:

« Il Ministero è invitato a procedere senza indugio agli esperimenti occorrenti per determinare in modo definitivo il sistema di perforazione da applicarsi alla formazione delle gallerie destinate a prolungare al di là delle Alpi le ferrovie nazionali, ed in caso di risultato favorevole, presentare nella prossima Sessione un progetto di legge per il traforo delle Alpi dalla valle di Dora a quella dell'Arco. »

(La Camera approva.)

(Segue la lettura degli altri articoli della convenzione fino al seguente:)

« Art. 29. Le Gouvernement cède à la compagnie les 6423 actions qu'il possède sur le chemin de fer de Suse. Cette cession est faite au pair. Le Ministère des finances est autorisé à en déterminer le mode et le terme des paiements. »

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Michelini G. B.
MICHELINI G. B. Di questo articolo si è già parlato nella discussione che ebbe luogo sulla proposta dell'onorevole Martelli. Già allora l'onorevole presidente del Consiglio ha creduto dover difendere questo articolo; ma siccome non mi hanno convinto le ragioni da lui addotte, così io persevero nell'opinione nata in me, quando leggeva i patti della convenzione, di proporre la soppressione di questo articolo.

Con esso il Governo cede al pari alla società Laffitte le 6423 azioni della ferrovia di Susa. Ora, quantunque queste azioni non siano giornalmente quotate alla Borsa, come lo sono le altre, è certo tuttavia che il loro prezzo attuale è di molto superiore al prezzo di emissione. Credo valgano attualmente dalle 570 alle 600 lire.

Che se si farà la fusione tra le due società, come è molto probabile, allora esse prenderanno il prezzo che hanno attualmente le azioni della strada ferrata *Vittorio Emanuele*, vale a dire varranno 685 lire.

La Camera scorge pertanto che, vendendo al pari le azioni di cui si tratta, le finanze perdono una somma ragguardevole, che può anche superare un milione. Dunque vendansi le azioni all'asta pubblica a coloro che ne offriranno prezzi maggiori, e si eviterà quella perdita.

Sicuramente la convenienza della vendita all'asta pubblica non ha potuto sfuggire al Ministero, ed egli cercò di scolararsi di non aver adoperato il sistema della concorrenza, dicendo nella relazione che quanto più le azioni sono in poche mani, tanto più facilmente opererassi quella fusione tra la società della ferrovia di Susa e quella *Vittorio Emanuele*, che è desiderabile, che è conveniente si faccia.

In primo luogo, rispondo al signor ministro dei lavori pubblici che un mezzo milione od un milione è somma abbastanza ragguardevole per tenerne conto, ancorchè per avventura avesse a divenire meno facile la fusione di cui si tratta.

In secondo luogo, se realmente è utile la fusione, come io ne convengo, ed in questo sono d'accordo col Ministero, essa si opererà egualmente in qualunque mani siano disseminate le azioni, perchè ogni portatore d'azioni sarà interessato che la fusione si faccia.

Finalmente, se veramente la fusione è tanto più facile, quanto le azioni sono in minori mani, chi impedirà la società *Vittorio Emanuele* di accostarsi all'asta?

Io quindi non voglio escludere questa società dal comprare le azioni, ma voglio che essa non ne abbia il privilegio; voglio che le azioni si vendano all'asta pubblica; voglio cioè che il Governo entri una volta nella via della concorrenza e della pubblicità, la sola che valga a tutelare efficacemente l'interesse delle finanze.

La strada ferrata di Pinerolo, l'affare recentissimo della colonizzazione di Sardegna, ed altri esempi non pochi, do-

vrebbero persuadere i signori ministri che essi non si allontanano mai impunemente dal sistema dell'appalto. Quando ciò avviene, ne soffre il loro decoro, ne soffrono le finanze.

Il signor presidente del Consiglio nella discussione sulla proposta Martelli osservava che, quando facevasi il contratto colla società *Vittorio Emanuele*, le azioni erano al disotto del pari, e che quindi ben fece il Governo a stabilire la vendita al pari. Questo può tornare a giustificazione del Ministero di non avere esatto un prezzo maggiore. Ma noi dobbiamo considerare le cose nel loro stato attuale: ora le azioni di cui si tratta valgono molto di più.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro delle finanze e degli esteri. Se la società paga lire 700 queste azioni, e non lire 500, lire 500 le darà subito, e 200 quando si farà la strada.

MICHELINI G. B. Questo sta benissimo, perchè allora queste azioni avranno un prezzo ancora maggiore; ma frattanto non è men vero che adesso, che è molto dubbio che si eseguisca il *tramway*, che è ancor più dubbio che si eseguisca la galleria, hanno già lire 100 di premio. Quindi se è giusto imporre alla società *Vittorio Emanuele* l'obbligo di pagare al Governo lire 200 per azione quando sarà eseguita la galleria, è pur giusto che la società paghi per queste azioni il valore che hanno attualmente.

Per conseguenza io propongo la soppressione intiera di quest'articolo, invitando il Governo a vendere all'asta pubblica queste azioni. Questo si può fare senza che venga menomamente lesa l'economia del rimanente della convenzione. Malgrado questa soppressione, io credo che la convenzione potrà avere il suo effetto, perchè la condizione della società Laffitte non diverrà deteriore di quello che era all'epoca del contratto. Essa pagava allora le azioni ciò che valevano. Ora non acquista più le azioni, ma non ne sborsa più il prezzo.

PRESIDENTE. Domando se sia appoggiata la proposta del deputato Michelini.

(È appoggiata.)

MENABREA, relatore. Je ferai observer à l'honorable M. Michelini qu'à l'époque où le Gouvernement a passé la convention dont il s'agit avec la société Laffitte, les actions du chemin de fer de Suse étaient à 470 fr. Les actions ont haussé par suite de deux circonstances; d'abord à cause de la paix qui a fait hausser toutes les actions industrielles; puis surtout à cause de la convention qui a été passée entre le Gouvernement et la société *Victor-Emmanuel*, de sorte que la hausse des actions de Suse est la conséquence même de la convention actuelle.

Or, si monsieur Michelini veut détruire la convention, il détruira en même temps la hausse qu'ont obtenue les actions du chemin de fer de Suse.

J'espère que l'honorable monsieur Michelini se convaincra que son raisonnement tourne dans un cercle vicieux, puisque l'augmentation qu'ont eue ces actions est le résultat de la convention actuelle.

MICHELINI G. B. Pas tout à fait.

MENABREA, relatore. Or il ne faut pas dire que le Gouvernement a fait un mauvais contrat; cela est inexact. Je prierais à cet égard l'honorable Michelini de se reporter à l'article 35 de la convention, où il est dit, que lorsque le forage des Alpes aura été effectué, la compagnie *Victor-Emmanuel* payera au Gouvernement un million 200 mille francs, c'est-à-dire 200 francs pour chacune des actions qui ont été cédées à la compagnie.

Du reste, l'honorable monsieur Michelini a reconnu lui-même qu'il est de toute convenance que le chemin de fer de

Suse se fusionne avec la société *Victor-Emmanuel*; et pour cela il est nécessaire que le Gouvernement cède à cette société les actions qu'il possède sur le chemin de Suse. On ne peut donc pas accepter la suppression proposée par l'honorable *Michelini*. Elle conduirait à un résultat tout opposé à celui que notre honorable collègue a pour but; car, certainement cette suppression ferait immédiatement baisser les actions de Suse et cela au détriment de l'Etat.

C'est pourquoi la Commission est d'avis qu'on doit repousser la proposition de monsieur *Michelini*.

PRESIDENTE. La proposta del deputato *Michelini* essendo soppressiva, porrò prima ai voti l'articolo 29, perchè, ove questo sia accettato, resta di sua natura esclusa la sua proposta.

Metto dunque ai voti l'articolo.

(È approvato.)

(Segue la lettura degli articoli del capitolato, fino all'ultimo.)

Leggo gli articoli del progetto di legge:

« Art. 1. Il Governo del Re è autorizzato a dare piena ed intiera esecuzione alle condizioni annesse alla presente legge per l'effettuazione della rete delle strade ferrate della Savoia, e per la loro congiunzione colle ferrovie francesi. »

GUILLET. Je demande la parole.

Les explications qui ont été données dans la séance de samedi touchant la ligne d'Annecy à Genève et celle d'Annecy à Aix, ne sont pas de nature à donner à la Chambre l'assurance positive que ces deux lignes seront exécutées, du moins dans un avenir peu éloigné. Dans cet état de choses, Annecy, ses manufactures et son commerce sont exposés à rester, pendant quinze ans, sans communication directe, par une voie ferrée, avec la France, si le Gouvernement ne parvient pas à faire lever, au moins quant à la ligne que l'on pourrait vouloir établir entre Annecy et Seyssel, l'interdiction et les préférences que la compagnie a stipulées à son profit par l'article premier de la convention du 11 février dernier.

Je ne puis faire aucune proposition formelle à ce sujet; mais je n'hésite pas à dire que si Annecy n'est pas mis, dans un prochain avenir, en communication directe, par une voie ferrée, avec la Suisse et la France, la confiance manifestée par les pétitions que vous avez reçues aura été trompée.

Je m'unis donc aux pétitionnaires pour prier le Gouvernement de négocier pour atténuer les fâcheux effets de l'interdiction et de la préférence mentionnées à l'article premier de la convention, particulièrement en ce qui concerne l'éventualité d'une ligne d'Annecy à Seyssel.

PRESIDENTE. Se niuno domanda la parola, metto ai voti l'articolo primo.

(La Camera approva.)

« Art. 2. Gli articoli 3, 4, 5, 6 e 7 della legge del 16 luglio 1834 sono abrogati. »

Lo pongo ai voti.

(La Camera approva.)

Si passa allo squittinio segreto sul complesso.

Risultamento della votazione :

Presenti e votanti	113
Maggioranza	57
Voti favorevoli	98
Voti contrari	15

(La Camera approva.)

La seduta è levata alle ore 5.

Ordine del giorno per la tornata di domani :

Discussione dei progetti di legge :

- 1° Spesa pel monumento al Re Carlo Alberto;
- 2° Spesa per il prolungamento del molo nuovo in Genova;
- 3° Riordinamento dell'amministrazione superiore della pubblica istruzione.