

TORNATA DEL 15 MAGGIO 1857

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO CARLO CADORNA.

SOMMARIO. *Seguito della discussione generale (articolo 1) del progetto di legge per la concessione di una ferrovia dal Varo al confine modenese — Osservazioni e domande del deputato Della Motta, e risposte del ministro dei lavori pubblici — Osservazioni in favore del progetto del deputato Sineo — Obbiezioni del deputato Michelini G. B. — Discorso in difesa del deputato Torelli — Repliche del deputato Della Motta — Schiarimenti del deputato Casaretto — Osservazioni del deputato Valerio e spiegazioni dei deputati Biancheri e Laurenti-Roubaudi relatore — Quistioni sull'ordine della votazione del capitolato — Repliche del deputato Valerio — Approvazione della prima parte dell'articolo 1 del progetto.*

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

MONTICELLI, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA FERROVIA DAL VARO AL CONFINE DI MODENA.

PRESIDENTE. È all'ordine del giorno il seguito della discussione generale sull'articolo 1 del progetto di legge per concorso per la costruzione e l'esercizio della strada ferrata dal Varo al confine modenese.

Il deputato Sineo avendo dichiarato che sospenderebbe di parlare finchè siasi sentito qualche oppositore, do la parola al deputato Della Motta, il quale intende parlare in merito dello stesso progetto.

DELLA MOTTA. La proposta che viene in discussione è di una tale gravità che certamente sembrerebbe meno convenevole che si passasse alla discussione degli articoli senza portare primieramente l'occhio sopra alcune delle considerazioni generali che si presentano a di lei riguardo.

Qui abbiamo un progetto di una strada ferrata delle più lunghe che siansi fatte o che possansi fare nel nostro Stato. Uno sviluppo di 320 chilometri presenta già di sua natura un vasto sistema. Questa linea poi non deve essere considerata da se sola, ma deve essere riguardata come principio di un nuovo sistema di altre strade ferrate che verrebbero a congiungersi alla medesima. Diffatti le numerose proposte che furono già presentate alla Camera, dimostrano che è sentito in molti luoghi il desiderio e il bisogno che questa linea non rimanga isolata, ma sia poi per mezzo di altre linee nuove riannodata a diversi punti centrali di tutto il sistema delle strade ferrate del Piemonte. Ed io, seb-

bene non intenda di punto entrare ora nella discussione delle diverse proposte aggiuntive che si presentarono, nè della questione pregiudiziale che contro di esse tutte in genere si oppose, credo tuttavia che la Camera non debba occuparsi così esclusivamente di questo progetto, da non pensare altresì che tosto o tardi verrà naturale il bisogno di scegliere qualche punto della riviera da cui, varcati gli Appennini, si giunga nelle provincie più centrali del Piemonte.

Per conseguenza questa linea che per sè presenta già uno sviluppo di 320 chilometri, deve, secondo me, calcolarsi di un'importanza anche maggiore, perchè condurrà facilmente la necessità di altra linea, che non potrà essere minore, fra tutte quelle che si domandano nei diversi emendamenti aggiuntivi, di 140 chilometri, chè tale appunto è la linea più breve e che presenta maggiore probabilità di riuscita.

Dunque nel discutere questa legge, importa anzitutto di non restringere le nostre viste alla sola linea del litorale proposta dal Ministero, ma abbracciarne con previdente pensiero anche altre che si renderanno necessarie in un sistema generale di rannodamenti, e pesare le conseguenze delle massime che ora si adotteranno per la via del litorale. E parlando di rannodamenti, desidero anzitutto dal signor ministro una spiegazione.

La strada che ci è proposta ci si presenta come dal Varo alla Parmignola, ossia tra Nizza e Sarzana, perchè si dichiara agli articoli 8 e 9 del capitolato che i tratti che corrono da Nizza al Varo e da Sarzana alla Parmignola, rimarranno sospesi, finchè non siano concluse le negoziazioni necessarie coi Governi vicini alle strade dei quali deve rannodarsi la nostra. Ora io desidererei di sapere se il Governo abbia già intrapreso qualche negoziazione intorno a questo oggetto, e se abbia ottenuto già qualche sicurezza che questo rannoda-

mento colle strade estere e specialmente con quelle di Francia, si possa facilmente e presto compiere.

Quando si discusse il progetto di strada ferrata per Ginevra, quantunque non fosse ancora stato presentato alcun atto da cui constasse che il Governo ginevrino e la Svizzera fossero anch'essi concordi nell'accettare l'introduzione nel loro territorio della nostra ferrovia, e il suo congiungimento alle loro ferrovie, ciò non ostante il presidente del Consiglio diè un'assicurazione positiva che per parte di questi Governi si desiderava un tale congiungimento; ed esso eccitò pure la Camera a volersi presto occupare di questo progetto, per potere attivare le opportune convenzioni coi Governi stessi.

Qui, per contro, esaminando il capitolato trovo che agli articoli 8 e 9 già citati, si fa chiaro che queste intelligenze non sono ancora concordate, e all'articolo 10 il Governo non promette altro che i suoi buoni uffici pel rannodamento di queste strade alle strade estere; non v'è alcuna parola che accenni ad una qualche trattativa iniziata, o ad una qualche positiva probabilità d'una convenzione a questo riguardo. Io considero come di somma importanza un'assicurazione a questo riguardo. Egli è vero che la nostra linea presenta già un tale sviluppo da poter sussistere da sè; fra Nizza e Sarzana con Genova al centro, il tronco è assai importante; tuttavia non parmi potere essere dubbio che il rannodamento suo alle linee estere sarà cosa molto utile e proficua, tanto più che il maggiore vantaggio di questa strada sta appunto nel passaggio dei viaggiatori. Ora questo passaggio dei viaggiatori sarà diverso secondo che questa linea sarà o no collegata alle linee europee; e siccome uno dei punti principali del capitolato è quello della guarentigia di un prodotto, ne viene che interessa prima di tutto grandemente il Governo di procurare che il rannodamento sia sicuro e si ottenga presto, perchè altrimenti solo che fosse ritardato per qualche rivalità di estero Governo, o per altre cause, potrebbero passare parecchi anni durante i quali la nostra strada ferrata sarebbe molto meno produttiva, dal che dovrebbe venire maggior carico allo Stato nostro rispetto alla guarentigia di cui in seguito parlerò.

La quistione principale poi, parlando in linea economica, sta senza dubbio nella guarentigia che ho testè accennata.

Il Governo con ragione ha procurati tutti i favori possibili alla formazione delle strade ferrate, secondo le diverse circostanze; egli ha fatta la linea principale, che era di maggiore interesse generale dello Stato, a spesa di questo; egli ha concessi sussidi ed aiuti alle società private con assumersene talvolta una parte d'azioni, con dispensarle dalle tasse e dalle tariffe imposte sulle materie necessarie alla formazione delle strade, altre volte anche con offerta di premi, come sarebbe quello proposto per il Luckmanier, ovvero coll'assumersi a proprio carico parte dei lavori ed alcune delle opere principali, come sarebbe quella del traforamento del Moncenisio, che è anche uno dei vantaggi assicurati

alla società Lafitte e che sarà un potente mezzo di profitto per le strade della Savoia.

Quanto alla guarentigia d'interesse o d'altra somma, non abbiamo avuto finora esempio di questo, se non se appunto nelle strade della Savoia; ma è pur certo che la Savoia trovavasi totalmente in una posizione particolare. Essa aveva con tutto lo Stato contribuito alla formazione delle grandi linee, che vanno dalla capitale a Genova e al lago Maggiore, le quali linee poco o nulla potevan giovare; il suolo savoino poi offriva anche delle grandi difficoltà alla formazione di strade ferrate. Il Governo perciò entrò nel sistema di assicurare alla compagnia della strada *Vittorio Emanuele* un tanto d'interesse; ultimamente poi mutò la forma di quella concessione in una guarentigia di 25,000 lire di rendita bruta per l'ultimo tronco tendente a Ginevra; ma anche il Governo nella sua relazione, che precede la proposta di legge per la via da Annecy a Ginevra, riconobbe che certe difficoltà non lievi presenta il sistema delle guarentigie.

Questo sistema presenta l'inconveniente che in certi casi, assicurando troppo le società intraprenditrici di queste operazioni di un certo guadagno, loro si toglie l'eccitamento alla diligenza per rendere più fruttuoso l'esercizio delle loro strade; può qualche volta anche degenerare in eccitamento all'aggiotaggio, essendovi sulle azioni un'annua rendita assicurata, comunque vada l'esercizio della strada; può anche risolversi l'operazione in una speculazione di Borsa. Ma quel che pare a me che più importi di considerare si è l'eventualità del peso. Quindi io non vorrei che, perchè si è praticato per le strade della Savoia di dare un interesse proporzionato alla spesa, si erigesse questo in principio, massime per una strada la quale presenta 320 chilometri di sviluppo, e dare con ciò occasione a domande di altre linee non minori di altri 150 chilometri circa. Io vorrei che la Camera si facesse a considerare seriamente quale sarà l'effetto di questo aggravio pel caso in cui il Governo si trovasse in angustie, e specialmente in caso di guerra. Noi abbiamo già guarentito per la strada della Savoia dai 3 ai 4 milioni di rendita; noi guarentiamo con questi 320 chilometri altri otto milioni, che faranno 12; e se si aggiunge, come è probabile, un'altra linea di 150 chilometri, noi avremo ancora quasi quattro milioni da aggiungere di rendita guarentita. Questo vorrà dire che lo Stato sarà sotto il peso di una guarentigia per ora di 12 milioni, e più tardi di 15 o 16 milioni o poco meno.

Ora supponiamo quello che può facilmente accadere, un caso di guerra. È naturale che molte strade ferrate diminuiranno il loro prodotto e specialmente quelle dalla cui parte si combatte; ed allora in quei momenti nei quali il Governo avrebbe maggior bisogno di fondi, maggior bisogno di libera disponibilità dei suoi bilanci, si troverà gravato di un onere forse di tre o quattro milioni annui e più ancora senza alcun bene dello Stato, ma unicamente per mantenere indenni le società di strade ferrate del reddito loro guarentito e che le calamità dei tempi fecero scemare.

Questa ragione mi persuade che, come già accennai, il principio di queste guarentigie che recano pesi eventuali e mal calcolabili sia pericolosissimo; massimamente per un paese come il nostro, il quale in ogni caso di guerra è facilmente vulnerabile da diverse parti; ed il di cui commercio può di leggieri venir disordinato. Ciò mi persuade, per lo meno, che non convenga estendere troppo le guarentigie, fossero anche talvolta utili o necessarie a concedersi per certe opere e a certe società; non convenga massime accordarne di troppo luoghi, perchè, appunto nei casi in cui l'erario si troverebbe in maggiori angustie, in cui avrebbe maggior bisogno di disporre dei suoi fondi, sarebbe aggravato di una annualità che potrebbe essere molto considerevole.

Io non contesto che fra i diversi metodi di guarentigia, quello di assicurare un reddito brutto sia il più spiccio, migliore forse di quello già praticato colla società della ferrovia *Vittorio Emanuele*, di una quota cioè d'interesse annuo. È vero che questo sistema dispensa in parte da alcune di quelle molestie che il Governo debbe incontrare onde far sorvegliare l'andamento della società nelle spese sue, sia per la costruzione, sia per la manutenzione e l'esercizio della strada; tuttavia osserverò che, rispetto all'articolo 67 del capitolato, non dovrebbe il Governo dichiarare che la sorveglianza relativa al modo economico dell'esercizio e attività della strada, cesserà quando il reddito brutto abbia raggiunte le lire 25,000, perchè anche in questo caso converrà al Governo sapere quale continui ad essere questo reddito; e ciò primieramente perchè potrebbero decrescere, e tornerebbe quindi l'onere al Governo; in secondo luogo perchè, essendo stabilito all'articolo 121 che dopo quindici anni il Governo può partecipare ai lucri di questa società, qualora essi eccedano il dieci per cento, ne consegue che bisogna che anche dopo raggiunto il minimo delle 25,000 lire, egli ha interesse a continuare la stessa sorveglianza di prima onde assicurarsi che realmente queste linee sieno attivate in modo da poter pervenire a quel maggior reddito. Io credo che per queste ragioni converrebbe che il Governo mantenesse sempre il diritto speciale di sorveglianza pattuito all'articolo 64. Io dico questo in quanto non vorrei che il Governo rinunziasse a questa facoltà, come vi rinunzia, a mio parere, coll'articolo 67 succitato. Ma il punto essenziale sarà sempre quello, a parer mio, che la Camera pesi bene l'effetto della promessa di guarentigia che si vuol dare di 25,000 lire per chilometro, sopra 320 chilometri di strada.

Io capisco che nel capitolato si presenta la cosa come un concorso, che possono concorrere società le quali si contentino di meno; ma tuttavia, se io pongo mente a quanto si dice nella relazione, in cui si annunzia che tutto cospira a favorire questa strada, e perciò si considera come puramente nominale la promessa di un minimo di rendita, io non so capire come sia bisogno di dare questa sì forte guarentigia. Se poi considero le strade del Piemonte, siccome nessuna oltrepassa le

21,000 lire circa di rendita per chilometro, me ne viene molto timore che vi sia in definitiva ogni anno da rimettere una buona somma per questa guarentigia; la qual somma, se sarà pesante in tempo di pace, sarà poi onerosissima e d'incalcolabile imbarazzo in tempo di guerra.

Del resto, io non dico già con questo che il Governo non possa fare delle facilità alla costruzione di questa strada. Il Governo ha fatto studiare le località, egli può farsi una idea precisa delle difficoltà e spese che questa strada ferrata può presentare a confronto di altre eseguite fra noi da altre società commerciali. Se non ha ancora sopra di ciò tutti i dati, può maturare i suoi studi e calcoli, e quando egli si sia formata questa idea precisa, allora potrà determinare fino a qual limite e in qual miglior modo converrà favorire questa strada proporzionatamente ai vantaggi e svantaggi che essa può presentare; ma io non vorrei che si adottasse per sussidiarla un metodo di guarentigia che obbliga lo Stato per novantanove anni e lo costringerà per trenta anni a dovere a qualunque costo mantenere viva la sua fideiussione, perchè non si può riscattare questa strada prima di trenta anni; oltrechè è probabile che neanche dopo un tal tempo il Governo la potrà riscattare per difetto di mezzi in confronto della grave somma che richiederà il riscatto.

L'eventualità mi spaventa; io preferirei che si concedesse alla società un qualche sussidio determinato, del quale si potesse conoscere sin d'ora il valore. Già ho citati esempi di altri mezzi, con cui furono sussidiate simili società. Potrebbe il Governo offrire un premio in una data somma fissa, come ha fatto per la strada del Luckmanier, con raggiugliarlo alla spesa che richiederà la costruzione di questa strada; potrebbe offrirsi di fare alcune delle opere più costose, quelle che saranno sempre di utilità dello Stato, come sarebbe il perforamento di certi promontori; potrebbe offrire una data sovvenzione per alcuni anni. Che se non si vuole declinare dall'idea della guarentigia delle lire 25,000 per chilometro, almeno fosse essa limitata a un termine discreto, supponiamo di dieci anni. Se in dieci anni una strada non è bene avviata, è segno che essa non ha elementi naturali per sussistere, e non è giusto che tutto il pericolo ne sia a peso dello Stato.

È da sperarsi che la strada di cui si tratta sarà per prosperare, perchè tocca grandi centri di popolazione. Così mostrano di confidare il Ministero e la Commissione; dunque la limitazione della fideiussione non impedirà la costruzione e avviamento dell'opera. Ma intanto, non determinando questa guarentigia in un numero fisso di anni, si corre pericolo di dover continuare per circa un secolo in un contratto che la mutazione di circostanze può far riuscire oneroso; epperò si evita quella certa anomalia che tutto il pericolo di questa strada sia a carico dello Stato, mentre la società per parte sua rimarrebbe guarentita contro qualunque evento per tutto il corso della sua concessione.

Io quindi non mi oppongo in massima nè al progetto

di questa strada nè alle facilità che le si vogliono concedere. Io approvo l'offerta, che si fa alla società intraprenditrice, di diminuzioni o dispense dalle tasse per certi atti, e dai dazi per l'introduzione delle materie relative alla strada, di trasporti sulle vie dello Stato a prezzi di favore, di concessione gratuita dei terreni arenili dello Stato e di altri vantaggi simili; nè mi opporrei quando si volesse farne anche maggiori di quelli che si fecero per le altre società; ma, ove trattasi di imporre allo Stato oneri positivi e di sovvenzioni, meglio che dar guarentigie eventuali, io crederei doversi tali favori concretare in qualche cosa di determinato, in un premio, in un'opera qualunque, insomma in una somma determinata per modo che si possa subito sapere qual peso si porta alle finanze, invece di lasciare una guarentigia per un tempo enormemente lungo, la quale ci impegna nel futuro per somme e in circostanze indeterminate e verso persone sconosciute, perchè non sappiamo chi rappresenterà la compagnia da qui a venti, trenta, cinquanta anni.

Quindi io conchiudo esprimendo il desiderio che il ministro mi favorisca qualche soddisfacente spiegazione sulla probabilità della prossima congiunzione di questa strada colle estere, e specialmente colle francesi, poichè in questo è impegnato sommamente l'interesse dello Stato, sia perchè le società aspiranti faranno condizioni più vantaggiose se saranno assicurate di potere prossimamente congiungere la nuova linea all'estera, sia ancora perchè, pel tempo in cui non sarà fatto il congiungimento, questa strada sarà meno produttiva, e quindi più grave il peso della guarentigia cui lo Stato si assoggetta ove se ne adotti la proposta.

Quanto alla guarentigia poi, considerata in se medesima, confesso che mi spaventa l'idea d'impegnar l'avvenire con una somma così grave, e con esempio che sarà sicuramente seguito per altre linee. Io quindi bramerei che si trovasse modo di determinare la somma fissa, o quell'opera determinata colla quale si vuole, sussidiando la società, agevolarle la formazione della linea: in ogni caso vorrei almeno che la guarentigia fosse ristretta a un dato numero di anni, dopo il quale possa presumersi che l'impresa debba bastare a se stessa.

Credo che la cosa non sarebbe senza qualche vantaggio della società, perchè, mentre non le mancherebbe il soccorso nei primi anni i più critici dell'esercizio, ciò la dispenserebbe più presto dalla prolungata sorveglianza che il Governo debbe esercitare sulle sue operazioni. Nè io esiterei a concederle, che rimanendo ad essa tutta l'eventualità del reddito della strada, fosse soppressa la riserva di partecipazione ai guadagni che è fatta all'articolo 121 a favore del Governo. Per questi modi rimangono liquidi in realtà i pericoli e i pesi che la nazione s'impone, e il Governo non avrà più il fastidio e il carico di destinare impiegati per verun controllo dei proventi della strada dopo i dieci anni di esercizio.

Spero che mi saranno date le spiegazioni che ho domandate, dietro le quali mi riservo di fare all'uopo una proposta formale.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola per rispondere alle interpellanze fattemi dal conte Della Motta.

L'onorevole conte Della Motta vorrebbe sapere se noi possiamo aver sicurezza che si faccia la congiunzione della nostra linea del litorale da una parte colle linee francesi e dall'altra parte colle linee del ducato di Modena e quindi con quelle della Toscana.

Quanto alla prima, posso assicurarlo che vi è tutta la sicurezza, perchè non solo il Governo francese non è restio a questa congiunzione, ma anzi la richiede e la sollecita, e, non dubitando che noi vi aderiremo, fa già la concessione della linea da Tolone al Varo. Ora è facile comprendere che la concessione della linea da Tolone al Varo è destinata appunto per congiungersi colla nostra linea; che se nel programma-capitolato si è tenuta in sospenso l'esecuzione del tronco da Nizza al Varo, si è che non basta stabilire in principio che la congiunzione si farà, ma bisogna eziandio che sia stabilito il punto preciso dove sarà costruito il ponte sul Varo, e sieno prese reciproche intelligenze fra le due società.

Quanto all'unione del tronco occidentale, cioè all'unione della nostra strada ferrata colla linea che traversi il ducato di Modena, nessun affidamento abbiamo, lo dico apertamente, ma non abbiamo mai dubitato che ci potesse venir negata. Conte mai si può supporre che lo Stato di Modena che ha una breve estensione di territorio sulle coste del mare fra la Toscana ed il nostro paese, vegga la strada ferrata toscana arrivare da una parte ai suoi confini, e da quelli opposti arrivare la strada ligure-piemontese, e si rifiuti a che queste due strade si congiungano con un breve prolungamento sul suo proprio territorio, prolungamento che non solo non gli costerà alcun sacrificio, ma potrà produrgli anche un vantaggio diretto; imperocchè tanto la società del Piemonte quanto quella della Toscana, avendo interesse di congiungersi, faranno al Governo di Modena buoni patti, ed io credo che l'onorevole preopinante faccia troppa stima dell'amministrazione modenese per credere che quel Governo commetta l'assurdità (*Ilarità*) di negare alla sua popolazione un tanto beneficio senza aggravio di sorta e forse con vantaggio; noi non possiamo concepire sospetto tale dell'amministrazione del ducato di Modena.

Quanto alla garanzia, l'onorevole preopinante disse parergli che con essa si esponga il Governo a troppo grave sacrificio non giustificato, a suo avviso, per questa linea, come invece può esserlo per quelle della Savoia, che sono, secondo lui, in condizioni eccezionali. Io su questo punto non posso se non che fargli osservare che le condizioni eccezionali stanno sempre, qualunque sia il paese su cui si vuol condurre una ferrovia, nella grave somma che esige l'esecuzione della strada e nella prospettiva o, dirò meglio, nella minor sicurezza d'un largo prodotto proporzionato alla spesa. Quindi è che, quando si tratta di strade che esigono un capitale molto limitato e promettono un movimento notevole e tale da

somministrare un prodotto sufficiente, è certo che si trovano facilmente società che le intraprendono; ma dove il capitale che conviene sborsare è assai cospicuo, per quanto lusinghiera sia la prospettiva del movimento, le società non si affidano facilmente ad assumersene l'impresa. D'altronde queste società che cosa sono? Non bisogna credere che siano composte di otto o dieci individui, i quali vengano con somme proprie di 20 o 25 milioni caduno a eseguire una ferrovia.

Le società si costituiscono per azioni, e quindi, per ottenere il concorso degli azionisti, bisogna presentar loro una prospettiva, se non di sicuro guadagno, almeno la certezza di non incontrare grave perdita; e su questo principio sono fondate tutte le garanzie che si accordano dai Governi, ed è su questo principio appunto che noi abbiamo assicurata una garanzia d'interesse per le ferrovie della Savoia, e la proponiamo anche per la linea del litorale.

Abbiamo però mutato il sistema di quest'assicurazione per i motivi che ho largamente esposti nella relazione, cioè per una maggior facilità di accertarsi che le compagnie non accresceranno esorbitantemente il capitale, non spenderanno più di quanto sia necessario, e non aggraveranno in conseguenza lo Stato di un interesse maggiore di quello che si richiederebbe per ottenere la costruzione della strada.

Questa maggior facilità di sorvegliare la condotta della società durante la costruzione diventa invece un maggior aggravio o diremo piuttosto rende necessario un più diligente controllo sull'esercizio della strada. E qui osserverò che l'onorevole Della Motta ha creduto che noi, prescrivendo questa più attiva e diligente sorveglianza sull'esercizio, intendessimo poi che, appena la strada somministrasse un prodotto eccedente le 25,000 lire, avesse a cessare ogni controllo e sorveglianza. Ma, se egli vorrà esaminare più attentamente il capitolato di concessione, vedrà che non si tralascia punto d'invigilare sull'esercizio, poichè nel capitolo che si riferisce alla sorveglianza governativa sono stabilite norme speciali le quali durano finchè non si sia ottenuto il prodotto di 25,000 lire per chilometro, e quindi, raggiunto un tale prodotto, la sorveglianza sulla società diventa conforme a quella che si praticò sulle altre strade, a cui non si è data alcuna assicurazione; e perciò s'invigilerà l'esercizio rispetto alla sicurezza pubblica, all'osservanza delle tariffe, per conoscere quando il prodotto sorpassa quel limite oltre al quale avvi compartecipazione dell'erario e simili.

DELLA MOTTA. Domando la parola.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Finalmente, quanto all'entità dell'assicurazione, egli la trova eccedente il bisogno, perchè crede che non siavi prospettiva di avere un così largo prodotto, dicendo che le strade del Piemonte non rendono al più che 21,000 lire al chilometro. Io gli farò presente in primo luogo che questa sua asserzione non sussiste, perchè abbiamo la ferrovia dello Stato la quale dà molto più di 21,000 lire, e più di 25,000; che se altre danno dalle 20,000 alle 21,000 lire,

si è perchè sono nei primordi del loro esercizio; ma l'aumento progressivo che si è verificato nel breve periodo dacchè sono in attività, assicura che toccheranno le 25,000 e le 30,000 lire: principalmente poi quando le linee si estenderanno oltre i confini dello Stato, come avverrà della ferrovia di Novara. D'altronde si può citare un tronco sulla strada ferrata stessa del litorale, ed è il brevè tronco da Genova a Voltri, il quale ha già dato le 25,000 lire fin dal principio della sua apertura. Egli dirà che è un tronco eccezionale, perchè è vicinissimo a Genova: questo è vero; ma d'altra parte ha dato questo prodotto immediatamente, si può dire, col solo trasporto dei viaggiatori, ed il movimento va crescendo continuamente.

La linea del litorale presenta tutti quei vantaggi che somministrano quelle linee che si sviluppano da confine a confine, e si congiungono colle ferrovie degli Stati vicini; onde essa diventa non solo una gran linea di comunicazione per le provincie attraversate, ma anche per le relazioni della Francia coll'Italia media e meridionale e colla stessa Italia centrale, per la via ferrata da Genova ad Alessandria, e quindi ai Ducati.

Per tutti questi motivi io credo che il Governo non esponga l'erario a perdite notevoli neanche sui primordi dell'esercizio.

Egli c'invita poi a limitare questa garanzia per un certo numero d'anni, per esempio, a dieci anni. Ora io non credo che vi sia alcuno il quale, conoscendo bene le condizioni proprie di questa strada, non nutra piena confidenza che dopo i dieci anni, ed io spero molto prima, noi non avremo a sopportare alcun aggravio. Dunque, limitando questa garanzia, che cosa avremmo noi fatto? In realtà noi avremmo ottenuto nessun utile, ma avremmo avuto lo svantaggio di non facilitare alla società che si costituisce l'eguale concorso degli azionisti che devono somministrare il capitale.

Per tutte queste ragioni, io credo che si debba approvare il capitolato nel modo che è stato proposto.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'approvazione del processo verbale.

(È approvato.)

Il deputato Brunet ha la parola.

BRUNET. Ho l'onore di deporre sul banco della Presidenza un ricorso a nome della società anonima della ferrovia di Cuneo, relativo all'emendamento proposto per ottenere la ferrovia da Savona. Prego la Camera a voler consentire che questo ricorso sia trasmesso alla Commissione che ha riferito sul progetto di legge ora in discussione.

PRESIDENTE. Sarà trasmesso a quella Commissione.

Il deputato Sineo ha la parola.

SINEO. Aggiungerò poche considerazioni a quelle con le quali l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha eliminati i motivi di dubbio e di peritanza che erano stati esposti dall'onorevole Della Motta.

Io invito la Camera a considerare non soltanto la condizione del nostro paese in se stesso, ma anche nei suoi rapporti coi paesi che lo avvicinano e col rimanente del-

l'Europa. Io credo che si debba dire in materia di strade ferrate, sotto un rapporto ben più favorevole, ciò che si dice degli eserciti: come non è possibile a nessuna nazione, che voglia conservare la propria indipendenza, il rinunciare alle armi sintantochè l'Europa intera è armata, così sarebbe colpevole trascuranza per quella nazione che non si ponesse a pareggio colle altre nell'aumentare le celeri comunicazioni. Queste celeri comunicazioni in nessuna parte dell'Europa continentale si poterono ottenere senza un concorso largo per parte del Governo.

Voi sapete, o signori, che nel Belgio le strade ferrate furono fatte quasi tutte a spese della nazione. La Francia, sinchè lasciò soltanto libero corso alla speculazione privata, fu senza strade ferrate, o almeno in proporzione molto inferiore al vicino Belgio: sin dal 1828 si cominciò in Francia una strada ferrata; ma passarono quattordici anni prima che la rete francese prendesse qualche estensione. In quello stesso anno (1828) una società genovese aveva offerto al Governo di Carlo Felice di costruire la ferrovia da Genova a Torino; ma allora vi erano prevenzioni contro questo genere di comunicazioni; le prevenzioni vinsero, e noi fummo privi per più di vent'anni del vantaggio di comunicare celeremente con Genova.

In Francia si cominciò soltanto nel 1842 a dare veramente un impulso alle strade ferrate, e si fece con tre generi d'incoraggiamento; parte dei lavori intrapresi dal Governo erano ceduti alle società che s'incaricavano del rimanente; ad alcune compagnie furono dati premi ragguardevoli in denaro; ad altre furono concessi dall'erario pubblici prestiti ad interessi tenuissimi.

Gli prestiti ascsero alla somma di lire 586,000,000; le sovvenzioni a lire 904,408,784. Queste sovvenzioni, divise tra gli 11,456 chilometri di strade ferrate che possiede la Francia, darebbero una media di lire 78,671 per ogni chilometro. Questa ragguardevole somma di lire 78,671 per ogni chilometro non è che una parte dei concorsi che si diedero alle ferrovie a carico dell'erario nazionale; giacchè, come io diceva, loro si fecero anche ragguardevoli prestiti e loro si concessero inoltre gratuitamente grandiosi lavori intrapresi a spese dello Stato. Fuvvi un quarto genere di concorso, ed è quello che si avvicina a ciò che ora vi domanda il Governo per la ferrovia dal Varo al confine modenese, cioè un'assicurazione d'interessi.

Alle ragioni che furono addotte e per cui può credersi che questi pesi non abbiano da riuscire molto gravi all'erario nazionale, aggiungerò il risultato di calcoli desunti dalla rendita progressiva che presentarono le ferrovie francesi. Sin dal 1841, e così prima ancora che le ferrovie francesi avessero presa una considerevole estensione, la media della rendita lorda era precisamente quella che vi si domanda di assicurare alla ferrovia dal Varo al confine modenese, cioè di lire 25,000 per ogni chilometro. Ma nell'estendersi della rete crebbe questa rendita in una proporzione enorme; toccò nel 1853 la media di 43,000 lire per chilometro, nel 1854 quella

di 46,000 lire, nel 1855 quella di 51,000 lire per chilometro. Vede quindi la Camera che, a misura che si estenderà la nostra rete, diminuirà progressivamente il peso dell'assicurazione e che sin da principio è molto probabile che questo peso non potrà gravitare in modo sensibile sull'erario nazionale.

Ci si può dire che queste considerazioni che a noi si affacciano dovranno valere del pari presso le compagnie; dal momento in cui hanno la probabilità di ottenere in un tempo non remoto una rendita lorda di 51,000 lire per chilometro, debba esser loro di ben poco allettamento l'offerta che loro si fa di 25,000 lire. Ma la Camera sa che anche gli speculatori talvolta danno qualche cosa all'immaginazione, e che quella guarentigia di una rendita brutta che vi mostra la confidenza di coloro che la prestano, eccita eguale confidenza in coloro che ne debbono profittare. Specialmente nelle circostanze attuali quando vediamo che tutte le nazioni d'Europa cui mancano le strade ferrate presentano larghe guarentigie, noi ci metteremo in una condizione inferiore se per le nostre linee più importanti non seguissimo lo stesso sistema.

Voi sapete, o signori, che la Russia guarentisce il 5 per 100, lo Stato romano il 6 per 100, la Spagna fa vantaggi che credo si possano paragonare anche alla guarentigia presentata dallo Stato romano.

Io citerò un esempio il quale forse concorrerà più di ogni altro a persuadere l'onorevole mio amico Michellini, che combattè una proposizione di simile natura in un'altra occasione, citerò l'esempio dell'Inghilterra.

L'Inghilterra è vero che per le sue strade interne, dell'Inghilterra propriamente detta, non ebbe bisogno di nessuna specie di spinta governativa. La straordinaria attività che esiste in quel paese nell'industria liberò il Governo da questa cura. Ma nelle altre parti dell'impero britannico si dovette anche ricorrere a mezzi artificiali, come si fece nel resto d'Europa; e così si fece per l'Irlanda e per la Scozia.

Dando dunque il concorso che vi si domanda, non si fa che seguire l'esempio degli altri paesi, in confronto dei quali desideriamo di non indietreggiare. Per alcune strade, ad esempio per la strada da Liono al Mediterraneo, il Governo francese ha date sovvenzioni che equivalgono a 202,198 lire per ogni chilometro; invece per la strada di cui si tratta vi si propone soltanto di guarentire un prodotto, il quale probabilmente si ricaverà in un tempo assai prossimo, e così potremo dire di questa strada ciò che il ministro dei lavori pubblici di Francia dice delle strade francesi, che cioè le guarentigie promesse furono tutte soltanto nominali, e non portarono verun aggravio all'erario nazionale.

Ma quando si tratta, e credo sia questa la questione che nasce naturalmente in questa discussione, quando si tratta di prestare una guarentigia ad una linea preferibilmente ad un'altra, bisogna vedere quale sia il grado d'interesse generale che ciascuna linea possa presentare. Anch'io avrei desiderato che, prima di progredire ulteriormente nella costruzione di linee che ci deb-

bono mettere in comunicazione con paesi esteri, si fossero potuti prendere concerti che determinassero in modo definitivo quali sono quelle idee nelle quali quei Governi esteri vogliono concordare. I nostri rapporti d'interesse commerciale più importanti sono colla Francia, la quale riceve una grande quantità dei nostri prodotti e colla quale facciamo un commercio attivissimo.

Era di somma importanza l'esaminare quali erano le linee di congiunzione che si potessero scegliere in quel confine così esteso che abbiamo colla Francia, principiando dalle sponde del Rodano sino al Mediterraneo; erano da determinarsi i punti di comunicazione che si potessero meglio reciprocamente desiderare. Un punto di comunicazione l'abbiamo già fermato a Culoz dietro le deliberazioni date dal Parlamento, e un altro punto di congiunzione colla Francia (giacchè Ginevra è così vicina) l'avremo col mezzo della ferrovia che avete sancita da Annecy a Ginevra.

Resta quell'immenso spazio che separa la sponda del Rodano da quella del Varo, da Culoz sino al Mediterraneo. Il punto normale in questo grande spazio, cioè quello che avrebbe messo il centro dello Stato immediatamente in contatto colla Francia mediana, questo punto è tracciato dalla natura stessa, e indicato dalla storia.

Voi sapete, o signori, che quando il Piemonte fu minacciato dalle armate francesi, era per la valle di Stura comunemente che i Francesi discendevano. La natura ha posto in cima a quella valle il colle più facile ad attraversarsi forse di tutte le Alpi che separano lo Stato sardo dalla Francia. Le comunicazioni che giovarono alle invasioni militari sono egualmente chiamate dalla natura a servire alle comunicazioni commerciali.

Una strada che dal punto più rientrante del Mediterraneo, dal mezzo del golfo di Genova venisse direttamente a Cuneo, da Cuneo al colle dell'Assietta, risalendo la valle di Stura, segnerebbe, a mio avviso, la strada normale di comunicazione tra il centro dello Stato e quello della Francia. Dal colle dell'Assietta sarebbe facile il progresso sino a Gap, da Gap ad Avignone, da Avignone a Mompellieri, da Mompellieri ai Pirenei; strada quasi semicircolare che si avvicina più alla linea retta tra Barcellona e Genova. Sotto questo aspetto credo che supplisca molto imperfettamente il progetto d'una ferrovia dal Varo a Genova, perchè i due grandi seni del golfo di Lione e di quello di Genova sono molto rientranti. Dovendosi fare una punta assai avanzata alle isole di Hyères, ne avviene che la strada tra la Spagna e l'Italia meridionale, seguitando il litorale, dovrebbe percorrere molte sinuosità che l'allungherebbero d'assai.

Un'altra considerazione che può arrecare un momento di dubbio sulla convenienza della ferrovia proposta, è che, essendosi dalla Camera riconosciuta coi suoi ripetuti voti l'importanza di una comunicazione tra il Mediterraneo e Ginevra, sembra doversi prima completare questa linea che pensare ad altre. Se si fosse proceduto in questa guisa, si sarebbe anche evitato un senso forse un po' spiacevole che le deliberazioni propo-

ste dal Governo possono produrre almeno momentaneamente in una gran parte dello Stato.

Voi avete votato la linea del Sempione che, porterà direttamente la Francia settentrionale nella Lombardia; voi siete chiamati a votare la linea dal Varo al confine modenese, che porterebbe direttamente la Francia meridionale in Toscana, e l'antica strada che univa la Francia all'Italia, quella che era più frequentata una volta a traverso della Savoia e del Piemonte, potrebbe, almeno per qualche tempo, rimanere deserta.

Ma persuaso che a quest'ultimo inconveniente la saviezza della Camera e del Governo, che credo unanimi in questo pensiero, porterà un efficace rimedio, io dico che questa difficoltà non ci debbe fermare nel voto che dobbiamo dare a favore della strada proposta. Diffatti, o signori, Nizza è l'unico capoluogo di divisione che non abbia dirette comunicazioni colla rete delle ferrovie di terraferma; ed io credo che Nizza merita questo riguardo, e che bisogna darle il più presto possibile questa comunicazione. È vero che d'altro lato si potrebbe unire Nizza a Torino immediatamente. Ma è questa una linea che forse debbe essere ancora meglio maturata e che specialmente deve essere combinata coll'idea che si dovrebbe, a mio avviso, coltivare, di unire il Piemonte centrale colla Francia mediana; giacchè, se voi vi determinaste a sancire una ferrovia che, partendo da Cuneo andasse a Gap, e per mezzo di Gap si congiungesse da un lato con la ferrovia da Avignone a Mompellieri, dall'altro lato potesse avvicinarsi al *Grand Central* e protendersi verso Grenoble e Lione, risalendo voi per un tal fine la valle di Stura, vi avvicinereste alle sorgenti della Tinea, la quale è separata dalla Stura per mezzo di un colle di non grande spessore. Dalla valle di Tinea vi portereste senza difficoltà in val di Varo, e così con una sola galleria potreste andare da Cuneo alla foce del Varo, passando alla destra invece che alla sinistra di Nizza. E poi non è solo a Nizza che bisogna pensare. Tutte le provincie che sono poste in mezzo tra Nizza e Savona meritano anche che il più presto possibile si dia loro il favore delle ferrovie.

Se questa ferrovia non gioverà così largamente, come altri suppone, sotto il rapporto commerciale, essa gioverà nel senso di offrire più facile l'adito al nostro bel litorale pei forestieri che lo vorranno visitare; noi allargheremo immensamente la cerchia di quelle belle sponde che sono così premurosamente ricercate dai ricchi abitanti dei paesi settentrionali. Io credo dunque che per queste considerazioni dobbiamo accogliere il progetto del Governo, senza fermarci sui motivi che furono adottati in contrario.

MICHELINI G. B. Il Governo ci chiede di guarentire 25,000 lire di rendita lorda per chilometro ai costruttori della strada dal confine francese al confine modenese. Moltiplicando queste 25,000 lire per il numero dei chilometri, che sono 320, si avrà la somma di 8 milioni, la quale deve rappresentare la rendita della strada allorchè sarà compiuta.

Ora, quale parte di questi 8 milioni toccherà alla na-

zione di pagare? Ecco il quesito che ognuno di noi debbe fare a se stesso prima di dare il voto alla legge di cui si tratta. Affinchè questa questione fosse sciolta nel modo il più vicino al vero possibile, sarebbe stato necessario che si fosse istituita un'inchiesta per conoscere la rendita probabile della strada ligure. Questa inchiesta avrebbe dovuto farla il Governo, perchè è chiaro che i privati non lo possono, ed alla Camera non puossi perciò imputare se l'inchiesta non è stata fatta.

In Inghilterra il Parlamento non imporrebbe per certo alla nazione un peso simile a quello che ci si domanda che noi imponiamo, senza una di quelle vaste inchieste *de commodo et incommodo* che sono in uso colà, e che sarebbe da desiderare fossero introdotte anche presso di noi. Anche un privato costruttore avrebbe fatti diligenti studi per conoscere nel modo il più certo possibile la rendita della strada, alla costruzione della quale egli si accingesse ove non vi fosse alcuna guarentigia.

Da noi al contrario si vuole che approviamo questa legge alla cieca, e senza sapere quale peso siamo per mettere sul dosso della nazione, già cotanto aggravata da spese di ogni genere.

Questo noi non lo possiamo, non lo dobbiamo fare. Laonde, avendo letto e l'esposizione dei motivi presentata dal Ministero, e la relazione della Giunta, e nulla avendo trovato che mi rassicuri circa l'aggravio delle finanze, io interpellò in modo speciale e Ministero e Commissione, i quali devono avere meglio studiata la cosa, a dirci quale parte degli 8 milioni toccherà alla nazione di pagare ogni anno e per quanti anni. Ma devo avvertire Ministero e Commissione che voglio dati certi e voglio conoscere il fondamento di essi. Non mi contenterò quindi di vaghe parole, di speranze, d'intimi convincimenti, le quali speranze possono essere distrutte da contrari timori, ed i convincimenti da contrari convincimenti non meno intimi, sicchè si ricade nel dubbio.

Giacchè sono sull'interrogare, io voglio fare un'altra domanda al ministro dei lavori pubblici il quale parlava testè della strada ferrata che la Francia intende di costruire da Tolone al Varo. Desidererei sapere se il Governo francese faccia qualche favore ai costruttori di quella strada e quali, se per avventura guarentisca anche la rendita chilometrica di lire 25,000.

Non potendo noi conoscere quale aggravio stiamo per imporre ai contribuenti, procuriamo almeno che questo aggravio sia il minore possibile. Questo è sempre ed in ogni caso il nostro indeclinabile dovere. Laonde io non posso a meno di manifestare la mia meraviglia e di rammaricarmi altamente che siasi receduto dal sistema del concorso che era stato dal Ministero proposto. È cosa assai singolare che il Ministero, il quale pretende, in forza di quella centralizzazione che è una delle nostre piaghe politiche, esercitare la sua tutela sulle amministrazioni comunali e provinciali, imponga loro l'obbligo di porre all'asta pubblica le opere pubbliche,

ed esso poi non si attenga a tale sistema. Per verità avrebbe anche il Ministero bisogno di tutore.

Che cosa c'impedisce in sostanza di aprire un concorso per la costruzione della strada della Liguria? Se avvi chi è disposto di farla mediante la rendita chilometrica di lire 25,000, chi vi dice che non troverassi chi la faccia contentandosi della guarentigia di 24,000, di 23,000 lire ed anche meno?

Ma, dicesi, la compagnia Wagstaff, che è disposta ad assumersi la costruzione mediante la guarentigia delle 25,000 lire, minaccia di ritirare la sua offerta se si persiste nel concorso. La compagnia, io rispondo, conosce molto bene i suoi interessi e sa quanto siano efficaci, rispetto ai Governi, simili minacce, dalle quali non si lascierebbero per certo muovere i privati, che tutelano molto meglio i loro interessi. Ed anche ammettendo che serie siano le minacce della compagnia, ciò che io non credo, se la speculazione è veramente utile (come lo è per certo, giacchè in caso contrario non vi sarebbe stata fatta domanda), forse che non si troveranno altri capitalisti i quali si riuniscano in società e domandino la concessione? Dunque non avvi alcun pericolo nell'incanto, ma avvi anzi probabilità, od almeno non è esclusa la possibilità che la guarentigia sia minore, divenga cioè minore il peso che si vuole imporre alla nazione. Laonde mi sembra che anche coloro che vogliono sia fatta la strada, devono volere il concorso, perchè non devono aggravare i contribuenti di più di quello che è necessario per ottenere i loro fini.

Contro il concorso si obietta che la società Wagstaff tiene in pronto una parte dei capitali, e che non vuole perderne i proventi. Rispondo che, se la società crede conveniente la costruzione della strada, troverà facilmente ad impiegare in modo temporaneo i suoi capitali, se veramente li ha. Inoltre non mancheranno altri capitalisti, se la speculazione è buona. E se non è buona, sfuggiravvi la stessa società Wagstaff. Il Ministero versa in un grande errore: a lui sembra che quella società gli faccia un gran favore ad accettare la strada della Liguria. Ma si disinganni il Ministero, perchè i capitalisti non sono mossi che dal loro interesse, ed in pari circostanze ognuno di noi fa lo stesso.

Vorrei un po' sapere che cosa direbbe il ministro dell'interno, che mi rincresce di non vedere al suo seggio, ad un sindaco il quale gli chiedesse di essere autorizzato a concedere a trattativa privata la costruzione di un ponte od altra opera pubblica, adducendo per ragione che non vuole saperne d'incanto o di concorso un certo impresario che ha i danari in pronto. Il ministro dell'interno farebbe al sindaco quelle risposte che ho fatto io di sopra a tutto il Ministero, e non tralascierebbe forse di sospettare quel signor sindaco di essere amico o parente di quel certo impresario, ed anche di essere stato da lui corrotto.

Se alcuno dicesse per avventura non potersi far paragone tra le spese comunali di alcune migliaia di lire e questa di cui si tratta, la quale richiede milioni e milioni, io risponderei esservi parità perfetta, in quanto

che alle opere comunali concorrono i capitali del comune o del vicinato, laddove per le opere ingenti, simili alla strada di cui discutiamo, il mercato, cioè il concorso si allarga per tutta Europa. Io esorto la Camera, ed anche coloro che vogliono assolutamente ed a qualunque costo si faccia la strada della riviera, ad avere pietà dei contribuenti, ed a non imporre loro un peso non indispensabile. Spero pertanto che la Camera imporrà al Ministero l'obbligo del concorso.

Prima di por fine risponderò poche parole all'onorevole Sineo, al quale piacque dirigere a me in particolare una sua asserzione. Diceva egli che il Governo inglese non rifugge dal dar sussidi, e dal guarentire interessi o rendite, se non alle strade dell'Inghilterra, almeno a quelle dell'Irlanda, e mi sembra anche dicesse a quelle della Scozia.

Confesso che questa cosa mi giunge affatto nuova; e, se l'onorevole deputato non l'avesse affermata in modo così positivo, io continuerei a dubitarne, perchè, ripeto, i sussidi ad opere pubbliche non sono conformi alle pratiche cui suole seguire il Governo inglese. Del resto, spero che l'onorevole Sineo avrà la bontà d'indicarmi la fonte d'onde egli ha attinta quella notizia, la quale, ove fosse vera, io direi che gli esempi e le autorità hanno poca efficacia sulle mie convinzioni, preferendo sempre investigare se è retto, buono ed utile ciò che fanno gli altri, anzichè prestar loro cieca fede. Dunque, se gl'Inglese fanno ciò che dice l'onorevole Sineo, dico che fanno male.

TORELLI. Senza pretendere di volere ora rispondere categoricamente alle ultime osservazioni dell'oratore che testè ha parlato, il quale voleva che si facesse un'inchiesta prima che la questione venisse portata alla Camera e si dicesse per quanto tempo l'erario pubblico avrebbe dovuto sottostare a perdite, mentre questa poi parmi tale questione che nessuna inchiesta varrebbe a risolvere, io prendo l'assunto di dimostrare, nel modo più breve che per me si potrà, come l'avvenire in genere delle strade ferrate del nostro Stato si presenti sotto buoni auspizi e come non solo faccia eccezione quella speciale di cui trattiamo, ma come dessa vi concorra attivamente e tal sia la sua importanza che varrà anche sotto l'aspetto finanziario a coprire il sacrificio che può fare lo Stato, e ciò spero dimostrare, non con idee astratte, ma con ragionamenti basati sopra delle cifre che avrò l'onore di produrre.

La questione può essere riguardata sotto diversi aspetti: sotto l'aspetto politico, sotto il tecnico e sotto quello finanziario.

Io non tratterò il politico, perchè è evidente il vantaggio che vi è di unirvi da un lato colla Francia e dall'altro colle altre parti d'Italia; non tratterò il tecnico, poichè non è qui il luogo di trattare la questione tecnica; tratterò la questione finanziaria che è di spettanza della Camera, dalla quale credo che più specialmente dipenderà il voto che sta per emettere ognuno degli onorevoli deputati.

La questione finanziaria è strettamente collegata col

modo del concorso per parte del nostro Stato, che vien proposto in una determinata somma di reddito brutto chilometrico piuttosto che in un *minimum* d'interessi del 4 e mezzo al 5 per 100.

Io mi sarei fermato su questa quistione, se l'onorevole ministro dei lavori pubblici, rispondendo all'onorevole Della Motta, non l'avesse già ampiamente trattata; e siccome io ho per principio di non ripeter le ragioni che da altri sono state dette, tanto più da chi le ha esposte meglio di quello che io possa farlo, tralascierò di svolgere anch'io questa questione speciale. Le mie osservazioni si rivolgeranno più specialmente al possibile carico che ne può venire allo Stato, a quel carico che, secondo gli onorevoli Michelini e Della Motta, sembra dover essere assai grave.

Per svolgere il mio tema è d'uopo che la Camera mi permetta di far precedere alcune idee generali intorno a quelle conseguenze che si verificarono su tutte le strade ferrate, e che si possono ora chiamare le loro leggi, perchè sono frutto di osservazioni ripetute oramai da lunghi anni e sopra un numero considerevolissimo di strade. Vedrà la Camera come le nostre linee in genere rispondano a queste leggi e quale può essere il loro avvenire in base ad esse.

Primo fra gli effetti che possono chiamarsi inevitabili è quello di un aumento progressivo sopra una linea, quand'anche sia abbandonata a se stessa.

Una seconda legge è quella che il collegamento di una linea qualunque con un'altra, e tanto più se con più linee, produce un aumento sensibile, immediato sopra la percorrenza di questa strada.

Una terza legge è che i redditi maggiori delle strade ferrate si ritraggono dal percorso fra i punti intermedi, piuttostochè da quello dei punti estremi. Un'altra norma che c'insegna l'esperienza è quella che il reddito è tanto maggiore quanto più i punti che tocca una strada ferrata sono abitati da popolazioni piuttosto industrie che agricole; sotto questo lato la popolazione agricola dà un reddito minore che non la popolazione industriale. Per ultimo altra norma quasi costante è pur quella che generalmente gli ultimi cinque mesi dell'anno equivalgono ai primi sette.

Ammesse queste considerazioni, queste norme generiche comprovate dall'esperienza per lunghi anni, e sopra un numero grandissimo di strade ferrate, vengo all'applicazione loro rapporto al nostro Stato. In tesi generale si può dire che chi indovinò di più l'avvenire delle nostre strade ferrate sono quelli che videro, mi si passi l'espressione, piuttosto color di rosa. Egli è un fatto che l'esperienza ha distrutto molte delle preoccupazioni degli avversari delle strade ferrate; è un fatto che diede delle smentite le più assolute a chi vedeva oscuro, a chi profetizzava danni.

Io potrei citare a mo' esempio il caso relativo alla strada di Susa, per la quale si diceva che sarebbe stato lontano il tempo nel quale lo Stato non avrebbe più nulla a pagare, e che per molti anni la garanzia del 4 e mezzo per cento avrebbe gravato sull'erario nazionale.

con somma non indifferente. Ebbene, era egli possibile avere una smentita più completa? Questo sacrificio di un numero d'anni indefinito non si verificò un anno solo; il primo dividendo esonerò lo Stato da qualunque perdita.

Ma, signori, vi è un'altra prova ben più marcata di questa condizione prospera delle nostre strade, e permettetemi che io ve la dia con qualche maggior dettaglio. Come sa la Camera, il Belgio, sotto il rapporto delle strade ferrate, ha riportato una palma che (sul continente almeno) nessuno gli contrasta.

Il Belgio ha costruito, come sapete, le sue strade ferrate in parte a spese dello Stato ed in parte per mezzo di società private. Esso esercita per conto proprio le strade nazionali ed alcune anche di quelle costrutte da società private. Or bene, ci risulta dal resoconto distribuito al Parlamento belga, che lo Stato pagò per la sua costruzione 190 milioni di lire, della qual somma però, volendo conoscere lo speso effettivamente per le strade ferrate, sarebbero a dedursi 20 milioni che rappresentano la differenza fra il debito che nel contrattare i mutui lo Stato ha assunto, in confronto all'incasso effettivo; siccome però la relazione ufficiale che tengo in proposito calcola sempre 190 milioni, così mi terrò anch'io a questa cifra. Or bene, o signori, dal 1835 che il Belgio cominciò ad aprire le sue strade ferrate fino al 1849, ossia per 14 anni, esso non ha ricavato che il 2 per 100; nel 1849 passò al 2 1/2, nel 1850 al 3 1/4, e poi al 3 3/4, quindi nel 1854 al 4 1/2 e nel 1855 salì al 5 60 per 100.

Il Belgio adunque, quel paese modello per strade ferrate, non ricavò, come dissi, per 14 anni dalle sue ferrovie che il 2 per 100, talchè nella Camera belgica ogni anno sorgevano oratori a chiedere che le strade si cedessero all'industria privata; ma altri che vedevano nell'avvenire un miglioramento che non doveva essere dubbio, si opposero, ed ora nessuno più muove obiezioni, e da tutti si considerano le strade ferrate che sono proprietà dello Stato come una delle più grandi risorse che possiede il Belgio.

Ora permettetemi che io faccia il confronto colle nostre: il nostro Stato ha costrutta la rete principale di strade ferrate a sue spese. Invece di spendere 190 milioni per circa 560 chilometri come il Belgio, noi ne abbiamo spesi 160 per 268. Le nostre ferrovie dunque costano poco meno che il doppio delle belgiche. Questo è un fatto che noi non possiamo nascondere. Questa cifra di 160 milioni risulta dai calcoli che io ho potuto fare, istituiti sopra i resoconti finora conosciuti, e su quelli che non sono ancora liquidati, ma che non possono variare di molto; ben inteso che intendo compresa in questa cifra la differenza tra il valor nominale del debito contrattato da noi colla casa Hambro ed il valor reale incassato, differenza che si eleva ai 15 milioni.

Ma queste strade ferrate, che pur costano il doppio delle belgiche, cosa ci hanno dato? Forse il 2 per 100? Nello scorso anno, che pur non era che il primo del loro pieno esercizio, ci diedero il 2 1/2, ed in questo si cal-

cola il reddito a 12 milioni, e volendo ammettere che 7 vadano in spese, non avremo poco meno del 3 per cento, ossia nel terzo anno abbiamo di più che non producevano dopo 14 anni quelle del Belgio, collo svantaggio di avere forti pendenze in luogo di pianura, ed avere una spesa in combustibile poco meno del doppio del Belgio.

Questi, o signori, sono fatti: io posseggo qui il rendiconto presentato alla Camera belgica che porta le cifre rapporto a quelle strade.

Noi abbiamo il nostro rendiconto ufficiale dal quale si rilevano quelle citate rapporto alle nostre; ciò vuol dunque dire, o signori, che vi sono delle ragioni per cui da noi le strade ferrate rendono assai più di quello che nel Belgio. Permettetemi che di queste ragioni io ne svolga alcuna.

Nel Belgio, in Francia ed in Inghilterra per lungo tempo i canali ed i fiumi fecero una gran concorrenza alle strade ferrate. Nel Belgio si contano circa 650 chilometri di canali, 560 chilometri di strada ferrata di proprietà dello Stato e circa 1500 di ragione privata. Ancora presentemente si i canali che i fiumi fanno concorrenza alle strade ferrate; è una lotta nella quale le strade ferrate fanno un continuo progresso, ma pur devono sostenere questa lotta. Noi questa concorrenza non l'abbiamo; tutto il nostro commercio è obbligato a gettarsi sulla strada ferrata.

Un'altra ragione poi si è quella della densità della popolazione.

Si dice generalmente che il Belgio è più popolato; ma, se si vuol riferire questo in modo assoluto alle strade ferrate, si cade in grave errore. Per procedere giustamente a questo riguardo bisogna vedere quanta sia la popolazione di montagna del Piemonte e quanta quella della pianura, per ogni miglio quadrato. Ora la popolazione è densa nella pianura e diradata invece nella montagna: e per fare il confronto conviene paragonare non pianura e montagna del Piemonte colla pianura quasi esclusiva del Belgio, ma pianura con pianura, per la buona ragione che le nostre strade ferrate, meno la parte che taglia l'Appennino di quella dello Stato, corrono in pianura, e questa è comparativamente più popolata che quella del Belgio. Una prova di siffatta densità è che, mentre nel Belgio vi è una stazione per ogni 10 chilometri, in media, noi invece ne abbiamo una sopra sei chilometri.

Fatte adunque queste osservazioni preliminari, io vengo a farne applicazione alla legge che ora si discute.

Dove corre questa strada della Liguria?

Cominciamo a dire che essa corre in una delle regioni più popolate del nostro Stato, perchè la popolazione della Liguria non è già distribuita in parti eguali sulle vette e lungo il declivio dell'Appennino ed alle sue falde, ma è in gran parte rinserrata nei piccolissimi spazi di pianura che stanno tra il mare e l'Appennino. Non v'ha viaggiatore, il quale, percorrendo la costa della Liguria, non sia maravigliato di vedersi succedere i villaggi l'uno all'altro sì dappresso. Questo ci somministra già

un dato per affermare che il movimento, come ho detto, sempre maggiore tra i punti intermedi piuttosto che fra gli estremi, sarà grandissimo nella Liguria.

Noi abbiamo ancora veduto come in proporzione danno assai più le popolazioni industriali che non le agricole, perchè l'industria abbisogna di materie prime, che non si trovano sempre sul luogo, ed ha poi bisogno di smerciare i suoi prodotti, il che di rado si fa sul luogo stesso. Ora questo è un altro fatto che nella Liguria vi sono molte piccole industrie, perchè la natura non essendo stata molto larga nel concedere il terreno alla popolazione, questa fu obbligata a dover ricorrere prima al mare e poi all'industria.

A queste condizioni, che la Liguria divide con molti altri paesi, essa ne aggiunge poi una che le è speciale, ed avrà non poca influenza nello sviluppo di movimento sulla strada ferrata, ed è l'amenità speciale di quei luoghi.

Dagli ultimi anni del secolo scorso, allorchè Nizza, per la sua amena posizione e per la sua mite temperatura ha cominciato ad essere frequentata dai forestieri, la concorrenza è sempre aumentata, e quest'aumento sembra che si faccia in ragione geometrica; quest'anno, per esempio, si contarono circa 500 famiglie più dell'anno scorso. È vero che a quest'aumento vi ha contribuito l'augusta viaggiatrice, l'ospite imperiale che venne nel nostro Stato; ma è però un fatto che l'affluenza aumenta ogni anno. Ma la felice condizione nella quale si trova Nizza, non è già un attributo esclusivo di quella città, essa sarà sempre naturalmente il capo di questa linea, essa raccoglierà probabilmente sempre l'alta aristocrazia dei forestieri; ma la salubrità dell'aria e l'amenità dei luoghi sono doni che divide con ben molti altri luoghi della riviera sì di ponente che di levante. E, per recarvi un esempio, io citerò Mentone, dove l'anno scorso si recarono 60 famiglie a soggiornare nella stagione invernale, laddove l'anno prima, anzi negli anni antecedenti, solo pochissime famiglie di stranieri solevano colà recarsi. Noi abbiamo dunque la certezza che l'affluenza di forestieri si spargerà su tutti i punti interessanti della Liguria; ed infatti, se vi affluiscono ora che vi sono strade mal comode, come dubitare che non vi affluiranno quando vi sarà una strada ferrata? Le riviere liguri saranno per i forestieri come soggiorno d'inverno, quello che è la Svizzera per il soggiorno d'estate.

Ma, a fronte di tutto questo, io voglio ammettere che nei primi anni la rendita chilometrica sarà al disotto delle 25 mila lire che vengono assicurate, forse non sarà che di 17 o 18 mila; ma forsechè, ammettendosi queste cifre, si potrà dire che la perdita sarà di 7 o di 8 mila per chilometro? E che questa differenza rappresenta il sacrificio dello Stato?

No certamente, perchè, oltre alle entrate dirette di questa strada, vi sono altre entrate su cui il Governo avrà indirettamente un vantaggio non lieve, quantunque non percepito direttamente su quella linea. Colui che viene dalla Germania per recarsi a Nizza, non

paga solo 20 lire pel viaggio da Genova a Nizza, ma altre 18 da Arona a Genova, e tuttavia non figurano per conto della strada ligure.

Inoltre cresceranno in modo rilevantisimo le entrate indirette, in seguito alle transazioni o vendite degli stabili. Attualmente nella Liguria, e in specie nelle parti le più remote delle riviere, vi sono molte proprietà e segnatamente case che hanno poco valore per la mancanza di una facile e sicura comunicazione: mediante questa strada, nessuno vorrà contestare che questi immobili non vengano ad avere un aumento di valore notevolissimo, che io non potrei ora precisare, ma non credo andar lontano dal vero calcolandolo in media almeno del cinquanta per cento; la sola speranza di avere una strada ferrata ha già aumentato il valore degli immobili; che sarà poi quando la speranza diverrà certezza? Ora, queste transazioni non avrebbero avuto luogo in quel numero senza la strada ferrata; ma ogni transazione produce il suo 5 per cento del valore allo Stato, il che può tradursi in centinaia di mila lire ogni anno, vista l'estensione grandissima della linea.

Inoltre vi sono molte altre sorgenti d'entrata pel pubblico Tesoro, le quali sono tutte suscettibili di aumento considerevole; tali sarebbero la maggiore consumazione, i diritti che pagheranno le società che farà sorgere quell'elemento di vita, per tacere di molti altri proventi indiretti, ma già contemplati, benchè non tradotti in cifra, come il servizio postale, il trasporto di generi di privativa e quello dei detenuti.

Un'altra considerazione è pure a farsi segnatamente intorno al modo col quale si apre la strada. Se si aprisse immediatamente, se fosse umanamente possibile l'attivare questa strada in due anni, capisco che forse pel primo anno dovremmo pagare un milione e mezzo o due milioni; ma la strada, per le sue difficoltà, non si potrà aprire prima di sei anni, seppure non ne richiederà otto o dieci; ma frattanto quelle esistenti avranno già fatto cammino su quella via di progresso che è legge generale.

La strada di Voltri, per esempio, che ora rende 26,000 lire per chilometro, quando sarà aperta la linea di Savona renderà 30,000 lire; quando si andrà colla ferrovia sino a Nizza renderà da 38 a 40,000 lire; ecco come dessa coprirà parte della perdita delle altre.

Un'altra considerazione, per cui la Camera deve ammettere un qualche sacrificio, è quella dell'avere noi adottato il trasferimento della marina militare alla Spezia. Questo stabilimento ha bisogno di essere riavvicinato al centro per ragioni amministrative e strategiche: avrà così tanto i vantaggi speciali che gli diede la natura, atti a renderlo un porto militare e parte almeno anche di quelli che aveva essendo prossimo al centro. È vero che questo progetto non è ancora adottato dall'altra Camera; ma noi non possiamo a meno, volendo essere logici, di dare qualche peso anche a questa considerazione, benchè certo non la più forte fra le tante in favore della strada.

Ho accennato in sul principio come fra le circostanze

che danno vita, è talvolta pronta e straordinaria, ad una strada ferrata, siavi quella del suo congiungimento con strade estere; ho accennato l'incremento di quelle del Belgio dal 1849 al 1850. Or bene, sapete qual fu la causa? Si fu che precisamente nell'estate del 1849 si faceva la congiunzione delle strade francesi colle belgiche, la gran linea del Nord univa la rete belgica alla francese, e questo valse un aumento di 2 milioni, trovando io nei resoconti di questo Stato che l'introito del 1849 fu di lire 12,935,000; e quello del 1850 di lire 14,843,000; e nelle relazioni francesi, che la strada del Nord venne aperta il 20 giugno 1849, e dai 14,843,000 citati, siamo ora ai 22,000,000 di reddito del Belgio. Vede la Camera qual è la proporzione dell'aumento in soli 7 anni.

Noi abbiamo una rete di strade ferrate che non è congiunta da nessuna parte con veruna linea estera; ora io vi domando se, dopo l'esempio che vi ho citato del Belgio e quando avremo non una o due, ma sei congiunzioni, noi possiamo dubitare dell'avvenire delle nostre strade ferrate.

Noi avremo la congiunzione presso il Ticino con la Lombardia, presso San Giovanni con Piacenza; questa che stiamo votando ci procurerà due congiunzioni, una con Modena e l'altra colla Francia presso Nizza; avremo in breve quella di Culoz pure colla Francia e quella di Annecy con Ginevra. Oltre tutte queste sei dirette ed immediate, avremo quella del Lucmagno, ossia possiamo sperare che la costanza e la fermezza del nostro Parlamento nel voler aiutare quella grande impresa, la farà realmente trionfare, e con ciò il nostro Stato sarà legato col centro della Germania, offrendole come suo natural porto Genova, a reciproco grandissimo vantaggio.

Ora permettetemi, o signori, di riassumermi.

Nè io, nè nessuno potrà in oggi asserire o pronunciare cifra qualunque e dire: questa precisamente è quella che rappresenta il sacrificio che deve fare lo Stato; si è costretti a stare nell'incerto, ma si può parlare di probabilità e d'intimo convincimento. Io ho cercato basare i calcoli di probabilità che ho esposti sopra dati tolti da altre strade già finite e dalle nostre, benchè presentino una rete isolata; da questi fui condotto ad arguire che il sacrificio non può essere grande, nè durare a lungo, e che il sacrificio sarà in gran parte apparente, non ammettendo per nulla che la cifra di differenza rappresenti il sacrificio reale, perchè quella sarà grandemente diminuita dagl'introiti indiretti non meno certi, benchè non figurino.

Infine non dimenticate, o signori, la circostanza di fatto, che le strade belgiche per 14 anni non superarono il 2 e mezzo per cento, e che la nostra, isolata, nel secondo anno diede quella cifra e nel corrente la sorpasserà, ed è tuttavia isolata; ora unite questa, non con una rete estera, ma con sei, come ho detto, e con sei tutte ampie e vaste, fra le quali le francesi, che rendono in media 47,000 lire per chilometro, e poi non temete di veder fallite le speranze; tutte si aiuteranno

a vicenda, e quella che ora stiamo discutendo avrà contribuito anch'essa, e sarà stata di potente risorsa sì per i privati che per i pubblici interessi.

PRESIDENTE. L'onorevole Della Motta ha facoltà di parlare.

DELLA MOTTA. L'onorevole Torelli colle ultime sue parole pare abbia giustificato appieno il bisogno delle prime spiegazioni che io aveva l'onore di domandare al signor ministro circa il congiungimento di questa strada coll'estero. Il deputato Torelli ha provato ampiamente come sia influentissimo alla maggior rendita di una strada il congiungimento coll'estero; ed io confesso che tanto più ho credute necessarie queste spiegazioni, poichè mi fecero colpo gli articoli 8, 9 e 10 del capitolato, in cui il Governo non solo lasciava conoscere di non avere nulla di stabilito, di preciso circa questo congiungimento, ma dimostrava anzi di avere ancora qualche timore di riuscita; l'articolo 10 dice: « il Governo farà buoni uffizi verso il Governo di Francia onde determinare il punto, ecc. »

Da queste parole adunque io ebbi ragione di credere che ancora poco positive fossero le speranze. L'onorevole ministro dei lavori pubblici rispondeva che il Governo francese sta attivando la concessione di una ferrovia da Tolone al Varo, ed io di buon grado consento che, se quel Governo si occupa di questa linea, è già un motivo fondato di giusta speranza per noi, e pel nostro collegamento; tuttavia io osservava ancora che il solo ritardo può riescire a noi molto dannoso. Noi abbiamo già altre volte trovate delle difficoltà e poca arrendevolezza per parte del Governo francese; ad esempio, il punto di congiunzione a Culoz non era certamente quello desiderato, per la ferrovia di Savoia, dall'onorevole nostro ministro dei lavori pubblici; abbiamo anche simile esempio nelle strade di Lombardia, del congiungimento delle quali colle nostre strade da gran tempo si parla, ma intanto non si eseguisce. Ecco i motivi per cui io desiderava di conoscere a che punto stessimo specialmente circa la congiunzione colle linee francesi, perchè questa è la congiunzione più importante e più facilmente eseguibile, e perchè dovrebbe facilitarci le condizioni dell'impresa nostra se la società che vi si accosterà potrà essere assicurata che la congiunzione non abbia a incontrare nè difficoltà, nè troppe more.

Non ho parlato particolarmente della congiunzione con Modena; non so cosa pensi l'amministrazione di quel ducato e se sia favorevole o no in genere al progetto di un prolungamento della nostra ferrovia sopra un piccolo lembo estremo del suo territorio; ma io non me ne sono occupato gran fatto perchè, quando la nostra strada fosse portata sino a Sarzana, già sarebbe cosa per sè d'importanza, e la esistenza o no sul vicino piccolo tratto del paese estense di una strada ferrata non avrebbe grande influenza sulle sorti della ferrovia nostra; la vicinanza delle strade ferrate toscane porterebbe già una grande facilità ai viaggiatori che volessero percorrere quella linea, quando pure rimanesse un breve punto intermedio non compiuto.

L'importanza maggiore è verso la Francia, ed ho sentito con piacere che ci siano probabilità di riuscita; ma non tralascierò di eccitare il Ministero a divenire a qualche convenzione almeno in massima circa l'assicurazione e l'epoca in cui dovrà compiersi il rannodamento di questa strada nostra colla francese, convenzione che io credo d'importantissimo effetto anche per la rendita immediata della medesima.

Quando ho parlato delle nostre strade migliori che danno solo al più circa 21,000 lire per chilometro, ho parlato delle strade ferrate sociali e non della linea del Governo, la quale è in condizioni di poter offrire una rendita molto maggiore delle altre. Ora io ritengo per certo che la strada ligure di cui disputiamo, sarà più facilmente nella condizione delle strade sociali, che in quella della ferrovia del Governo, e il suo reddito presunto ragguagliar si deve piuttosto al provento di quello che di questa: poichè non bisogna dimenticare che, per quante speranze si possano avere di grandi prodotti, questi grandi prodotti proverranno specialmente dai forestieri. I paesi del litorale non hanno grandi scambi da fare tra loro; essi non possono arrecare molto profitto alle strade ferrate; le grosse merci avranno anche facile ed economica la via per mare. Quindi è da presumere che per la ferrata ligure, l'elemento maggiore di reddito proverrà dai viaggiatori i quali forse preferiranno viaggiare sulle strade di terra anzichè sui battelli a vapore.

Io ho poi parlato del sistema di guarentigia; ma non ho detto che non fosse il caso di dare qualche sussidio speciale a questa società, attese le gravi difficoltà che presentansi nella costruzione di questa strada; solo non ho trovato conveniente il modo di sussidio in via di assicurazione di 25,000 lire per chilometro e per novantanove anni.

Io credo che la Francia abbia abbandonato questo metodo di assicurare rendite annue alle società intraprenditrici di ferrovie; dopo qualche sperimento essa ha preferito far sacrifici a favore delle società, ma sacrifici determinati che si possono subito valutare e che mettono le società stesse in grado di operare da sole, e loro lasciano tutto l'eccitamento a ingegnarsi, il meglio che sanno, di portare le strade loro al punto di dare un lucro vistoso. Di più non credo che la Francia abbia mai date guarentigie per novantanove anni; quando ne diede alcune, essa le ha ristrette a termini più brevi.

Io ho poi considerate le circostanze speciali del nostro paese, il quale, essendo facilmente compromesso militarmente e commercialmente, potrebbe trovarsi, in caso di guerra, un pesantissimo onere da sopportare per queste guarentigie.

Nessuno negherà che in tali circostanze sarebbe molto disordinato il prodotto delle vie ferrate, anche delle linee non poste sui luoghi percorsi dagli eserciti. Ora noi abbiamo già dato guarentigie alle due vie della Savoia; ora la si chiede per questa; con ciò avremo già l'onere di tali fideiussioni che la somma in complesso eccederà gli undici milioni annui; che se verrassi poi

ad aggiungere qualche altra linea, fra le tante che ora sono richieste, in perpendicolare a questa del litorale, avremo altri 150 chilometri che chiederanno lo stesso beneficio, beneficio che difficilmente potremo ricusare, perchè qualunque delle linee perpendicolari si adotti, essa dovrà attraversare gli Appennini con difficoltà certamente gravissime.

Per queste ragioni io instava perchè si scegliesse un altro metodo di sussidio, il quale non impegnasse per un avvenire così indeterminato, che non imponesse carichi così pesanti, i quali si farebbero più pesanti ancora quando lo Stato avrà bisogno di tutte le sue risorse. Supponiamo una guerra: la prima cosa a cui dovrà provvedere il ministro della guerra e lo Stato sarà di approvvigionare perfettamente la Spezia; la Spezia, si è detto, deve potersi sostenere per se stessa; la Spezia in qualunque caso di guerra è vulnerabile, perchè vulnerabile per mare: questa piazza non si trova nelle condizioni che si trovano le altre fortezze di terra; non si può dire della Spezia ciò che si disse di Alessandria, che l'esercito stesso in caso di ritirata la munirebbe e guernirebbe, nè si può dire che scoppiando guerra dal lato opposto, non sia necessario provvederle in modo particolare.

Al primo sentore di guerra da qualunque lato, bisogna spendervi un capitale che forse resterà colà morto, bisogna approvvigionarla bene, perchè possa al caso emergente sostenersi da se stessa in qualunque caso di blocco e d'assalto; ed inoltre dovremo anche fare altre opere di difesa dalla parte che il nostro paese ha comunicazione aperta con una grande potenza. Tutte queste sono già condizioni imbarazzanti per noi allo scoppiar d'una guerra, e mi pare che savio sarebbe non accrescere questi pesi. È certo, ed a ciò il ministro non ha risposto, che il peso gravissimo che cagionerebbe questa guarentigia delle vie ferrate all'erario in un momento appunto in cui lo Stato avrebbe bisogno di essere libero da così grave impegno, renderebbe la nostra condizione molto più angustiosa in tali crisi.

Per queste ragioni io proponeva o di mutare la guarentigia, o di restringerla almeno a dieci anni. Non vedo ragione soda di ricusare la proposta mia, o di lasciarla senza risposta; perchè, o sono fondate quelle speranze che si mettono avanti intorno alla grande prosperità che dovrà godere questa strada; ed allora io penso che gli speculatori si presenteranno facilmente per intraprenderne la costruzione e non esigeranno condizioni e guarentigie tanto gravi; ovvero non sono fondate quelle speranze, e noi non dobbiamo esporci ad un sì grande pericolo ed imporei un sì grave peso quale sarebbe quello a cui il Governo potrebbe essere chiamato.

Io ho accennato anche qualche cosa riguardo all'interesse che ha il Governo di sorvegliare l'esercizio di questa strada anche quando avesse raggiunto il reddito brutto delle 25,000 lire chilometriche. L'onorevole ministro disse che non rinunziava a questa vigilanza.

Io osservo che l'articolo 67 del capitolato dice chiara-

mente che « allorché l'annuo prodotto brutto, ragguagliato a tutta la linea, raggiunga il minimo assicurato per chilometro, la sorveglianza sarà limitata tanto rispetto alla manutenzione della strada, quanto all'esercizio, al solo scopo di garantire la pubblica sicurezza e di soddisfare convenientemente ai bisogni delle popolazioni, ecc. »

Ora io penso che, dal momento che è progressiva la garanzia, e che, quando in un anno la strada avesse prodotto 25,000 lire, potrebbe in un altro non dare tale rendita e ricadere sull'erario il peso di qualche indennità, dal momento che il Governo si riserva di partecipare ai lucri di questa società quando questi sieno maggiori del 10 per cento, è certo miglior consiglio che il Governo si mantenga il diritto a questa vigilanza e perciò si tolga quell'articolo dal capitolato onde la compagnia non possa opporsi a che gli agenti del Governo continuino a sorvegliare il suo andamento finanziario.

Dopo questa osservazione, che espongo per provare che non senza ragione io chiamai l'attenzione della Camera sull'articolo 67, io dichiaro che non insisto molto a questo proposito; la Camera deciderà. Quello che più mi preme si è il modo della guarentigia.

Io non dissi mai nè dico che non si debba dare alcun sussidio alla società che intraprenderà la costruzione della via ligure; ma ripeto che mi spaventa l'impegno per 99 anni e la condizione di non poter riscattare la ferrovia che dopo trent'anni, tanto più che dopo un tale tempo il Governo non potrebbe forse trovarsi in condizione di fare questo riscatto che esigerà somma enormissima. Del resto, osservi la Camera che dopo avere già gravati i bilanci di questi anni di notevoli pesi determinati, ora le si propone di entrare in un nuovo sistema, di impegnare eventualmente l'avvenire in modo che l'effetto non si sente immediatamente, ma potrà essere di grave danno all'erario, e proprio più facilmente quando lo Stato si trovasse in tristi condizioni per guerre, per calamità, per crisi commerciali o sociali.

Io preferisco di pagare caramente subito, o ad un tempo determinato e ristretto, una somma considerevole, quando il sacrificio sia indispensabile, per un'opera utile, anzichè prendere impegni così lunghi ed eventuali; credo savio soprattutto l'evitare l'aumento dei carichi nei momenti di crisi, quando il Governo già dovrebbe lottare colle maggiori difficoltà.

Per questi motivi io persisto nel mio desiderio che si muti la forma della guarentigia, oppure si diminuisca il tempo e si porti, per esempio, a dieci anni.

PRESIDENTE. Il deputato Casaretto ha la parola.

CASARETTO. Il deputato Michelini desiderava avere dei dati per poter giudicare del probabile prodotto di questa ferrovia, e così del probabile aggravio che ne verrà alle finanze dello Stato. Io credo che il ragionamento del deputato Torelli lo abbia già in gran parte tranquillizzato; ad ogni modo io mi proverò di fornirgli alcuni dati, i quali lo tranquillizzeranno maggiormente e spero definitivamente.

Io non presenterò che un elemento del prodotto di questa strada, ed è quello che verrà dai viaggiatori di lungo corso, da quelli che traversano l'intera linea, e che vengono dall'estero e vanno parimente all'estero.

Io ho chiesto al nostro collega il deputato Bo la statistica dei passeggeri che vengono per mare in Genova da Marsiglia e vi ritornano, o da Livorno e vi ritornano. Nella sua qualità di direttore delle quarantene essendo nel caso di dare cifre esatte, mi ha fornito una statistica da cui risulta che il numero di questi passeggeri è di 65,208 all'anno: siccome questi non percorrerebbero che la metà della linea, io riduco quel numero a 32,600. A questi bisogna aggiungere tutti i passeggeri che ora vengono coi vapori da Livorno a Marsiglia, e proseguono il viaggio senza toccar terra; questi io li calcolo a un numero almeno eguale, ed è naturale che un vapore il quale venendo da Marsiglia sbarca, per esempio, cinquanta passeggeri a Genova, ne abbia almeno altrettanti per tutti gli altri scali che egli ha ancora da toccare, cioè Livorno, Civitavecchia, Napoli, ecc. Aggiungendo adunque altri 32,600 passeggeri, abbiamo 65,200 passeggeri. Inoltre bisogna tener conto di quelli che ora viaggiano per la via di terra, ed io credo che non andrò lontano dal vero calcolandoli a un quinto dei precedenti, cioè 13,040. In totale 78,240 passeggeri.

Questa cifra è approssimativamente d'accordo con quella che fu nel 1853 presentata al Consiglio divisionale di Genova dal nostro collega l'onorevole Buffa, allora intendente generale di quella provincia, il quale calcolava i passeggeri esteri al numero di 90,000 all'anno. Su questo calcolo del deputato Buffa vi sono i passeggeri che vengono dall'interno; in compenso però mancano quelli che ho accennato, cioè che arrivano in Genova per via di mare, e proseguono senza toccar terra; credo perciò di essere nei limiti del vero, dicendo che vi saranno 78,000 passeggeri all'anno i quali percorreranno l'intera strada ferrata; ma è naturale che lo stabilimento d'una strada ferrata aumenti questo numero. Vediamo che in molti casi lo stabilimento di una strada ferrata ha duplicato e triplicato o accresciuto in proporzioni anche maggiori.

Io non voglio calcolare che sopra un aumento di 50 per cento, cioè di 39,000 passeggeri; in totale dunque ne avremo 117,360, e calcolando i viaggiatori a 7 centesimi per chilometro, e coi bagagli a 10 centesimi, si avrà un prodotto chilometrico di 11,736 lire, pel solo elemento dei passeggeri che vengono o vanno all'estero. Inoltre si avrà un prodotto non lieve per l'affluenza dei passeggeri e delle merci a piccolo percorso. Questo è provato da quanto ci disse l'onorevole Torelli. La strada di Voltri dà già fin d'ora pel solo movimento dei passeggeri, che è esclusivamente movimento interno, e quasi esclusivamente di passeggeri, un prodotto di 26,000 lire per chilometro.

Un altro elemento approssimativo per valutare il movimento di questa ferrovia, lo ricavo pure dalla statistica testè accennata e presentata dal deputato Buffa al Consiglio divisionale di Genova; in essa io vedo che

la provincia di Chiavari dà un movimento di 195,640 persone e di 376,000 quintali di merci in peso, oltre le bestie bovine, e le merci a misura.

Voi sapete che le provincie della riviera di ponente hanno forse un movimento maggiore che non sia nella riviera di levante. Questo dunque ci deve convincere che il prodotto chilometrico della strada ferrata che stiamo discutendo darà un prodotto superiore alle 25,000 lire che noi guarentiamo alla società; ma, come fu già accennato, anche nel caso che mancassero alcune migliaia di lire nei primi anni a raggiungere questa somma, siamo certi che in pochi anni tale reddito arriverà a superare questa cifra che noi guarentiamo.

Fu già accennato dal deputato Sineo che in dodici anni le strade ferrate hanno duplicato in Francia i loro prodotti. Il deputato Della Motta desidererebbe che il Governo avesse scelto un altro mezzo di concorso per incoraggiare l'attivazione di questa strada; egli avrebbe desiderato che si facesse come si è fatto per il Luc-magno, di promettere un regalo di 10 milioni, per esempio.

Io credo che questo sarebbe un pessimo modo di concorso: dapprima la somma di dieci milioni è una perdita certa a cui si sottoporrebbe lo Stato, mentre che, colla garanzia che noi diamo del prodotto minimo, come vi hanno già detto gli onorevoli preopinanti, siamo quasi certi che, se non subito, almeno in pochi anni, lo Stato sarà esonerato da ogni aggravio. Osservate ancora che il sistema di dare un regalo, per esempio, di dieci milioni, mentre è di aggravio maggiore allo Stato, riesce di pochissimo eccitamento ai capitalisti per venire ad attivare questa strada.

Quando si devono stabilire delle industrie che richiedono pochi capitali, è facile trovare speculatori che arrischino capitali modici all'imprevista; ma quando si tratta di avere bisogno di capitali molto vistosi, ingenti, è necessario di ricorrere a quel genere di capitalisti, i quali vogliono avere una rendita certa, vogliono essere tranquilli ed avere una base fissa per le loro speculazioni: in questo caso è necessario di guarentire un minimo, come facciamo colla presente legge.

Signori, io sono restio quant'altri mai a votare spese che portino onere alle finanze; ne ho dato più di una volta prova: ciononostante, ho votato anche più di una volta in favore, quando si trattava di spese riproduttive, di spese che dovevano eccitare la produzione nazionale. E perciò ho votato più d'una volta strade ferrate, sia in Piemonte, sia in Savoia, le quali avevano la prospettiva di gran lunga meno brillante che non possa avere la strada ferrata che è sottoposta alle vostre deliberazioni; io voto quindi con molta tranquillità il presente progetto di legge.

L'onorevole Michelini diceva che non si doveva rimuovere dal sistema degli appalti. Io credo invece che la Commissione abbia fatto assai bene nel caso presente a dare la facoltà al Governo di trattare immediatamente le concessioni di questa linea, giacchè la garanzia che noi diamo di 25,000 lire è estremamente modica,

ed è una buona fortuna trovare delle compagnie che vogliano assumersi l'impresa di questa strada a tali condizioni. Se noi manchiamo alla circostanza e che per avventura nel frattempo cangino le circostanze del credito, noi arrischiando molto che questa strada non si faccia più, o, volendola fare, debba il Governo aumentare di molto l'attuale garanzia e soggiacere ad oneri più forti, cioè debba, invece delle 25,000 lire ora accennate, accordarne 30 o più.

PRESIDENTE. Farò osservare alla Camera che non vi è più nessun oratore iscritto, quindi, se non vi sono opposizioni, pongo ai voti il primo articolo.

VALERIO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Intende parlare in favore o contro il progetto?

VALERIO. Sopra.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

VALERIO. Io sono disposto a dare il mio voto favorevole a questa legge, sebbene le molte cifre che sono state annunciate in questa discussione non mi abbiano interamente persuaso. Malgrado quelle cifre, io credo che le finanze nostre corrano il pericolo di dover soggiacere per essa ad un peso di qualche importanza. Guardando tuttavia all'importanza militare, strategica, commerciale, sociale, che questa linea può avere, io mi dispongo, non senza esitazione però, a dare il voto favorevole a questa legge; tuttavia non posso a meno di notare essere cosa straordinaria che sianvi oratori, i quali trovino che la garanzia di 25,000 lire per chilometro sia una cosa di pochissimo momento. Quando penso che la migliore delle nostre strade ferrate non spettante al Governo, qual è quella di Novara, non ha mai sorpassato il prodotto brutto di 20,000 lire per chilometro, e non si è che nel bilancio del prossimo anno che sono iscritte 22,000 lire, io non mi posso persuadere che di sbalzo la via ligure possa fruttare al di là.

Io conosco ed amo da lungo tempo la Liguria; l'ho percorsa in tutte le sue parti, e sono certo che, quando non aumentasse grandemente il passaggio dei forestieri, collegando la nostra linea colle grandi linee europee, giammai quella strada verrebbe a dare il prodotto che ne aspettiamo; imperocchè le popolazioni della Liguria rivolgono la loro attività, non alla terraferma, ma al mare; tutte le loro mire e i loro commerci sono verso il mare, e prima che le strade ferrate vengano a mutare una condizione di cose che dura da secoli, e che è loro imposta dall'indole loro e dalla natura, converrà che passi molto tempo. Dovendo dunque noi andar incontro ad un pericolo di aver a contribuire colle nostre finanze in una somma assai cospicua, io non vorrei che si procedesse oltre quanto ci è domandato dal Ministero.

Il Ministero ci ha domandato un concorso, non ci ha domandata la facoltà di trattare direttamente con alcuna società: perchè dovrà la Camera, rappresentante degli interessi dei contribuenti, quella sola a cui i contribuenti danno il mandato diretto di sindacare tutte le operazioni finanziarie, perchè dovrà essa, quando anche il Ministero non lo crede necessario, fare abbandono

dei suoi poteri? E qui mi torna in acconcio di domandare uno schiarimento. Se leggo la relazione della Commissione, veggio che, dopochè il Governo abbia trattato e conchiuso con una società, il capitolato dovrà essere sottoposto al Parlamento. Infatti la relazione dice:

« A dir vero, non possiamo che encomiare la delicatezza colla quale il Ministero, onde togliere persino la apparenza di predilezione, si è risoluto di aprire un concorso in base d'un capitolato sottoposto al giudizio della Camera, anzichè trattare direttamente con una compagnia, e presentare poscia gli articoli di contratto per chiederne la voluta approvazione. »

Stando dunque ai termini della relazione, io dovrei credere che, quando fosse accettato l'articolo primo della legge, la Camera si spoglierebbe del diritto che ha di preventivamente esaminare con quale compagnia debbasi trattare; ma le rimarrebbe pur sempre a sanzionare il trattato medesimo, come già si fece per altre linee. Però, se io guardo al progetto di legge, questa speranza scompare, ed apparirebbe che tutto sia posto nelle mani del Governo; che egli possa fare o no il concorso, trattare o no colle società private, e concludere definitivamente. Difatti l'articolo 1, modificato dalla Commissione, dice: « Il Governo è autorizzato a concedere la costruzione; » e non si dice che, fatta la concessione, debba sottoporla al Parlamento.

Quando questa approvazione fosse formulata nella legge, forse mi deciderei ad abbandonare alla volontà del Ministero il progetto del concorso; ma, se si dovrà intieramente porre nelle mani del Ministero la definitiva conclusione dell'opera, io dichiaro apertamente che non saprei mai decidermi a fare un abbandono così ampio dei diritti che competono ai rappresentanti dei contribuenti; e mi decido tanto meno a questo, inquantochè non è imposto dalla natura delle cose. Che se fosse imposto dalla natura delle cose, avremmo veduto il Ministero (il quale non si può dir troppo timido nelle sue domande ai rappresentanti della nazione) esitare a farci una domanda la quale egli stimasse utile alla propria amministrazione?

Nè questo solo io veggio nel progetto di legge, ma veggio abbandonato interamente alla volontà ministeriale tutto quanto riguarda le diverse linee che deve percorrere questa strada medesima. Ora, io domando, possiamo noi interamente abbandonare queste quistioni che sono esse medesime di tanto rilievo? Egli è evidente che qualora la strada, invece di seguire la linea naturale del mare pigliasse degli scorci, come si praticò nella strada ora percorsa della *Cornice*, che molti paesi sarebbero defraudati di ciò che loro è dovuto, di ciò che venne loro concesso, per così dire, dalla natura, e che noi andiamo incontro al pericolo di veder sancire delle ingiustizie che era nostro diritto e dovere d'impedire. Nè vogliate credere che, scrivendo nella legge questa concessione al Ministero, di dover esso prescrivere tutte le linee della strada ferrata e tutte le differenti stazioni, voi facciate ad esso un gentile regalo; voi farete il Ministero l'oggetto di richieste infinite, di preghiere, di ricerche continue; le

sue anticamere, che sono già pur troppo così popolate, diventeranno popolatissime in avvenire; perchè ciascuno crederà di poter ottenere dalla volontà ministeriale quello che egli aveva diritto di ottenere dalla giustizia e dalla libera parola dei rappresentanti della nazione.

Io quindi dichiaro che, se la legge comprenderà un emendamento per mezzo del quale venga prescritto ciò che è detto nella relazione, che cioè, fatte le debite contrattazioni, il Ministero le debba sottoporre alla sanzione della Camera, io non avrei difficoltà di lasciare all'arbitrio del Ministero di stabilire o no il concorso.

Io non potrei poi mai aderire alla seconda parte delle mutazioni introdotte dalla Giunta, con cui sono abbandonati al Ministero lo stabilimento della linea e delle varie stazioni della ferrovia stessa. Avvi forse una ragione perchè si ammettano cosiffatte disposizioni? Lo stato finanziario europeo è forse al presente tanto fiorente perchè si debba credere che sia prossimo a percorrere una curva discendente? Abbiamo forse dinanzi a noi una guerra, una pestilenza, o qualcuno di quei gravi eventi i quali possono minacciare la quiete europea e quindi causare sconcerti, in guisa che debba nascere quello che teme la Commissione, cioè che i capitali indietreggino, e non si possano più avere le proposizioni che per avventura si farebbero attualmente? Io nol credo, o signori. Noi siamo usciti, non ha guari, da una situazione disastrosissima; per lunga pezza vi furono pessimi raccolti in Europa; il colera e la guerra hanno funestato molte parti del continente europeo; ma ora noi poniamo piede nella via di una quiete la quale ci fa sperare che le condizioni finanziarie, anzichè deteriorare, andranno migliorando.

Ciò posto, siamo noi a fronte di potenti compagnie, le quali colla magia del nome e del credito loro possano darci garanzia che una pronta trattativa ci assicuri l'avvenire di questa strada, cosicchè, rimanendo dubbiosi ed esitanti, vi sia il rischio che vadano fallite tali speranze? Io non lo credo. Non conosco la compagnia *Wagstaff* nè la società *Rianzares*; e il non conoscere il valore di tali compagnie che si presentano per fare una strada ferrata di tanta importanza, mi dà qualche diritto a credere che esse non abbiano poi tanta potenza di capitali e di credito, che possano, onde concederci la loro opera, imporci un sacrificio che non ci è, ripeto, domandato dal Ministero medesimo.

Io, ricordando gli eventi della moderna storia, ho visto farsi in Ispagna una rivoluzione che si chiamò rivoluzione della pubblica moralità. Questa rivoluzione venne in gran parte attribuita all'indegnazione prodotta presso la nazione spagnuola da concessioni di strade ferrate, in cui il nome del capo di una delle due compagnie nominate era scritto, e non vi brillava certamente di luce limpidissima.

Io mi ricordo di aver letto nei giornali di Nizza le vicende di una lunga trattativa, nella quale il Ministero da una parte, il municipio dall'altra, caddero in collisione. Io non sono solito, lo sanno i miei colleghi,

ad adulare i ministri; ma debbo apertamente e francamente dichiarare che, se io fossi stato consigliere del municipio di Nizza, avrei col mio voto appoggiato l'intendente e l'ingegnere provinciale, organi del Ministero, contro la maggioranza dei consiglieri municipali. E, se io sono bene informato, l'individuo che fu oggetto delle discussioni che ebbero luogo nel seno del Consiglio municipale di Nizza, è appunto uno dei capi di una di quelle compagnie a cui io testè accennava.

Queste considerazioni mi fanno credere, come ho già detto, che non abbiamo innanzi a noi compagnie di tale importanza per credito e capitali che dobbiamo affrettarci a sciogliere il nodo della quistione, quasi ch'è fossimo davanti a tali offerte, a tali garanzie che nulla potessimo sperare di meglio. Ora io ho ferma fiducia che, quando noi avremo fatto una legge che assicuri 25,000 lire per chilometro ad una strada di tale importanza com'è quella di cui si tratta, ho ferma fiducia, dico, che noi vedremo sorgere compagnie di altro nome e di ben altra importanza, e che voi avrete guadagnato, aspettando, invece di perdere; perchè, lo ripeto, le condizioni finanziarie attuali ci fanno credere che il credito debba piuttosto entrare in una curva ascendente anzichè discendente.

BIANCHERI. Le ragioni addotte dagli onorevoli Casaretto e Torelli mi esimono dallo sviluppare lungamente gli argomenti che provano l'utilità e l'importanza della strada ferrata, la cui concessione è sottoposta alle vostre deliberazioni. Dirò soltanto all'onorevole Valerio che il timore che lo assale, che la guarentigia di 25,000 lire per chilometro sia eccessiva, timore che, a parer mio, deve sorgere al vedere che la ferrovia di Novara ha sempre dato una rendita minore, dovrebbe svanire, se egli considera che questa linea pone in comunicazione i principali e più importanti porti del Mediterraneo, e che perciò il movimento commerciale deve essere senza alcun dubbio considerevolissimo. Che di più la popolazione è così affollata nelle terre che la strada deve percorrere, da assicurare, anche solo dall'uno all'altro dei punti intermedi, un movimento ragguardevolissimo.

Vorrei che l'onorevole Valerio considerasse ancora che tutti i paesi i quali saranno da questa linea percorsi hanno prodotti che non sono consumati in paese, ma devono essere esportati; ed all'opposto che tutti gli oggetti di prima necessità quegli abitanti devono procurarseli dal di fuori. Questo deve necessariamente stabilire un tal movimento di mercanzie, oltre i viaggiatori, che quella strada ferrata deve essere chiamata ad un avvenire prospero quant'altra mai.

Nè vale la considerazione posta innanzi dall'onorevole Valerio, che questa strada si trova in concorrenza col mare: io vorrei che egli badasse bene che la maggior parte dei prodotti che vengono forniti da quei paesi sono prodotti di pregio, e traggono il loro valore dalla brevità del viaggio; quindi di necessità la strada ferrata avrà sempre la preferenza su qualunque altro mezzo di trasporto anche per mare, perchè la via di

mare è sempre incerta, rischiosa ed anche molto costosa. E certamente il deputato Valerio si convincerà che tutti i punti del litorale saranno per preferire la via ferrata tostochè sarà eseguita, la quale in poche ore metterà le loro merci a Parigi, a Londra, in Germania e dovunque, anzichè caricarle sopra una nave di piccolo cabotaggio, la quale alcune volte andrà soggetta ad avarie, a colpi di vento, a viaggi di 30 o 40 giorni, prima che le merci possano porsi in mare e partire per poi essere imbarcate sopra altra nave e così via via.

Vede dunque l'onorevole Valerio che, sia pel movimento dei viaggiatori che avrà, sia pel movimento maggiore di merci, questa ferrovia promette un tale avvenire di prosperità, che la guarentigia di 25,000 lire di rendita lorda per chilometro si può piuttosto chiamare guarentigia morale che materiale. Ma l'onorevole Valerio potrebbe a tale riguardo muovere l'appunto che fu affacciato dall'onorevole Della Motta, e dire: se questa linea ha tutta l'importanza che le andate attribuendo, perchè sarà necessario di dare una tale guarentigia?

Risponderò che a certe imprese una guarentigia morale è pur necessaria. Quando si tratta d'impresе colossali a cui non bastano i capitali nazionali, è necessario allettare i capitalisti esteri, i quali vogliono almeno avere la certezza che i loro capitali non saranno infruttiferi; egli è perciò che, se 25,000 lire non bastano a dare un interesse del 3 per cento, tuttavia sono sufficienti per eliminare il timore che i capitali possano rimanere infruttiferi, e nella peggiore ipotesi essi avranno sempre quel dato interesse assicurato. Ecco perchè il Ministero ha bene operato quando ha creduto che, sebbene questa linea avesse una certa importanza, fosse pregio dell'opera assicurare maggiormente i capitalisti con una guarentigia, la quale per lo Stato si sarebbe risolta in una guarentigia morale, ma che avrebbe ai capitalisti dato sicurezza di una certa rendita in ogni peggiore ipotesi.

Ciò posto, risponderò ad altre osservazioni che furono poste innanzi dall'onorevole Valerio, e fornirò all'onorevole Michelini quelle spiegazioni che mi credo in obbligo di dare in ordine alle modificazioni che furono recate dalla Commissione al progetto ministeriale.

L'onorevole Michelini ha fatto delle meraviglie, e queste meraviglie hanno preso il carattere di censura nella bocca dell'onorevole Valerio, perchè la Commissione stimò conveniente di variare il progetto del Ministero in questa parte, anzichè attenersi strettamente al progetto di concorso per la concessione ed esercizio della strada ferrata di cui si tratta, facendo immediatamente facoltà al Governo di addivenire alla definitiva concessione di questa strada ferrata.

Dirò brevemente le ragioni le quali hanno mosso la Commissione a questa determinazione di portare siffatta variazione al progetto di legge, alla quale il Ministero diede la sua approvazione.

Le considerazioni generali da cui fu spinta la Com-

missione a ciò fare consistono in questo, che, prima di presentarsi al concorso, era d'uopo che la società facesse studi di massima, e seri, su tutta la linea, ed era perciò necessario che la società la quale volesse costituirsi e presentarsi si sobbarcasse anzitutto ad una spesa che non sarebbe minore di trecento o quattrocentomila lire, era d'uopo anzitutto che si sottoponesse ad altre condizioni onerose. Ora, come è possibile che una società la quale non è ancora costituita, e che ha da presentarsi per assumersi quest'impresa così colossale, voglia, nell'incertezza, sottomettersi ad una spesa così ingente, così grave, come è quella di trecento o quattrocentomila lire e più? Come, d'altra parte, si potranno questi capitali radunare, senza sapere che possono essere impiegati immediatamente? Non si può dire ai capitalisti di tenere i loro capitali in serbo per due, tre, quattro mesi.

Ma a queste considerazioni un'altra assai più grave vuolsi aggiungere, ed è questa.

Signori, se nel frattempo che il concorso stava aperto che si stava deliberando a quale fra le società concorrenti sarebbe per essere concessa la strada, una crisi finanziaria fosse sopravvenuta a sospendere il mercato europeo, come altre volte accadde, credete voi che noi avremmo avvantaggiato le popolazioni alle quali pare abbiamo in animo di recare questo sommo beneficio? Credete voi che avremmo fatto il loro vantaggio quando, per avere qualche cosa di meglio, noi ci lasciassimo sfuggire l'unica occasione che siasi sin qui presentata, e che forse mai si presenterà, per concedere un tale beneficio a queste popolazioni, per chiamarle a nuova vita? Credete voi, o signori, che, a proposito di un'impresa la quale assorbe da 120 a 130 milioni, si possa dire: se non la concediamo oggi, la concederemo domani? No, o signori. Voi sapete che già, alcuni anni or sono, fu aperto un concorso per una strada ferrata, quella di Stradella, la quale aveva tutti i caratteri di utilità pubblica che si possono desiderare. Ebbene, che avvenne? Avvenne che una crisi finanziaria ci sorprese nel bel mezzo, mentre stavamo deliberando, e quella strada...

VALERIO. Fu ben altro il motivo.

BIANCHERI. Il motivo fondamentale fu questo, che la crisi impedì ai capitalisti di avvicinarsi a quella strada ferrata, e ci volle il patriottismo dei capitalisti della provincia ove doveva farsi quella strada medesima, ci vollero le condizioni che migliorarono, e specialmente la tenuità dell'impresa, affinché si potesse rimediare all'inconveniente a cui siamo andati incontro coll'idea del concorso. Ecco quale fu la vera cagione; ma, se per la strada ferrata di Stradella si fossero richiesti 120 milioni, posso assicurare l'onorevole Valerio che, non ostante tutto il patriottismo, tutta la buona volontà, tutta la non comune energia di quei proprietari, la strada ferrata di Stradella sarebbe probabilmente ancora al presente un desiderio.

A queste considerazioni generali ne aggiungerò ancora alcune speciali, le quali rimuoveranno ogni dubbio

nella Camera, e dimostreranno come la Commissione abbia bene operato appigliandosi a questo partito, anziché all'altro.

L'onorevole Valerio diceva: ma se voi aprite il concorso, certo è che molte saranno le società che si presenteranno; voi avete da una parte il vantaggio di società più ragguardevoli, più cospicue che si avvicineranno a quest'impresa, e dall'altra il vantaggio che ne può derivare allo Stato, in quanto che possono queste fare proposizioni più vantaggiose per la nazione. Egli citava i nomi di varie società le quali si erano accinte ad assumere l'impresa di cui si tratta; ma egli ignorava forse che, appunto perchè trattavasi di concorso, tutte le società si sono allontanate.

Ecco quello che forse ignorava l'onorevole Valerio. Egli deve sapere che la compagnia Rianzares, sulla quale si è dilungato a parlare, ha messo per base della sua domanda che non si parlasse di concorso. Prego l'onorevole Valerio a prendere cognizione delle carte che furono comunicate alla Commissione, e vedrà che il mandatario della compagnia Rianzares, signor Ponzio-Vaglia, scriveva: « Alle tali condizioni la società che rappresento si assumerebbe l'impresa, purchè non si parli di concorso. »

La società Talabot faceva altre condizioni, ma non voleva neppure sentir parlare di concorso; e così è delle altre società le quali, sentendo parlare di concorso, si allontanavano dall'impresa, e smettevano l'idea di assumerla. Dirò di più che molte delle condizioni annesse al capitolato vennero completamente respinte da varie società, e fra queste vi è appunto la società Talabot, società cospicua a cui pure si aveva in animo di concederla, ma che non volle sapere per nulla delle condizioni fatte nel capitolato. Una sola rimaneva la quale dava speranza che si sarebbe assunta quest'impresa, e sarebbero così stati coronati i voti di quelle popolazioni, e questa società è appunto quella che fu nominata poco fa dall'onorevole Valerio.

La Commissione ha considerato che se il concorso, rifiutato dalle società che si presentarono, è fatto per allontanare quelle che già manifestavano qualche voglia di accostarsi a questa impresa, certamente impolitico e, direi quasi, ingiusto sarebbe per quelle popolazioni di fare in modo che quella speranza che rimane ancora venisse ad essere distrutta. Ond'è che la Commissione ha creduto bene di afferrare la circostanza che si presentava, affinché un'impresa di tanta importanza potesse essere condotta a buon fine, ed ha deliberato di autorizzare il Governo alla concessione immediata di questa ferrovia. Il Governo ha aderito, e la Commissione è venuta in questo divisamento in quanto che prese a riflettere: se nel concorso una società facesse condizioni migliori di quelle che vengono ad essere indicate nel capitolato, certo è che la Camera sarebbe indotta a concedere a questa la costruzione della strada.

Ora, siccome il capitolato si lascia appunto tal quale era stabilito pel concorso, ne avviene che la nazione non se ne trova maggiormente aggravata; le condizioni ge-

nerali rimangono le stesse. E poichè la Camera era certamente disposta a spiegare la sua benevolenza sino al punto di concedere a queste condizioni la concessione della strada ferrata, tanto valeva il concederla senza il concorso, come dopo il concorso. E così si viene ad evitare il pericolo che nessuna società si presenti al concorso medesimo, che l'impresa vada deserta, epperò si debba ancora attendere per lunghissimi anni l'esecuzione di quest'opera, e che i voti di quelle popolazioni sieno alla fine coronati.

L'onorevole Valerio diceva che il fare facoltà al Governo di concedere la strada ferrata giusta le condizioni tracciate nel capitolato, è tal cosa per cui si lascia all'arbitrio del Governo la concessione. Ma io domando all'onorevole Valerio dove egli vegga l'arbitrio che si lascia al Governo. Quando la Camera sancisce le norme generali sulle quali il Governo potrà concedere la costruzione della ferrovia, ragione e necessità chieggono che il Governo non possa scostarsi dalle condizioni medesime; ond'è che, sino a tanto che il Governo si attiene strettamente alle condizioni imposte, è pienamente nella via legale, e mai nell'arbitrio. Il prefiggere anticipatamente le condizioni alle quali è concessa l'opera, esclude ogni sospetto d'arbitrio e favoritismo. Ed io non so come l'onorevole Valerio l'abbia potuto vedere, e come possa temere che sia un'arma troppo potente che si somministri al Governo in questa parte.

In ultimo, l'onorevole Valerio ha fatto censura alla Commissione perchè essa abbia stimato convenevole di scartare dal progetto di legge l'indicazione di vari punti sui quali verrebbe stabilita una stazione. Rispetto a ciò debbo dare alla Camera qualche spiegazione.

Quelli che hanno percorso la riviera conoscono come quella linea di terra sia intersecata ad ogni passo, dirò così, da un centro di popolazione. Molte terre non hanno fra loro che la distanza di un chilometro o di un chilometro e mezzo, ond'è che per una parte vi era l'inconveniente che, se si fosse stabilita una stazione in ogni paesello, certamente un tale provvedimento poteva riuscire di non lieve inciampo all'esercizio della ferrovia stessa.

Per altra parte ci era la considerazione che tutte le popolazioni vogliono essere tenute in egual conto, quindi bisognava accordare una stazione od una fermata a tutti i centri di popolazione. Nel progetto di legge presentato dal Governo, sebbene in termini generali si fosse spiegato che in tutti i centri di popolazione si sarebbe stabilita una stazione, tuttavia poi nominativamente s'indicavano alcuni centri principali. Ciò però non ha bastato a tranquillare l'animo di quelle popolazioni; ed ecco un affaccendarsi immenso per reclamare contro il progetto di legge presentato dal Ministero. Taluni non credevano abbastanza assicurato per parte del Governo che ogni centro di popolazione avesse o la sua fermata, o la sua stazione; taluni altri erano gelosi perchè una stazione si avvicinasse più ad un luogo che ad un altro. Ma ciò non basta ancora: molti paesi, anzichè stazioni di terza classe, volevano stazioni

di seconda classe; altri, di prima; altri volevano essere assicurati che la stazione sarebbe stata allo sbocco del villaggio, anzichè al centro della popolazione.

Infine, o signori, le reclamazioni erano infinite, le petizioni piovevano da ogni parte alla Commissione; ne potrei enumerare più di cinquanta. In mezzo a tutte queste difficoltà che si presentavano, la Commissione si è domandato se recare questa quistione nella Camera non sarebbe stata la stessa cosa come far sorgere un'infinità di quistioni di campanile.

ASPRONI. E Novara!

BIANCHERI. Scusi l'onorevole Asproni, nel caso della ferrovia di Novara si trattava di tre, quattro o cinque provincie che reclamavano; ma qui si trattava di vedere se la stazione sarebbe stata di secondo o di prim'ordine; se si sarebbe fatta una stazione o solo una fermata; se la stazione sarebbe stata allo sbocco della vallata anzichè nei centri della popolazione, e così via via, a tal che le questioni erano molte. Ora, domando io, quale sarebbe stato il criterio che avrebbe guidato la Camera nello scioglimento di siffatte questioni?

A fronte di tutte queste ragioni, la Commissione ha creduto che fosse miglior consiglio il lasciare intatto l'articolo 11 del capitolato, che indica tutti i paesi pei quali la linea dovrà forzatamente passare. Da ciò ne segue che l'inconveniente a cui accennava il deputato Valerio non può avverarsi, perchè, avendo i punti tracciati pei quali la linea debbe forzatamente correre, i centri principali di popolazione non possono essere abbandonati.

Prego poi l'onorevole Valerio di badare che nell'articolo 19 sono indicati i nomi di tutti i principali centri nei quali la stazione dovrà essere stabilita. Di più ancora, ogni sbocco di vallata dovrà avere una stazione o una fermata. Ora, per me che sono di quei paesi, e, l'onorevole Valerio mi permetta di dirlo, ne conosco i bisogni meglio di lui, io credo che ciò avrà per effetto di tranquillare perfettamente l'animo di quelle popolazioni, che non ne sarà alcuna la quale non sia per avere fermata o stazione secondo la sua importanza.

Potrà bensì avvenire che vi siano paesi i quali si lamentino perchè la loro stazione sia di terzo anzichè di second'ordine o per somiglianti cause; ma siffatte questioni vestono tale carattere speciale, che al potere esecutivo riesce assai meglio di scioglierle che non al legislativo, imperocchè a tal uopo si richiedono tanti elementi particolari e così diversi, che l'agitare siffatte quistioni nella Camera, sarebbe troppo lungo lavoro. Noi abbiamo stimato opportuno di semplificare il progetto di legge in modo che potesse sollecitamente essere approvato.

Se si fossero lasciate tutte le questioni che venivano poste in campo per le stazioni, bisognava avere la convinzione che non quattro o cinque, ma forse neanche quindici o venti giorni sarebbero bastati per sciogliere tutti questi nodi. Egli è per questo, o signori, che la Commissione vi ha presentato il progetto di legge, sì e come è stato sottomesso alle vostre deliberazioni.

Non mi rimane ora che a fare una preghiera alla Camera, ed è quella di volere sanzionare col suo voto questo progetto di legge, e di sanzionarlo il più presto, affinché vi possa almeno essere la speranza (e ripeto non vi è che speranza, e non certezza) che un'impresa di tanta mole quale è questa venga attuata, e così siano soddisfatti i voti di una gran parte della popolazione dello Stato, la quale aspetta da voi la sua rigenerazione.

PRESIDENTE. Il relatore della Commissione ha la parola per un fatto personale.

LAURENTI-ROUBAUDI, relatore. Io aspettavo a parlare per un fatto personale, perchè voleva prima rispondere a tutte le ragioni dette dall'onorevole Valerio sul progetto di legge; ma a queste avendo già risposto con molto senno e molta precisione l'onorevole Biancheri, mi limiterò al fatto personale.

L'onorevole Valerio parlò del Consiglio municipale di Nizza, del quale ho l'onore di far parte, e disse di corrispondenze tenute da questo Consiglio col Ministero a proposito di non so quale compagnia. L'onorevole Valerio è probabilmente in errore, e forse vi fu tratto da qualche giornale. Il Consiglio municipale di Nizza non ebbe mai comunicazione col Ministero a proposito di compagnie: le sue relazioni su questo proposito si limitarono su qualche domanda privata, ma non mai di una compagnia.

Desidero che l'asserzione dell'onorevole Valerio sia così rettificata onde stabilire le cose nel vero stato in cui si trovano.

VALERIO. Domando la parola per rispondere a questo fatto personale che mi pare niente personale...

LAURENTI-ROUBAUDI, relatore. Ho presa la mia parte a quel fatto come consigliere comunale, epperò credevo di potere rispondere per un fatto personale.

VALERIO. Io ho detto che il Consiglio municipale di Nizza si era trovato in urto col Ministero a proposito di un individuo; ho detto che furono in quella circostanza scambiate deliberazioni e comunicazioni di molta gravità e di molta importanza; che l'essere ora quell'individuo uno degli agenti principali di questa compagnia, dimostri non essere questa poi quell'ultimo desideratum che tanto si vanta, e come la medesima non sia certamente la sola che possa procacciare la rigenerazione delle popolazioni liguri testè pietosamente invocata dall'onorevole Biancheri.

PRESIDENTE. Il deputato Michelini ha la parola.

Voci. Domani! domani!

Altre voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Il deputato Michelini intende di parlare o rinunciare alla parola?

MICHELINI G. B. Faccio presente alla Camera che l'onorevole Torelli e l'onorevole Casaretto e l'ultimo oratore hanno creduto di confutare le mie parole; quindi credo d'avere il diritto di rispondere loro, e che perciò, molti essendo stati gli assalti, le difese non possono essere brevi. (*ilarità*)

Voci. Parli subito!

PRESIDENTE. Il deputato Michelini Giambattista ha la parola.

MICHELINI G. B. Io osservo che spesso accade che a quest'ora, sono oltre le cinque, si rimandi la discussione; non so per qual motivo non s'abbia da fare la stessa cosa oggi; a meno che si voglia adoperare diversa misura.

Voci. Domani!

Altre voci. No, parli subito!

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. Il motivo è che siamo ai 15 di maggio e vi sono ancora molte leggi importanti e tutti i bilanci da votare, e che quindi i deputati sanno abbastanza fare il sacrificio dei loro comodi per potere accudire al disimpegno dei pubblici affari. Per conseguenza anche il deputato Michelini vorrà, spero, accontentarsi di parlare immediatamente; non è sicuramente a lui che sia per venire meno o la faccondia o la copia di argomenti da aver bisogno della notte per meditare una risposta.

PRESIDENTE. Faccio osservare al deputato Michelini che la Camera può prolungare finchè le piace le sue sedute; e, poichè mostra ora volontà di ascoltarlo, se non vi rinuncia, io gli mantengo la facoltà di parlare.

MICHELINI G. B. Quantunque le circostanze allegate testè dal signor presidente del Consiglio esistessero già pochi giorni addietro, quando sono accaduti i fatti cui ho accennato, tuttavia procurerò di rispondere brevi parole alle cose dette in questa discussione che più particolarmente mi riguardano.

Io ho manifestato la mia meraviglia che senza emergente utilità il Ministero abbia abbandonato il sistema del concorso. La stessa opinione manifestata dall'onorevole Valerio parve censura al deputato Biancheri. Non mi pare siavi differenza a questo riguardo tra me ed il deputato di Casteggio, in quanto che la meraviglia facilmente si traduce in censura. Del resto ai motivi che l'onorevole Biancheri adduceva per dimostrare doversi abbandonare il sistema del concorso, ho risposto in gran parte anticipatamente.

Non ho risposto a due di essi, perchè non me li sarei mai più immaginati. Il primo riguarda la spesa fatta dalla società che ha sporta la domanda di concessione. Ma in primo luogo, se questi studi hanno una utilità, essi possono essere comprati da altri costruttori.

In secondo luogo, il Governo ed il Parlamento non devono tenere conto di tali spese. Avrebbe forse il Ministero impegnata la sua parola verso la società Wagstaff? Oh! in questo caso sì che la mia meraviglia si tradurrebbe in censura, perchè il Governo non avrebbe potuto vincolare sè e la nazione!

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Il Governo non ha vincolato nè sè nè la nazione; esso non ha vincolo con alcuno; ed io credo che l'onorevole Michelini abbia franteso quello che diceva l'onorevole Biancheri.

BIANCHERI. Per presentarsi al concorso era d'uopo fare degli studi, che richiedevano una spesa di 130,000 a 140,000 lire.

MICHELINI G. B. Dunque il signor ministro ha risposto al deputato Biancheri, dunque e Governo e nazione sono liberi di concedere la strada ferrata di cui si tratta a coloro che si contenteranno di una minore guarentigia; dunque questo motivo della spesa non può essere allegato per eliminare il sistema del concorso; dunque non ha nessun peso la ragione addotta dall'onorevole membro della Giunta.

L'altro motivo per cui l'onorevole Biancheri dice che si deve afferrare questo partito che ci viene fatto consistere nella possibilità di un cambiamento nel credito europeo; egli teme che crisi finanziarie possano impedire che altri capitalisti si accostino al concorso; ma questa è una supposizione gratuita; se egli vede nero l'avvenire, gli onorevoli Valerio, Casaretto e Torelli lo vedono color di rosa. A chi dobbiamo prestare fede in tale contraddizione? L'avvenire è dubbio; ma frattanto non bisogna fare un cattivo contratto pel timore di non farlo poi dopo nè buono nè cattivo. Così si regolano i privati, così devono regolarsi i Governi.

Ora, giacchè desidero di abbreviare, dirò poche cose riguardo alla quistione che è stata dibattuta tra gli onorevoli Biancheri e Valerio circa le stazioni.

In questo io non sono del sentimento nè dell'uno nè dell'altro (*Parità*); il mio sentimento, in primo luogo, è che il Ministero non stabilisca le stazioni.

L'onorevole Biancheri diceva che vi sono reclamationi immense; ebbene, ove ciò avvenga, queste reclamationi si faranno nelle anticamere ministeriali; e questo non sarebbe un rispondere all'argomento per cui si vorrebbe che il Ministero non stabilisca egli stesso le stazioni; anzi, se non avessimo ministri che, come la moglie di Cesare, sono al disopra di tutti i sospetti, se avessimo a temerne brogli ed intrighi, si potrebbe credere che di quelle stazioni potrebbero valersi nelle prossime elezioni.

Il mio sentimento sarebbe questo, che si lasciasse libera la società di stabilire quelle stazioni che crede opportune; questo è conforme, e credo che il presidente del Consiglio non dissenterà, questo è conforme ai principii di economia politica; i produttori sono quelli che conoscono meglio i bisogni dei consumatori; ma il signor ministro dei lavori pubblici pare che ne sappia più e dei produttori e dei consumatori e di tutti insieme, perchè egli vuole che le stazioni si stabiliscano piuttosto in questo che in quell'altro sito, piuttosto in tale che in tal altro numero; questa è la facoltà che è concessa dal capitolato al signor ministro.

Oh! quando il Ministero deporrà il mal vezzo di volersi immischiare nelle cose private, interpersi tra produttori e consumatori, per guastar tutto! Quindi si scorge facilmente che io non approvo che le stabilisca il signor ministro, come vorrebbe la Commissione, e non approvo che le stabilisca la Camera, come vorrebbe il deputato Valerio; ma voglio che le stabilisca la società stessa che costruisce la strada. Ma qui devo dire che, se io voglio si faccia quest'agevolezza alla società, intendendo che un altro vantaggio da essa si faccia alla na-

zione, voglio, cioè, che diminuisca la quota di guarentigia. E qui viene di nuovo un argomento a favore del mio progetto pel concorso, perchè, quando voi avrete dato alla società la facoltà di stabilire le stazioni dove crederà più opportuno, quando le avrete fatta questa facilitazione, essa vi farà quella del premio, e quindi sempre minore aggravio per le finanze. Il capitolato dice: « Il Governo, d'accordo colla compagnia concessionaria, stabilirà il numero delle stazioni, le classi di esse e le semplici fermate. » Questo va bene; ma il Governo, prima di venire ad approvare il contratto, costringerà la compagnia a stabilire quelle stazioni che vorrà; al contrario, se voi lasciate questa facilità alla compagnia, essa vi farà quella che deve starci soprattutto a cuore, perchè è in vantaggio dei contribuenti, quella, cioè, di abbassare la guarentigia che richiede.

Ecco le risposte che in breve io intendeva fare a coloro che hanno contraddette le cose da me dette.

COSTA A. Domando la parola sull'ordine della discussione.

PRESIDENTE. Il deputato Costa ha facoltà di parlare.

COSTA A. Prima di deliberare sull'articolo 1, vorrei che rimanesse bene inteso che la votazione di esso non pregiudica punto la discussione del capitolato.

Il primo articolo dice che il Governo è autorizzato a concedere la costruzione e l'esercizio della strada ferrata del litorale ligure, ecc., in base del programma-capitolato che va unito a questa legge. Se quindi non rimane bene inteso che la votazione del primo articolo non pregiudica la discussione del capitolato, io farei la mozione perchè questo venisse discusso prima che si voti il primo articolo della legge.

PRESIDENTE. Farò osservare all'onorevole preopinante che, votando il primo articolo, s'intende anche deliberato il capitolato. (*Movimenti diversi*)

Sul capitolato si fa discussione solamente in occasione di questo articolo, in cui è nominato.

Io faccio quest'osservazione chiaramente appunto per togliere ogni dubbio che potesse sorgere.

COSTA A. Quando è così, io intendo di proporre formalmente che, prima della votazione dell'articolo 1 della legge, si legga il capitolato.

PRESIDENTE. Farò osservare all'onorevole preopinante che si è sempre seguito il sistema di lasciar libero a qualunque deputato di proporre quegli emendamenti agli articoli del capitolato che credesse emendabili e di ritenere come approvati quelli contro i quali non vi fosse opposizione.

Se nessuno si oppone, terrò questo sistema, e conseguentemente inviterò quei deputati che volessero presentare emendamenti a proporli fin d'ora indicando gli articoli ai quali si riferiscono.

COSTA A. Allora prenderò la parola per proporre una modificazione all'articolo 11 del capitolato. La modificazione consiste nel togliere la particella o tra le parole *Camogli o Recco, Santa Margherita o Rapallo*.

Voci. A domani! a domani!

VALERIO. Io ho domandato la parola per rispondere al deputato Biancheri.

PRESIDENTE. Ora si tratta dell'ordine della discussione; quando si verrà al merito, il presidente terrà l'ordine d'iscrizione.

SINEO. Io propongo che si seguiti il praticato in simili casi, che s'intenda coll'approvazione dell'articolo 1 approvato il capitolato, salve quelle proposte che venissero fatte in aggiunta.

Voci. Oh! oh!

SINEO. Mi permetta la Camera: fra gli emendamenti che vennero proposti, ve ne ha uno il quale porterebbe non una modificazione, ma un'aggiunta al capitolato. Quando si è riservata la questione pregiudiziale sopra quest'emendamento dopo il quarto articolo, la Camera ha già deciso che resta sospesa la discussione sulle aggiunte al capitolato che si farebbero con questo emendamento.

VALERIO. Domando la parola sull'ordine della discussione.

SINEO. Io credo che se nessuno propone modificazioni espresse, precise, alle parole proposte dal Ministero nel capitolato, si possa andar avanti mantenendo l'intelligenza precedente.

PRESIDENTE. Trattandosi della posizione della questione, il presidente, che è incaricato di dirigere la discussione, deve osservare che, se le aggiunte si riferiscono a qualche parte della discussione che fu riservata, è indispensabile riservare la facoltà di fare aggiunte al capitolato in dipendenza di quelle decisioni che la Camera prendesse sugli emendamenti stati proposti. Ma in quanto il capitolato si riferisce al progetto di legge che fu proposto dal Ministero e dalla Commissione, mi pare che ogni sorta di emendamenti, compresi quelli aggiuntivi, si debbano discutere in occasione dell'articolo 1.

Quindi proporrei che si facessero ora tutti gli emendamenti che s'intendono presentare, relativi al capitolato, com'è proposto dalla Commissione, sospendendo solo quelli che si riferissero alla discussione che fu riservata.

VALERIO. Io credo che, per pigliare la via più spiccia e votare in questa sera l'articolo 1, che è il più importante della legge intiera, non vi ha che a seguire quanto fu fatto in occasione di quasi tutte le leggi. Quando, per esempio, abbiamo votati articoli in cui vi erano designate tabelle di stipendi, noi votavamo prima l'articolo, poi la tabella. Così si può fare per il capitolato. Per il capitolato avvi una serie di modificazioni proposte dalla Commissione stessa; di più vi sono domande di varie stazioni, di cambiamenti di linea. A me pare che prima di tutto si dovrebbe votare la legge, e poi il capitolato senza leggerlo per intero se si vuole; concedendo prima la parola a tutti quelli che proporranno modificazioni. Così abbiamo fatto sinora per quasi tutte le leggi che hanno un'appendice, come sono le tabelle degli stipendi.

PRESIDENTE. Farò alla Camera una proposta la

quale, credo, toglierà le difficoltà. L'articolo 1 della Commissione porta una modificazione alla seconda parte dell'articolo 1 del Ministero. Io proporrei che la Camera votasse la prima parte dell'articolo, riservando l'altra parte, dove è questione del capitolato, la quale si potrebbe discutere domani; e così verrebbero in campo gli emendamenti che si proponessero al capitolato. *(Sì! sì!)*

VALERIO. Mi permetta di rispondere all'onorevole Biancheri.

Voci. Risponderà domani!

PRESIDENTE. Do lettura della prima parte dell'articolo 1 del progetto per porla ai voti:

« Il Governo è autorizzato a concedere la costruzione e l'esercizio della strada ferrata del litorale ligure, dal Varo, confine di Francia, sino alla Parmignola, confine del ducato di Modena. »

VALERIO. Mi è giuocoforza di parlare adesso, perchè io desidererei appunto che si togliesse la parola *concedere*.

Sarò brevissimo: non farò un discorso, nè così lungo nè così eloquente come quello dell'onorevole Biancheri.

Tutto il discorso dell'onorevole Biancheri si può dividere in due parti: nell'una si rappresenta l'eccellenza della strada, la sua immensa produttività; coll'altra si dimostra l'immensa difficoltà di trovare delle persone che si presentino per intraprenderne la costruzione. *(Si ride)* Io prego l'onorevole Biancheri di veder modo di mettere d'accordo queste due dimostrazioni.

L'onorevole Biancheri ha detto, chiamando censure le osservazioni che io ho fatte: noi membri della Commissione non meritiamo la censura fattaci; noi non abbiamo proposto di concedere verun arbitrio al Ministero; ed io vi dico: voi avete proposto il maggiore arbitrio possibile, perchè voi c'invitate ad entrare nella via delle delegazioni di poteri, via pericolosissima. Quando una nazionale rappresentanza si spoglia della propria autorità, essa fallisce al proprio mandato e menoma l'azione dei suoi committenti.

L'onorevole Biancheri dice: non v'è arbitrio in quello che noi accordiamo al Ministero; ma io rispondo: non è commettere al Ministero un largo arbitrio; quando si lascia a lui di accordare quest'opera a quella compagnia che più gli piacerà?

In un'impresa di tanta importanza, in cui si tratta di raccogliere 120 milioni, di amministrarli bene, il far sì che l'impresa proceda attivamente, non è tanto facile; e di ciò ne abbiamo una prova nella strada ferrata esercitata dalla società *Vittorio Emanuele*, alla quale abbiamo già fatto tanti favori, che ha per capo una persona che porta il nome magico di Lafitte, ma che nondimeno procede nell'esecuzione di questa strada e nell'amministrazione della medesima in un modo che anche l'onorevole Biancheri non potrebbe, credo, dichiararsene molto contento. In un'impresa di tanto rilievo l'abilità, il credito, l'onestà del capo è tutto, e la scelta di questo tutto si lascia all'arbitrio dei ministri!

Il mettere dunque nelle mani del Ministero l'arbitrio

assoluto di accordare a chi vuole questa grande impresa di 120 milioni, alla quale impresa sta pure collegato l'avvenire finanziario del nostro Stato, poichè, malgrado la sua produttività, noi correremo però il pericolo di dovere scrivere nei nostri bilanci parecchi milioni per sussidiarla, il rimettere, dico, ciò all'arbitrio del Ministero, mi pare gravissima cosa.

Io torno a dirlo: i rappresentanti della nazione i quali non esercitano il potere che hanno ricevuto dai loro elettori, ma lo delegano ad altri, fanno un atto per cui non bisogna troppo agevolmente stabilire precedenti.

L'onorevole Biancheri ha dichiarato quasi impossibile il concorso, ed ha ascritto a questo sistema il ritardo della strada di Stradella. Non mi obblighi il deputato Biancheri a ritentare dolori antichi a proposito della ferrovia poc'anzi accennata; a me, cui non toccò mai l'accusa di municipalismo, increscerebbe il dover incorrere ora in quella taccia a proposito della ferrovia di Stradella, lungo la quale è posto il collegio elettorale che per cinque volte mi volle suo deputato. A parer mio, il maggiore impedimento perchè questa ferrovia non venisse prima recata a compimento, non stava nel concorso, ma bensì in una sola parola, e questa parola è *Vigevano*. L'onorevole Biancheri disse ancora: come sarebbe possibile lo stabilire le varie stazioni della via ligure davanti l'affacciarsi, il muoversi, l'agitarsi di tutte quelle popolazioni?

Ma, Dio buono! Io, che recentemente ho visto Genova commossa allorchè si discuteva la legge pel trasferimento della marina militare alla Spezia, non ho veduto agitarsi punto la Liguria (e noti l'onorevole Biancheri che l'ho percorsa dopo di lui) a cagione di queste stazioni. Non faccia dunque questo torto alla buona, all'eccellente, e, dirò anzi, alla forse troppo buona popolazione della Liguria! (*Ilarità*) Essa lascia sempre correre le acque per il più basso; e, se le accade di occuparsene, ciò fa sempre un po' troppo tardi. (*Risa di adesione a sinistra*) Ma quest'agitazione, quest'inquietudine, questa gelosia, questa rivalità da chi volete che siano calmate e fatte svanire? Dal ministro dei lavori pubblici.

Ma che? Questo grande, questo immenso onere, che ritenete troppo grave per 130 e più deputati, di cui molti giovani e gagliardi, volete addossarlo all'eccellente nostro ministro dei lavori pubblici, il quale è già così sopraccarico di occupazioni in un tempo in cui le strade ferrate hanno tanta parte nelle cose di politica e di amministrazione? Davvero è crudele la posizione di lui (*Ilarità*), ed a questo proposito non vedo nel mio amico il deputato Biancheri la carità cristiana di cui so essere informato il suo cuore. (*Nuova ilarità*)

Egli soggiunse pure: quale sarà il criterio che informerà la Camera nello sciogliere queste quistioni? Ma io glielo dico presto: lo stesso criterio con cui abbiamo sciolto tutte le altre. Crede l'onorevole Biancheri che le popolazioni poste sulle linee di strade ferrate che noi abbiamo votate, non avessero anch'esse dei desiderii di stazioni, e che non siano per quell'uopo venute alla Ca-

mera petizioni e domande? Ebbene, queste petizioni e queste domande presentate alla Camera diedero luogo a discussioni, ed alcune volte il Ministero è stato vinto, essendosi adottate delle stazioni che esso combatteva altre volte; e la maggior parte delle volte come accade, la vinse il Ministero; ma queste discussioni non durarono così lungo tempo, nè avvennero quelle grandi battaglie che si immagina l'onorevole Biancheri debbano succedere nel fissare le stazioni della strada ferrata della Liguria.

L'onorevole Biancheri soggiunge: ma in questo l'arbitrio non è pericoloso, perchè c'è un articolo nel capitolato, il quale fissa e le stazioni e le linee. Ma badi bene che quest'articolo lascia luogo a molte incertezze e molti dubbi. Per esempio, io vi trovo segnate *Recco* o *Camogli*, io trovo *Rapallo* o *Santa Margherita*. Se questo è fissare, io non so più che cosa sia il linguaggio parlamentare e il linguaggio logico. Queste stazioni non sono fissate, esse sono lasciate del tutto incerte, ed è naturale che vi siano delle popolazioni le quali credano di dover essere accertate di una cosa che è perfettamente nel loro diritto.

Ora mi riassumo. Io do il mio voto alla legge, quantunque con esitanza, perchè temo che le finanze abbiano a sopportare un peso grave; tuttavia il bene che da una così grande linea, come è questa, io mi aspetto, mi fa vincere questa peritanza, e vedendo così tranquillo chi sta a capo delle finanze, io mi sento più incoraggiato.

Io non insisterò neanche sulla quistione del concorso, seppure avvenga che, quando la concessione sia fatta, essa, secondo le parole del relatore della Commissione, venga sottoposta alle deliberazioni della Camera...

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. Ma allora è inutile discutere adesso. Se il contratto non sarà valevole, se non è ancora approvato in modo definitivo dalla Camera, non perdiamo tempo in questa discussione.

BIANCHERI. Dal momento che il capitolato traccia le norme dietro le quali deve essere concessa questa strada ferrata, la Camera approva anticipatamente il contratto che sarà poi stipulato.

VALERIO. È già una gran cosa il dar facoltà al Ministero di prendere impegno per lire 25,000 ogni chilometro per una strada la quale importerà 120 milioni; questo è un fatto di qualche importanza, e lo è tanto più quando questa autorizzazione si dà a ministri i quali, non solo non sono restii o timidi nel domandare fondi e crediti, ma, senza domandare, qualche volta se li pigliano; e se li sono pigliati per le fortificazioni di Casale, per quelle di Alessandria e per l'affare della Banca. Nessuno potrà mai, in questo, portare accusa contro i nostri ministri di titubanza, di timidità o di soverchi riguardi. (*Ilarità*)

Dunque, se i signori ministri non ci domandano più di un concorso, perchè concederemo loro di più? Credete di saperne, in materia di opportunità di oneri finanziari ed in materia di solidità delle compagnie, più

TORNATA DEL 15 MAGGIO 1857

di quello che ne sappia il Ministero? Se voi concedeste al Ministero più di quello che vi domanda in un'opera così importante, e che deve forse aver tanta parte nell'avvenire del nostro bilancio, voi commettereste, non esito a dirlo, una gravissima imprudenza.

Queste sono le ragioni che mi sono creduto in debito di rappresentare, sebbene brevemente, alla Camera, perchè essa sia persuasa essere eccessiva la facoltà che, non chiesta, noi concediamo al Ministero coll'articolo 1.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la parte dell'articolo della Commissione che ho testè letta.

(È approvata.)

La seduta è levata alle ore 6.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

Seguito della discussione del progetto di legge per un concorso per la costruzione di una strada ferrata dal Varo al confine modenese.