TORNATA DEL 27 GIUGNO 1857

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO CARLO CADORNA.

SOMMARIO. *Lettere del ministro della guerra in risposta a due petizioni ad esso rinviate — Omaggio — Relazione sul progetto di legge per l'approvazione del bilancio generale passivo dell'anno* 1858 *— Seguito della discussione del progetto di legge per modificazioni al capitolato colla società della ferrovia* Vittorio Emanuele, *e pel perforamento delle Alpi — Emendamento pregiudiziale del deputato Moia — Discorso del presidente del Consiglio contro la proposta del deputato Moia, in replica al proponente — Nuove osservazioni del deputato Moia, in appoggio della sua proposizione — Opposizioni alla medesima del relatore Cavour G. — La proposta del deputato Moia è rigettata — Considerazioni e domande dei deputati Brignone, Brunet e Valerio all'articolo* 16 *del capitolato, e spiegazioni del presidente del Consiglio — Approvazione dell'articolo — Opposizioni dei ministri delle finanze e dei lavori pubblici agli emendamenti della Giunta all'articolo* 63, *e parole in difesa dei deputati Cavour G. e Daziani — Si approvano le proposte ministeriali agli articoli* 63, 8 *e* 11 *— Istanze e domande dei deputati Valerio e Mellana sull'articolo* 23 *circa il mantenimento degl'impiegati nazionali — Spiegazioni e dichiarazioni del ministro dei lavori pubblici e del relatore Cavour G. — Approvazione dell'articolo — Aggiunte agli articoli* 26 *e* 50*; approvate — Aggiunta della Commissione all'articolo* 66, *combattuta dal Ministero, e appoggiata dai deputati Cavour G., relatore e Daziani, sulla diminuzione delle tariffe — Si approva la redazione della Giunta — Proposizioni del deputato Valerio sull'articolo* 109 *relativo alla sede della società, combattute dai ministri dei lavori pubblici, delle finanze e dell'interno, e dal relatore, e appoggiate dal deputato Biancheri — Cenni ed istanze del deputato Chapperon — Sono rigettate — I rimanenti articoli del capitolato sono ammessi.*

La seduta è aperta alle ore 12 meridiane.

CAVALLINI, *segretario*, legge il processo verbale della precedente tornata.

LETTERE DEL MINISTERO DELLA GUERRA SOPRA PETIZIONI.

PRESIDENTE. Si darà comunicazione di due lettere del ministro della guerra in risposta a petizioni stategli inviate dalla Camera in questi scorsi giorni.

« Torino il 16 giugno 1857.

« Si premette anzitutto che la petizione 5912 porta la data 4 maggio 1855, mentre non fu riferita alla Camera dei deputati che nella tornata 21 giugno 1857, e così oltre a due anni dopo.

« Riassumendo poi la storia che ha tratto al collocamento a riposo del postulante Traverso Giovanni Battista, già secondo piloto nella regia marina, si pongono in base le seguenti circostanze:

« 1° Che la relativa domanda fu trasmessa al Ministero dal comandante generale della regia marina con foglio del 18 gennaio 1856, n° 112;

« 2° Che nel preventivo progetto di pensione redattone dal Consiglio d'amministrazione, da cui tale domanda accompagnata, si era valutata come servizio effettivo la metà della navigazione fatta su legni mercantili con retribuzione alla Cassa invalidi, la quale, congiunta al servizio prestato successivamente nella regia marina, costituiva i 25 anni che la legge richiede (articolo 2° della legge 20 giugno 1851);

« 3° Che il Ministero, concorrendo in quel principio, non esitò di rassegnare come rassegnò a S. M. in udienza del 26 gennaio 1855 la domanda stessa, per cui il Traverso fu in quel giorno ammesso a far valere i titoli a pensione e nel giorno susseguente la inoltrava alla Commissione di liquidazione per l'ulteriore suo corso;

« 4° Che questa con lettera 13 febbraio detto anno, n° 78, avvertiva che, a tenore dell'articolo 17 della precitata legge, non essendo valutato il servizio prestato anteriormente ai 14 anni di età se non come aggiunta a quello che si richiede per aver diritto a pensione, e così dovendosi diffalcare dal calcolo degli anni di servizio del Traverso, mesi 7, giorni 2, ne trasse la conseguenza che non vi aveva ancora diritto, perchè il rimanente si residuava ad anni 24 appena;

« 5° Che a questa osservazione il Ministero con dispaccio 14 febbraio 1855, n° 2087, ne contrappose un'altra di non lieve importanza, qual si era quella che l'articolo 25 di detta legge parlando della navigazione su legni mercantili ne faceva caso separato dagli altri ser-

vizi, e che questa essendo valutata pel fatto solo che si retribuì durante essa alla Cassa invalidi, nulla importava che la retribuzione si facesse prima o dopo gli anni 14;

« 6° Che non paga la Commissione di questa contro osservazione, con foglio del 24 marzo detto anno, numero 136, mantenendo il suo primo principio, respinse nuovamente la domanda, facendo notare al Ministero che, qualora persistesse nel suo intendimento, non rimaneva che a farne oggetto di quesito al Consiglio di Stato;

« 7° In quel frattempo il Ministero, preoccupato del danno che senza sua colpa avrebbe potuto derivarne al Traverso, deluso nelle sue speranze di pensione, prese il benevolo temperamento di rimetterlo nuovamente di suo consenso a servizio onde compisse quel tempo che ancora gli mancava, ed in questo senso scriveva al comandante generale della marina con dispaccio 26 marzo 1855, n° 2279; quindi con relazione 20 aprile susseguente esplorava il parere del Consiglio di Stato predetto;

« 8° Nella deliberazione poi che emanò il 28 aprile lo stesso Consiglio non fu di dissimile avviso della Commissione e la calcò sugli stessi motivi;

« In quello stato di cose per quanto diversa continuasse l'opinione del Ministero, esso dovette di necessità lasciare trascorrere il tempo per cui il Traverso avesse raggiunti i 25 anni di servizio, ed in quest'epoca lo stesso avendo rinnovata la sua domanda, ne fece nuovo oggetto di relazione a S. M. e quindi rimise la pratica in corso per cui il Traverso con decreto 9 giugno 1856, ottenne la pensione di lire 660 a partire dal 1° detto;

« Non si saprebbe poi spiegare come la rappresentanza in quistione sia stata riferita alla Camera solo nella tornata del 21 corrente, quando cioè era cessato il motivo di reclamare; comunque però il sottoscritto si fa debito di esporre queste circostanze a schiarimento per chi di ragione.

« *Firmato:* La Marmora. »

« Torino, addì 26 giugno 1857.

« A seconda del voto emesso da codesta Camera nella tornata del 21 cadente mese, ho sottoposto ad attento esame la petizione di Stefano Meinardi che l'onorevole S. V. mi ha trasmessa colla lettera qui in margine indicata, e la lunga pratica esistente presso questo Ministero, che lo riguarda.

« Da siffatto esame io ebbi a rilevare quanto in appresso:

« Entrato addì 3 luglio 1814, e dopo aver servito alcuni mesi sotto il Governo francese nel corpo dei carabinieri reali, il Meinardi era rivestito del grado di maresciallo d'alloggio, allorquando addì 1° marzo del 1832, in seguito a rassegna d'ispezione, S. M. lo collocò a riposo colla pensione annua di lire 700, conferendogli il grado di sottotenente nel regio esercito.

« Sciolto dal militare servizio, e stabilitosi nella città di Chieri, offrì l'opera sua nei lavori d'uffizio al comando militare, che allora esisteva in quella piazza, opera che infatti prestò dal 1836 al 1844, e per la quale dal dicastero della polizia gli venne annualmente corrisposta una gratificazione.

« Appoggiandosi a tale suo volontario servizio ed a quello anteriormente prestato nel corpo dei carabinieri reali, il Meinardi indirizzò addì 25 settembre 1842 supplicazioni al Re per impetrare il grado di luogotenente ed una gratificazione.

« Da quell'epoca, e fino al mese di novembre dello scorso 1856, ben ventinove furono i ricorsi indirizzati dal Meinardi, parte a S. M. e parte a questo Ministero; e con essi ora richiamavasi perchè gli fosse stata assegnata una pensione inferiore di lire cento a quella per cui era stato proposto negli elenchi di rassegna, e chiedeva quindi che la sua pensione gli fosse di tanto aumentata o gli fosse concesso un gabellotto di sale e tabacchi; ora asseriva essergli stato dal Re concesso il grado di luogotenente con una gratificazione, ma che poi i relativi provvedimenti non furono mandati ad effetto per intrighi e raggiri di malevoli, ed invocava l'adempimento della volontà sovrana, non che la convocazione di una Commissione incaricata di scoprire i colpevoli; ora finalmente rinnovava tutte insieme simili domande, facendo vive istanze, perchè ad ogni modo, o favorevole o no, gli fosse dato categorico riscontro.

« Nè questo gli fu punto negato, perocchè dal 1846 al 1855 non meno di tredici furono le risposte che questo Ministero gli fece significare; se non che, tranne quella con cui in aprile 1853 gli si fece annunziare la concessione fattagli del gabellotto di sale e tabacchi di Frabosa superiore, dell'annuo reddito di lire 385, non poterono che essere negative, e possono riassumersi nei seguenti termini:

« 1° Essere affatto gratuita ed insussistente la di lui asserzione che siagli da S. M. stato concesso il grado di luogotenente ed una gratificazione, concessione di cui infatti non esiste presso questo Ministero la menoma traccia, ed essere tale sua credenza l'effetto forse di allucinazione o di agitata fantasia; nè poter quindi essere intervenuti raggiri od opera qualsiasi di malevoli;

« 2° Non potersi ad ogni modo concedere avanzamento in grado ad uffiziali in ritiro;

« 3° Non risultare punto che il Meinardi sia stato proposto per la pensione di lire 800, nè potersi aumentare quella di lire 700 di cui è provveduto, la quale infatti è per certo superiore a quella cui poteva ragionevolmente aspirare, stantechè all'epoca della sua giubilazione non contava che circa vent'anni di servizio;

« 4° Quanto al servizio prestato presso il comando di Chieri, non potergli dar titolo ad aumento di pensione, ed essere d'altronde pel medesimo stato retribuito con annue gratificazioni dal dicastero della polizia;

« 5° E finalmente non essere il caso di creare Commissioni per iscoprire colpevoli che non esistono, nè potersegli fare concessione di sorta oltre quella dell'assegnatogli gabellotto.

« Mi fo quindi un dovere di rendere di tanto la S. V.

onorevolissima informata a giusto appagamento di codesta Camera, la quale, siccome io confido, potrà dalle cose infin qui referte agevolmente riconoscere quanto siano infondati i richiami ed inattendibili le istanze contenute nella petizione dello Stefano Meinardi.

« *Firmato:* La Marmora. »

OMAGGIO.

PRESIDENTE. Il signor sindaco di Chiavari fa omaggio alla Camera di alcune copie di uno stampato che ha per titolo: « Indirizzo al presidente del Ministero sulla legge delle gabelle, votato da quel Consiglio comunale. »

Saranno depositate nella biblioteca della Camera.

RELAZIONE SUL BILANCIO GENERALE PASSIVO PEL 1858.

DI REVEL, *relatore.* Ho l'onore di presentare la relazione sul progetto di legge pel bilancio passivo del 1858. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 513.)

PRESIDENTE. Sarà stampata e distribuita.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER MODIFICAZIONI AL CAPITOLATO COLLA SOCIETÀ DELLA FERROVIA *Vittorio Emanuele*, E PEL TRAFORO DEL MONCENISIO.

PRESIDENTE. Continua la discussione sul progetto di legge portante la riforma del capitolato di concessione della ferrovia *Vittorio Emanuele* e l'apertura di una galleria attraverso le Alpi.

È ancora in dibattimento la proposta del deputato Moia, come emendamento al testo dell'intiero progetto.

Il signor presidente del Consiglio ha facoltà di parlare.

CAVOUR, *presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze.* Signori, al punto a cui è giunta la discussione, io allontanerò dal mio discorso ogni idea ed ogni considerazione che non si riferisca immediatamente alla quistione che si sta agitando.

Voi siete chiamati a decidere fra due sistemi che sono o si suppongono diretti entrambi alla costruzione della via ferrata da Susa a Modane, mediante il traforo del Moncenisio. I due sistemi hanno un punto comune: l'uno e l'altro vogliono che l'opera sia eseguita dal Governo ad intero suo rischio e pericolo.

Ma il primo sistema, quello del Governo, stabilisce che fin d'ora debbano essere determinate le condizioni alle quali l'opera compiuta abbia da cedersi alla compagnia *Vittorio Emanuele*. Onde giungere a queste conclusioni ed ottenere migliori condizioni, sia rispetto alla cessione, sia rispetto alle relazioni tra le finanze e la predetta compagnia, il Governo vi invita, nel medesimo tempo che vi propone di cedere anticipatamente il tronco da Susa a Modane, di sancire il contratto di fusione seguìto tra la società *Vittorio Emanuele* e quella della ferrovia di Novara, estendendo al capitale impiegato all'acquisto delle azioni della ferrovia di Novara la garanzia del 4 e mezzo per cento.

L'altro sistema, quello proposto dall'onorevole Moia col suo emendamento, consiste nel respingere la fusione e ordinare che il Governo assuma l'impresa del foro, rimandando ad epoca indefinita il determinare se ed a quali condizioni abbia da cedersi l'opera intrapresa. Prenderò rapidamente ad esame i due sistemi, esponendovi quali sono i vantaggi e gl'inconvenienti che ciascuno di essi presenta.

Nel primo discorso dell'onorevole Moia, la fusione della società *Vittorio Emanuele* colla società della ferrovia di Novara, fusione che fa parte integrante del sistema del Governo, era stata condannata come una di quelle condizioni che costituiscono il carattere leonino del contratto fatto dal Governo.

Le spiegazioni da me date parvero appagare l'onorevole Moia, poichè nella sua viva, mordace e spiritosa replica non fece più caso di questo contratto, nè lo poteva, poichè egli è troppo buon calcolatore per disconoscere che da questa fusione derivano vantaggi al Governo, e quello principalmente che consiste nel minor pericolo in cui esso si troverà di sopportare un onere a ragione della guarentigia data alla società *Vittorio Emanuele* del 4 e mezzo per cento. Infatti, se, mentre la strada di Novara non è ancora congiunta colle strade lombarde, se, mentre le strade affluenti non sono tutte compiute, nel tempo in cui non si parlava ancora del traforo del Moncenisio, il prodotto della ferrovia di Novara ha già superato di 32.000 lire l'interesse guarentito, egli è evidente che, quando tutte queste opere saranno realizzate, il prodotto di questa linea supererà inevitabilmente di molte centinaia di mila lire l'interesse guarentito; quindi nel caso che gli altri tronchi della strada *Vittorio Emanuele* non dieno che il 4 e mezzo per cento, voi avrete molte centinaia di mila lire di meno a pagare a questa società. Ecco in che modo il Ministero stipula contratti leonini!

L'onorevole Moia dovendo ammettere la bontà della strada di Novara, venne fuori con una nuova proposta e disse: poichè questo contratto è tanto conveniente, poichè la società *Vittorio Emanuele* ne ricaverà un prodotto maggiore di quello che è da voi guarentito, ebbene, comprino questa linea le finanze! Per tal modo, ecco l'onorevole Moia mettersi in aperta contraddizione colle dottrine che esso ha cercato di far prevalere in tutto il corso della Sessione! Quando in tutta la Sessione, fedele ai suoi principii economici, esso ha combattuto l'ingerenza del Governo, ed ha lamentato il numero sempre crescente d'impiegati governativi, e la tendenza ad estendere l'azione del potere in tutti i rami dell'economia, ecco che, spinto dallo spirito di opposizione, dal desiderio di vedere il Ministero in colpa, dal-

l'ansia di provare quanto inabile sia stato nel negoziare colla compagnia *Vittorio Emanuele*, viene a rimproverarlo perchè non ha esteso straordinariamente la sua azione comprando la strada di Novara, e crescendo per conseguenza a dismisura il numero degli impiegati di tutti i gradi inferiori e superiori. Ecco come lo spirito di opposizione spinto talvolta all'eccesso ci conduce all'inconseguenza!

Ma, o signori, io non esito a dirlo, il contratto fatto dalla società *Vittorio Emanuele* di acquisto della strada di Novara, se è buono per la società di Novara, e se migliora le proprie relazioni col Governo, non è poi nella sostanza così vantaggioso alla società stessa. Il contratto di Novara è conveniente pel Governo, perchè la strada di Novara darà un prodotto di oltre il 4 e mezzo per cento che è quello dal Governo guarentito. Ma basta forse il prodotto del 4 e mezzo per cento onde il contratto di acquisto di una strada ferrata sia proficuo? No, o signori; voi vedete dal corso delle azioni, e delle strade estere e delle strade interne, che il capitalista non crede impiego opportuno l'acquisto di un'azione di strada ferrata se non gli frutta dal sette all'otto per cento. Ed io ve l'ho detto l'altro giorno, e lo ripeto oggi (e voi lo potete verificare, leggendo il giornale delle strade ferrate che credo si trovi nella vostra biblioteca), le azioni delle migliori strade ferrate di Francia, quella di Lione, del Nord e dell'Ovest, si vendono in ragione del 7 od 8 per cento di prodotto apparente dall'ultimo dividendo. E presso di noi, o signori, non mancano fatti per argomentare quale sia la ragione d'interesse che i capitalisti aspettano dall'impiego dei loro capitali nelle azioni di strade ferrate. Non parlo del corso di quelle di Novara, il quale ora si mantiene elevato a cagione della speranza che si ha che voi approverete il contratto di fusione; ma se voi cercate di vendere azioni di strade ferrate le quali non hanno la prospettiva di essere acquistate, se voi cercate di vendere azioni della strada ferrata di Cuneo, di cui abbiamo presente alla Camera uno degli amministratori, ebbene questa strada che ha dato l'anno scorso un dividendo, se non erro, di 39 lire e qualche centesimo, se la memoria non mi tradisce, quota le sue azioni a 580. Le azioni della ferrovia di Cuneo si vendono dunque in ragione del 7 per cento. Se quindi la strada ferrata di Novara al prezzo elevato a cui fu comperata dalla società *Vittorio Emanuele*, darà un interesse maggiore del 4 e mezzo, ma minore del 7, costituirà per essa un mediocre affare, mentre potrà quel medesimo contratto essere vantaggiosissimo per le finanze dello Stato.

Contro questa fusione venne pure posta avanti una seria obbiezione dall'onorevole Della Motta: esso vi disse che non è favorevole al sistema delle garanzie d'interessi e che quindi a malincuore lo vedeva esteso. Risponderò schiettamente che sono, fino ad un certo punto, del suo parere; che in tesi generale non amo tali garanzie, e che se fossimo in condizioni tali nello stipulare questo contratto in cui il Governo avesse la scelta, io non mi pronuncierei per la garanzia d'interessi. Se noi vi abbiamo acconsentito è perchè questo era il solo mezzo per ottenere che una società estera intraprendesse un'opera che presenta gravi difficoltà, e perchè io amo più la ferrovia della Savoia, di quel che avversi il sistema delle garanzie. Ma una volta ammesso questo sistema, se trovo modo di diminuirne gli inconvenienti, io lo abbraccio con premura e con risoluzione.

Ora, o signori, io vi ho dimostrato matematicamente che il contratto di fusione ha per effetto inevitabile di diminuire il pericolo che corrono le finanze di dovere sottostare ad una perdita per insufficienza di prodotto della strada *Vittorio Emanuele*. Vi ho detto che, mentre estendiamo materialmente la garanzia, in fatto ne restringiamo le conseguenze: epperciò l'onorevole Della Motta, rimanendo conseguente al principio che io non contesto, della poca convenienza della garanzia, dovrebbe aderire al principio della fusione, perchè nel caso concreto lo rende meno grave e meno pericoloso. Un altro oratore che ha letto un discorso il quale era assai difficile sentire per cagioni delle particolari conversazioni, l'onorevole Annoni ha combattuta, se non erro, la fusione, perchè mercè di essa s'introduceva nell'interno del paese un'estera compagnia.

In verità, o signori, reputo che quest'argomento non possa avere gran peso presso di voi; io non cercherò di combatterlo attingendo i miei argomenti in un alto ordine politico, economico o morale, ma lo combatterò coi voti stessi del Parlamento.

Voi votaste, or son pochi giorni, due progetti di strade di ferro, una già commessa ad un'estera compagnia, quella da Annecy a Ginevra, e un altro grandissimo progetto, un progetto che, per la vastità dei capitali che richiede, non è secondo al progetto attuale, vale a dire quello della riviera, mentre sapevate, anzi avevate la certezza morale che questo progetto non poteva essere mandato ad esecuzione che da una compagnia estera. Non vi è nessuno in questa Camera, nemmeno il deputato Annoni, il quale possa immaginare che la ferrovia della riviera sia per essere, non dirò compiuta, ma iniziata da una compagnia nazionale, mentre il nostro mercato di capitali non potrebbe certo somministrare i cento o i centoventi milioni che quella strada richiede.

Dunque se la compra di una strada ferrata già esistente per opera d'una compagnia estera vi spaventasse, non avreste mai dovuto approvare la ferrovia della riviera, avreste dovuto respingere la strada da Annecy a Ginevra, non avreste nemmeno dovuto fare così buon viso alla proposta di una strada da Savona a Torino, la quale vi era presentata sotto gli auspizi di un'estera compagnia. Io adunque non vi occuperò di quest'argomento che già condannaste coi voti da voi dati.

Dimostrato che la fusione ha inconvenienti, non mi farò ora a ripetere che di volo i vantaggi che essa presenta. Col mettere in una stessa mano tutta la linea dal Rodano al Ticino, si assicura un molto miglior servizio internazionale; si assicura che questa compagnia farà tutti i sacrifizi necessari per attirare a sè il commercio

cotanto esteso che ora si fa tra la Lombardia e la Francia e l'Inghilterra per mezzo della Svizzera e del Reno; questo ci assicura altresì che il servizio sarà più rapido ed economico di quel che potrebbe combinarsi fra due compagnie diverse; finalmente ci assicura che, dovendo la società concorrere alla costruzione del *tunnel*, lo farà sopra una più larga scala. Egli è evidente che se non vi fosse la fusione, questa compagnia avrebbe un minor interesse in queste operazioni: data la fusione, stava al Ministero di cogliere tutti i possibili vantaggi da questa condizione di cose, e si lusingò di averlo saputo fare.

Ma si è ingannato, al parere dell'onorevole Moia, il quale gli ha dato implicitamente la patente d'incapacità assoluta. Perchè chiede l'onorevole Moia, ha il Ministero fatta la fusione prima di compiere le trattative per il *tunnel?*

La risposta è ovvia: perchè sapeva che dopo la fusione la società *Vittorio Emanuele* avrebbe avuto un interesse maggiore a costrurlo. Di più, fatta la fusione, il Governo si trovava esonerato dall'obbligo di concorrere alla congiunzione dello scalo di Novara con quello dello Stato; è poca cosa, ma pur sempre un risparmio di 150 o 200,000 lire.

Giustificata così, a quanto mi pare, la fusione, mi rimane a discorrere sulla parte più essenziale del contratto, quella della cessione del tronco da Susa a Modane alla società *Vittorio Emanuele.* Vi osserverò anzitutto che qui vi trovate a fronte di un solo contraente: non fatevi illusione, non avete davanti a voi la scelta delle persone con cui stringere il contratto.

In primo luogo voi avete un impegno morale colla società *Vittorio Emanuele;* è più che un semplice impegno morale, perchè vi è nel capitolato un articolo col quale, se il Governo non si lega in modo assoluto a fare il traforo del Moncenisio col concorso di quella società, lascia però supporre che un tale obbligo esista. Supponete fatto il traforo: chi volete che venga ad acquistare il tronco di strada da Modane a Susa?

Una circostanza che non ho posto sott'occhio alla Camera e che non fu avvertita, ma che è gravissima, si è che l'esercizio della strada di Susa, ed anche la sua proprietà, furono alienati alla società *Vittorio Emanuele.* Voi vi siete impegnati di cedere l'esercizio della strada a questa società; le avete venduto le azioni dello Stato, e le avete dato il diritto di riscatto, dopo 20 anni, delle azioni che sono tuttora nelle mani del pubblico. Quindi la società *Vittorio Emanuele,* anche quando respingiate la fusione, come vorrebbe il deputato Moia, rimane in possesso della linea da Susa a Torino.

Ciò essendo, quale compagnia al mondo vorrà acquistare il tronco di strada da Susa a Modane? Chi vorrà assumere l'esercizio di 50 chilometri di strada in condizioni così difficili, come quelle in cui si trova quel tronco? Io ho l'intima convinzione che se questa strada fosse costrutta e messa in esercizio, non trovereste a venderla non per lire 520,000, come la vendete alla società *Vittorio Emanuele,* non per lire 400,000, non per lire 300,000, ma forse nemmeno per lire 100,000 il chilometro.

Qui l'onorevole Moia mi farà un rimprovero, al quale voglio rispondere anticipatamente. Egli dirà: è questa la conseguenza della vostra imprevidenza nell'aver alienato l'esercizio della strada di Susa.

MOIA. Alienazione che io non ho approvata.

CAVOUR, *presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze.* L'onorevole Moia mi fa questo rimprovero: vede dunque la Camera che non mi era ingannato: il rimprovero lo aveva già in petto; è meglio averlo fatto uscire prima. *(Ilarità)*

Egli ci dice: voi avete fatto male. Io non lo accordo, poichè, come ho l'intima convinzione che il contratto attuale è il migliore di tutti i contratti che si potevano fare, come del pari sono intieramente persuaso che la fusione non si sarebbe fatta, se non si stipulava prima il contratto della strada di Susa, io mi applaudo di aver contribuito a questa concessione. Io sono a questo rispetto di un'impenitenza finale, da cui non mi guarirà probabilmente l'onorevole Moia.

Ma io ammetto, se così vuolsi, che siasi fatto male suppongo che fosse ancora da farsi; ed io ripeto che una società come quella di Susa, non sarebbe stata in condizione di farvi offerte per assumere l'esercizio, e meno ancora per acquistare la strada da Susa a Modane, e che quando questa ferrovia si fosse fusa con quella di Novara, nemmeno questa sarebbe stata in condizione di farvi offerte altrettanto vantaggiose, come ve le fa la società *Vittorio Emanuele,* e ve lo provo immediatamente.

La strada di Novara è una buona strada di per sè, la quale darà in pochi anni grassi dividendi ai suoi azionisti. Essa ha costato poco di costruzione, corre in un paese ricchissimo, ha un traffico locale enorme, ed un traffico generale fra i punti estremi che andrà ogni giorno crescendo. Or bene, credete voi che questa strada, che è in sì buone condizioni, andrà a peggiorarle assumendo un tronco cotanto costoso quale è quello da Susa a Modane? Credete voi che la società di Novara, che ha costrutto la sua strada mediante 150 o 160,000 lire per chilometro, in paese ove il traffico locale è vivissimo, potrebbe consentire a comprarvi al prezzo di 520,000 lire per chilometro una strada alpestre?

No, signori, non vi fate di queste illusioni. Gli amministratori di quella società sono troppo accorti per commettere di questi errori. Quando il *tunnel* fosse aperto, quella società vi direbbe: esercitate il vostro *tunnel*; se mi porterete dei viaggiatori e delle mercanzie, invece dell'otto o nove per cento, noi avremo il dieci o l'undici; ma non andremo ad esporre i nostri capitali, ad esporci ad un'alea pericolosa per unire ad una strada che corre nelle grasse pianure della valle del Po un tronco che corre fra i più scoscesi ed i più impraticabili dirupi.

Se la società *Vittorio Emanuele* vi fa questa proposta, ne sapete il perchè? Egli è perchè la sua ferrovia corre già in località poco meno disagevoli di quella del tronco

fra Modane e Susa; si è che la strada *Vittorio Emanuele* invece di correre in grasse pianure, corre per molto tratto in isterili vallate. Si è che la strada *Vittorio Emanuele*, invece di costare ai suoi azionisti 150 o 160,000 lire, come costa quella di Novara, ne costerà 250, se non 300,000; perchè essa ha già a suo carico, due tronchi non meno costosi di quello da Susa a Modane, mentre il tronco da St-Jean a Modane ed il tronco da Aix a Culoz possono per le difficoltà paragonarsi alla linea che lo Stato si propone di eseguire nella valle della Dora. La ferrovia *Vittorio Emanuele* serpeggia fra le montagne, e cerca ora di uscirne col rompere la somma barriera, che la separa dalle ubertose pianure del Po.

Signori, io lo dico con piena convinzione, io lo dico con la certezza che nessun uomo esperto negli affari mi smentisca, se la compagnia *Vittorio Emanuele* non fosse impegnata, come lo è, se non avesse già speso 25 milioni, essa, senza dubbio non consentirebbe a questi patti. E se non vi fosse già una compagnia a noi legata, se la cosa fosse a caso vergine, voi non trovereste in Europa, al momento in cui ho l'onore di parlare, un solo solido ed illuminato capitalista che accetterebbe le condizioni che accetta la società *Vittorio Emanuele*.

Dunque non vi fate illusioni, non potrete trattare che colla società *Vittorio Emanuele* e non avreste potuto sperare di trattare quand'anche non si fosse fatta la cessione dell'esercizio di Susa. Ora, quando non vi è che un sol contraente, bisogna riservarsi, onde ottenere le migliori condizioni, tutta la libertà di azione, bisogna non vincolarsi rispetto all' altra parte, conviene avere un'arma per combatterla. Ora quale è l' arma che noi abbiamo contro la società *Vittorio Emanuele*? Noi le diciamo: o accettate queste condizioni, o noi non vi facciamo il *tunnel*. Noi non vogliamo sobbarcarci in una spesa di 40 milioni, se non siamo certi che voi pure concorrerete per 20 o 21 milioni. Questo ragionamento ha un gran peso sulla società, e la discussione che dura tuttora in questo recinto aumenta questo peso, perchè dimostra la difficoltà che abbiamo ad ottenere la sanzione della convenzione.

La compagnia *Vittorio Emanuele* che ha un immenso interesse nell'apertura del *tunnel* e nel compimento della strada, deve necessariamente fare dei sacrifizi. Ma, se voi decidete in modo assoluto, irrevocabile, che farete il *tunnel* e che tratterete poi dopo, allora la compagnia *Vittorio Emanuele* sarà certamente meno disposta a secondare i vostri sacrifizi; questo è di una evidenza tale che io non so comprendere come non faccia impressione sull'animo di ognuno di voi. Se la strada fosse fatta interamente, la compagnia direbbe: esercitatela voi questa strada; e come sarebbe sicura che nessun Governo, nessun Parlamento vorrebbero lasciare inesercitata la strada una volta costrutta, per costringere la compagnia *Vittorio Emanuele* a gravi sacrifizi, essa avrebbe l'intiero vantaggio della vostra impresa.

Il sistema dell'onorevole Moia è un po' meno pericoloso; egli dice: quando voi avrete fatto quattro chilometri e che sarà provata la bontà del metodo di costruzione, siate sicuri che nessun Parlamento vi negherà fondi per progredire nei lavori. Gli interessi economici del paese, gli interessi politici ed altresì gli interessi indiretti delle finanze sono tali che, quando anche in allora la compagnia si ricusasse di concorrere, tolta l'incertezza, voi progredireste risoluti ed il più prontamente possibile, o almeno sareste condotti ad avere condizioni meno favorevoli di quelle che ora vi sono consentite dalla compagnia *Vittorio Emanuele*.

L'onorevole preopinante soggiunge: ma che cosa è poi la somma che vi dà questa compagnia? Venti poverissimi milioni...

MOIA. Ma no, non li dà.

CAVOUR, *presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze*. Permetta. Nella scorsa tornata mi sono dimenticato di rispondere a questa sua osservazione; me ne riconosco in fallo: ma ciò accadde perchè eravamo già alle ore 5 1/2, e mi pareva che la Camera si mostrasse già alquanto stanca ed impaziente; ma ora gli risponderò.

Che cosa sono questi 20 milioni? dice egli; sono 400,000 lire per chilometro, alle quali bisogna aggiungere l'interesse ed il materiale mobile. Insomma questa somma di 20 milioni non colpisce in verun modo l'immaginazione del deputato Moia; egli non ne vuole far caso.

Egli avverte che è un semplice imprestito al 4 e mezzo per cento, e che voi potete stringere agevolmente un imprestito al 5 e mezzo per cento; il vantaggio che vi fa questa società non è che dell'1 per cento, cioè di una ventina in circa di mila lire all'anno; ed è questa così tenue cosa che non conviene nemmeno badarvi. Se così fosse, bisognerebbe inferirne che la strada non dia un prodotto netto neanco di un centesimo. Se la strada fra Susa e Modane non rendesse un centesimo, l'ipotesi dell'onorevole Moia potrebbe verificarsi, e noi saremmo costretti di corrispondere il 4 e mezzo alla società Laffitte.

Io non ho dissimulato le difficoltà dell'esercizio di questa strada, ma vi faccio osservare che essa darà un prodotto non indifferente, giacchè, a norma di quanto ci consente la legge, noi potremo stabilire tariffe eccezionali, non già sulle merci a piccola velocità, ma sui viaggiatori e sulle merci a grande velocità; lo potremo fare tanto più che la differenza fra il tempo che ci vorrà a percorrere quella strada e quello che è necessario valendosi delle linee rivali, è tale che supererà d'assai la maggiore spesa che si dovrà fare per 50 o 70 chilometri; mentre d'altronde questa spesa maggiore non sarà molto rilevante, sarà forse di tre, quattro o cinque lire per ogni viaggiatore di prima classe, locchè è cosa assolutamente insignificante.

Se non erro, l'onorevole Menabrea vi ha dimostrato con calcoli che, mercè di un aumento del 75 per cento sui viaggiatori e sulle merci a grande velocità, si ritrae il 50 per cento delle spese di esercizio, e quel tronco vi darà il prodotto netto di 15 a 20,000 lire per chilometro. Quindi il non eseguire la strada produrrebbe sui

proventi un sacrifizio di 200 a 300,000 lire all'anno. Ma l'onorevole Moia non ha avvertito esservi un'altra condizione nel capitolato, la quale dice che questa garanzia speciale cessa quando l'interesse su tutta la linea sarà del sei per cento.

Ora, o signori, io non disconosco e non ho mai disconosciuto, nemmeno nella discussione della legge della strada da Annecy a Ginevra, che fino a tanto che il Moncenisio non sarà perforato, le linee della Savoia daranno un profitto, relativamente al costo, mediocre; ma, quando sia aperto il Moncenisio, io non ho più il menomo dubbio che la rete completa debba fruttare il sei per cento, e questo lo darà in gran parte a cagione della posizione, poichè, fatto il traforo del Moncenisio, le strade di Novara e di Susa renderanno molto più del sei per cento, anche tenuto conto del costo attuale delle azioni di Susa; e l'onorevole Moia lo crede al pari di me, poichè attribuiva al passaggio del Moncenisio un prodotto chilometrico di 12.000 lire, ciò che raddoppierebbe il prodotto della ferrovia di Susa ed aumenterebbe del sei per cento il prodotto di Novara.

MOIA. Ho detto 12,000 lire di prodotto lordo.

CAVOUR, *presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze.* La strada di Susa diede da 14 a 15,000 lire di prodotto lordo l'anno scorso, dimodochè raddoppierebbe il prodotto della strada di Susa ed aumenterebbe da 50 a 60,000 lire per cento quello che la strada di Novara ha dato l'anno scorso.

Io ritengo adunque che, quando il Moncenisio sarà traforato, egli è più che probabile che quella strada darà il sei per cento. E diffatti, o signori, non vi sarà un solo viaggiatore, un solo *touriste* in Europa che non voglia venire a vedere questa meraviglia; si contano tutti gli anni 200,000 viaggiatori a dir poco, che si recano a diporto nella Svizzera. Io vi domando se, quando vi sarà una strada ferrata da Ginevra al Moncenisio e quando si potrà partire da Ginevra al mattino, vedere il *tunnel* e ritornare a casa la sera, non avremo un concorso enorme di viaggiatori. Certo, se l'organo della curiosità non viene in un subito distrutto nel cranio umano, è evidente che, fatta quest'opera, avrete un traffico notevolissimo, un traffico che deve produrre il sei per cento.

Ed invero, se la società *Vittorio Emanuele* non avesse la speranza di ottenere questo sei per cento, credete voi che si sobbarcherebbe in questa impresa, credete voi che avrebbe decretato di emettere nuove azioni, credete voi che le sue azioni non sarebbero al disotto del pari? Poichè, ve lo ripeto, attualmente le azioni di strade ferrate si vendono qui a Torino come a Parigi in ragione del 7 o dell'8 per cento; se gli azionisti presumessero di non ricavare che il 4 1/2 per cento guarentito, allora le azioni perderebbero il 20, il 30, il 40 per cento. (*Il deputato Brignone sorride*) E poichè veggo che l'onorevole Brignone ride, prendo ad esempio le azioni della ferrovia di Pinerolo. Al prezzo attuale esse rendono il 6 1/2 od il 7 per cento; se non vi fosse che il 4 1/2 guarentito, invece di 270, si venderebbero a 150 lire.

L'ipotesi dunque del 6 per cento non è immaginaria, essa è fondata sopra i migliori calcoli possibili. Quindi il concorso dei 20 milioni non è semplicemente un imprestito, ma un concorso bell'e buono, il quale per alcuni anni potrà produrre un sacrifizio di qualche centinaio di mila lire all'anno, ma che cesserà poco tempo dopo l'apertura del *tunnel*. E notate che, quando la compagnia avrà raggiunto la cifra del 6 per cento, essa dovrà rifondere naturalmente la somma che il Governo avrà data per compiere l'interesse guarentito.

Per quanto ebbi a dire sin qui, ho fiducia di avere supplito alla dimenticanza occorsami nel discorso dell'altro giorno, la quale dimenticanza procurò un facile trionfo all'onorevole Moia; e con questo parmi avervi provato che veramente la compagnia ci dà un reale concorso di 20 milioni.

Ritenete che non avvi altro concorrente tranne la compagnia *Vittorio Emanuele*. Essa ci dà tutto quanto possiamo ragionevolmente sperare in ora che siamo ancora assolutamente liberi di progredire nell'impresa o sospenderla, concessione che non ci farebbe il giorno in cui sareste definitivamente impegnati; che non ci farebbe quando aveste fatti i quattro chilometri di cui parla l'emendamento dell'onorevole Moia.

Mi pare di aver pure con questo purgato la convenzione dai principali appunti fattile dal deputato Moia, giacchè io non voglio menargli buono l'argomento di conservare la vostra libertà per esperimentare il metodo Jouffroy, il metodo Delorenzi e non so quanti altri metodi, perchè tutti i giorni se ne presenta uno nuovo. Io penso, o signori, che, se aveste un dubbio serio sopra l'efficacia del sistema della compressione idraulica e sull'impiego dell'aria compressa nella costruzione del *tunnel*, voi non vi impegnereste nemmeno per quattro chilometri. Non parlo dell'impegno di conservare la vostra libertà in vista degli avvenimenti politici, giacchè non vi è vincolo di tempo nel contratto colla società *Vittorio Emanuele*, e rimane bene inteso che sarete sempre liberi di proporzionare i vostri sforzi ai mezzi di cui potrete disporre.

Veniamo ora all'esame del sistema proposto dall'onorevole Moia. Secondo questo sistema si vorrebbe che si cominciassero gli esperimenti. Infatti l'onorevole proponente è venuto a fare questa proposta a titolo di transazione, giacchè nel suo discorso esso si è valso di molti argomenti che farebbero contro la proposta stessa, se fosse venuta dai banchi del Ministero. Egli è venuto esponendovi tutti i pericoli che quest'impresa doveva incontrare, l'incertezza dei suoi risultati, ed ha biasimato il sistema primitivo della linea, e quanto si era fatto finora; e, parlando del sistema idropneumatico, acconsentì che fosse esperimentato, poichè così voleva la Camera, giacchè ha dichiarato apertamente che in esso non aveva alcuna fede. A tenore del sistema dell'onorevole Moia s'intraprenderebbe adunque senza alcuna fede, senza alcuna fiducia in un felice risultato, una prova di quattro chilometri nel Moncenisio. Io capirei questo sistema se questa prova non costasse che

alcune centinaia di mila lire, un mezzo milione o un milione; ma questa prova ci costerà somme rilevantissime.

Per fare quattro chilometri di perforamento voi dovrete stabilire i due accessi della galleria, le macchine, le officine e gli apparecchi, come se si dovesse fare l'intera opera; dovrete spendere per le officine soltanto forse un milione, come, se non erro, sta scritto nel progetto. Di più, la galleria è stimata 20 milioni; io non penso che i primi chilometri siano i meno costosi, anzi, facendomi l'eco dell'opinione della Commissione tecnica, ritengo che i mezzi di operazione dovranno andare progressivamente perfezionandosi, e presumo quindi che l'ultimo chilometro costerà senza dubbio meno del primo. Quindi, o signori, questo sperimento che l'onorevole Moia consente di fare, quantunque non abbia fede in esso, verrebbe a costarci 6 o 7 milioni.

Or bene, se non avete fede nella possibilità della linea e nel sistema dei nostri ingegneri, sospendete la legge, rigettatela, date il mandato al Governo di fare nuovi studi.

Così facendo, io capirei questo sistema; ma voi, dubitando ancora, ci dite: proviamo, spendiamo sei o sette milioni. E perchè? Forse per essere in condizione migliore? No, ma bensì per essere poi costretti, riuscendo, ad accettare la legge che ora possiamo fino ad un certo punto dettare. Ed invero io non capisco (avendomi l'onorevole Moia dato quasi patente d'imbecillità, posso essere scusato se trovo un concetto assurdo) che vi sia un sistema meno conveniente e più rovinoso per lo Stato di quello dell'onorevole opponente; perciò, a nome del Ministero, io vi dichiaro che noi lo respingiamo assolutamente, e che non consentiremo mai a mandarlo ad esecuzione, avendo la ferma convinzione che l'adozione di simile proposta equivarrebbe al rigetto della legge che abbiamo avuto l'onore di proporvi.

Mi pare, o signori, di avervi dimostrato matematicamente che fra i due sistemi quello del Governo è da preferirsi; che, sia per coloro che hanno fede, come noi, sia per coloro che dubitano col deputato Moia, il sistema del Governo sia il migliore; mi pare di avervi dimostrato che non vi sia da scegliere che fra il sistema del Governo e la sospensione della legge attuale ed il suo rinvio, finchè nuovi esperimenti e più abili negoziatori siano riusciti da un lato a togliere ogni incertezza e dall'altro ad ottenere migliori condizioni.

Signori, l'impresa che noi vi proponiamo, non vale il celarlo, è impresa gigantesca; la sua esecuzione dovrà però riuscire a gloria ed a vantaggio del paese. Noi non vi abbiamo mai dissimulato essere noi convinti che questa impresa non potesse condursi a compimento senza vincere grandissime, immense difficoltà; non ci siamo dissimulati la grandezza della responsabilità che noi assumevamo col chiedervi in certo modo un voto di fiducia. Ma se le difficoltà che si debbono incontrare sono molte, non è meno grande la speranza che abbiamo di poterle vincere.

Ma le grandi imprese non si compiono, le immense difficoltà non si vincono che ad una condizione, ed è che coloro, a cui è dato di condurre queste opere a buon fine, abbiano una fede viva, assoluta, nella loro riuscita. Se questa fede non esiste, non bisogna accingersi a grandi cose nè in politica, nè in industria; se noi non avessimo questa fede, non verremmo ad insistere avanti a voi chiamando sul nostro capo una così grave responsabilità. Se fossimo uomini timidi, se ci lasciassimo impaurire dal pensiero della responsabilità, potremmo adottare il sistema del deputato Moia, quantunque esso, in fin dei conti, possa avere una riuscita fatale. Ma non avvezzi a queste mezze misure, non usi a propugnare una politica timida, vacillante e perplessa, noi non potremmo accettare la sua proposta, e vi invitiamo a librare nelle vostre bilancie i due soli sistemi razionali: quello dell' esecuzione mediante un contratto fin d'ora stipulato colla compagnia Laffitte, oppure il rinvio ad altri tempi di questo ardimentoso tentativo.

Voi mi direte, o signori, dove noi, che in qualità di uomini di Stato non dovremmo lasciarci dominare dall'immaginazione, dove abbiamo attinta questa fede, che in certo modo può, se non trasportare, almeno traforare i monti. Ve lo dirò.

La nostra fede riposa anzitutto sull'esame dei mezzi che sono stati proposti per compiere l'impresa. Nel Ministero, mi sia lecito il dirlo, vi è pure un uomo tecnico di qualche valore, ed anche coloro che non sono uomini tecnici, non sono però assolutamente digiuni d'ogni nozione scientifica da non potere, almeno approssimativamente, apprezzare le ragioni che sono esposte da uomini tecnici valentissimi. Noi abbiamo fede nel giudizio di una Commissione la quale conta nel suo seno scienziati di prim'ordine, ingegneri abilissimi, giovani professori di un tal merito, che in pochi anni sono passati dal banco della scuola al seggio dell'Accademia; uomini nei quali, prima dell' esame dei metodi impiegati, regnava forse uno scetticismo pari a quello del deputato Moia. Ebbene, noi abbiamo fede in questo giudizio.

Finalmente, lo dichiaro altamente, io ho fiducia negli ingegneri proponenti l'impresa, e l'ho perchè conosco, e come ministro e come privato, e la loro capacità e la loro onestà, e, dirò di più, la loro modestia; perchè conosco che questi ingegneri hanno in tutta la loro lunga e luminosa carriera sempre mantenuto assai più di quanto hanno promesso. Io confido in questi ingegneri, perchè sono essi che hanno sciolto un problema che l' Europa intera non aveva risolto; perchè, mentre la Germania tutta studiava il mezzo di superare il Sommering, che pure non ha che una pendenza del 28 per mille; mentre Stephenson, da noi chiamato, si arrestava avanti alle difficoltà della salita dei Giovi e ci dichiarava apertamente non voler assumere la responsabilità del problema che noi gli domandavamo di sciogliere, questi ingegneri si sono presentati modesti al Governo e hanno detto: abbiate fede in noi; noi supereremo la salita dei Giovi.

Il Ministero dopo qualche esame accettò l'offerta e gli ingegneri hanno sciolto il problema assai meglio di

quello che avessero promesso di fare, giacchè non ci promisero di assicurarci un servizio così regolare, così poco costoso come quello che ora si fa sulla salita dei Giovi, mercè le locomotive immaginate da due dei tre ingegneri che ora vi propongono il compressore idropneumatico. La fede che abbiamo si è meglio in noi radicata, perchè la bontà del sistema da loro proposto, la eccellenza dei mezzi da loro adoperati, ci sono affermate da un altro nostro ingegnere estraneo affatto alla loro invenzione, il quale ha dato prova di capacità grandissima nella costruzione delle strade ferrate a forti pendenze e che non è, a parer mio, a nessuno secondo in Europa; parlo dell'ingegnere Ranco, il quale, dopo aver ben bene esaminata l'invenzione, si è presentato al Ministero ed ha detto: da uomo d'onore vi guarentisco che il Moncenisio sarà traforato.

Io mi lusingo, o signori, che voi dividerete questa nostra fiducia. Io spero che darete un voto deciso. Se dividete la nostra credenza, votate risolutamente con noi; se non l'avete, se col deputato Moia stimate che l'abbiamo sbagliata facendo una strada nella Savoia invece di andare nel Delfinato attraverso il Monginevro; se come lui pensate che questo sistema, che non è riescito ancora a farci superare i Giovi, sarà impotente a perforare il Moncenisio; se con altri deputati supponete che questo trovato non sia che un perfezionamento alla macchina di Hall già da cinquant'anni conosciuta; se un dubbio vi tormenta che nelle viscere della montagna che si vuol squarciare si nasconda ogni maniera di difficoltà, di ostacoli e di pericoli, rigettate la legge; ma non ci condannate ad adottare una via di mezzo, che sarebbe in questa contingenza fatalissima.

Io però confido, o signori, che voi non vorrete disdire la vostra carriera sul finire di questa travagliosa Legislatura (*Viva ilarità*); ho fiducia che voi seguirete sempre una politica franca, risoluta. Se voi ora adottaste la proposta Moia, inaugurereste assolutamente un altro sistema; ed io ne sarei dolentissimo, non solo perchè andrebbe perduta questa stupenda opera, ma perchè un tale atto sarebbe un fatale augurio per il futuro sistema politico che sarà chiamato a seguire il Parlamento. Noi avevamo la scelta della via; abbiamo preferito quella della risoluzione e dell'arditezza; non possiamo rimanere a metà; è per noi una condizione vitale, un' alternativa impreteribile: o progredire, o perire.

Io nutro ferma fiducia che voi coronerete la vostra opera colla più grande di tutte le imprese moderne, deliberando il perforamento del Moncenisio. (*Bravo! Bene!*)

PRESIDENTE. Il deputato Moia ha facoltà di parlare.

MOIA. Essa è cosa nota a tutti, vera, certa, incontrastabile, e che io non intendo contestare, essendo essa passata in assioma, che ogni volta che il Ministero presenta al Parlamento qualche progetto, coloro che vi si oppongono non sono mossi nè da convinzione, nè da buone ragioni, nè da studi che essi abbiano fatti della materia, nè da desiderio che essi abbiano di vantaggiare gli interessi dello Stato, e di spingere il Governo per la buona via: no; egli è per puro spirito d'opposizione. Ora, questa essendo cosa dimostrata, poichè l'onorevole presidente del Consiglio lo ripete ad ogni volta che qualcuno contrasta i suoi progetti, io non cercherò di confutarlo sopra questo terreno. Ma siccome anche ai condannati è lecito parlare e fare le loro osservazioni sopra la sentenza che li colpisce, mi proverò a difendere il mio emendamento quantunque io tema assai che il signor ministro lo abbia col suo discorso seppellito, poichè vi ha già posta sopra la statua della fede.

Secondo il suo solito, l'onorevole presidente del Consiglio mi ha trovato in contraddizione con me stesso, e per trovare questa contraddizione è andato a cercarla nella proposta che ho fatto varie volte di diminuire l'ingerenza governativa e di diminuire il numero degli impiegati. Egli ragiona così: l'onorevole Moia da un lato vuol diminuire gl'impiegati, dall'altro vuol acquistare la ferrovia di Novara; è questa una contraddizione, perchè l'acquisto della ferrovia di Novara produrrebbe di necessità un aumento d'impiegati.

Voi vedete di quanta forza sia quest'argomento. Si potrebbe diminuire della metà il numero degl'impiegati in tutti gli uffici dello Stato; si potrebbe, emancipando maggiormente i comuni e le provincie e discentralizzando l'amministrazione, diminuire le spese; ma, se si acquista la ferrovia di Novara, tutto questo sistema cade a terra, la discentralizzazione non è più possibile e l'ingerenza governativa si ficca in ogni parte. Il signor ministro non pose mente che la proposta da me fatta dell'acquisto di quella ferrovia non era che un *pis aller*, era come una minaccia che si poteva fare alla società *Vittorio Emanuele* qualora essa non avesse voluto assentire agli oneri ragionevoli che noi avremmo creduto doverle imporre.

Prendendo ora a rispondere agli argomenti del signor presidente del Consiglio, farò notare che egli ha cominciato a far l'apologia della fusione della ferrovia di Novara; egli vi ha dimostrato che il maggior prodotto che darà questa ferrovia, oltre all'interesse che già abbiamo guarentito, andrà in diminuzione della somma che noi dovremo pagare per l'interesse guarentito sulla strada *Vittorio Emanuele*.

Ma, o signori, il prodotto della strada ferrata di Novara oltrepasserebbe questa somma se noi prendiamo norma dal prodotto dell'anno scorso. Ed io vi domando: che cosa prova il dividendo assegnato agli azionisti per un anno? Voi sapete che le amministrazioni hanno molti modi di aumentare momentaneamente il dividendo quando si crede utile, quando si ha in mente un qualche progetto di prossima esecuzione. Basta differire all'anno prossimo certe opere di restauro che potrebbero essere necessarie, e restringere il personale, riservandosi poi ad aumentarlo nuovamente tostochè l'affare sarà ultimato; non si terrà conto degl'interessi delle obbligazioni, come mi viene ora suggerito dall'onorevole mio amico il deputato Valerio.

CAVOUR, *presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze.* Non l'ha fatto la strada di Novara; è quella di Cuneo.

MOIA. Perciò io dirò sempre che la norma desunta dal dividendo di un anno non prova nulla; vi vorrebbe una media di un quinquennio od almeno di un triennio; e qui invece io ho quasi una prova in contrario. In generale i capitalisti, gli azionisti, i direttori delle compagnie sono gente molto pratica di affari. Se lo Stato fa un buon contratto assicurando il 4 per cento d'interesse agli azionisti di Novara, colla clausola che il soprappiù dell'introito di quella strada si accumuli col prodotto della ferrovia *Vittorio Emanuele* e vada in diminuzione della guarentigia che noi diamo alla medesima, di necessità se noi facciamo un buon affare, lo fa cattivo la società.

Cosa vuol dire adunque che gli azionisti di Novara, aspettano con ansia questo progetto di legge? Che le azioni si vendono ora alla Borsa di Torino ben al disotto del prezzo pattuito colla società *Vittorio Emanuele* di lire 760? Come va che è necessario che noi approviamo questa legge perchè quelle azioni raggiungano sul nostro mercato il loro prezzo effettivo? Eppure il contratto di vendita è fatto; breve è il tratto di tempo che ci separa dall'epoca in cui le azioni dovranno effettivamente essere pagate al prezzo convenuto di lire 760. Ciò malgrado le azioni di Novara non si possono vendere che a 710. Ora, trovate voi naturale che si chieda per così breve tempo uno sconto così vistoso? Ebbene voi vedrete, dopo votata questa legge, le azioni di Novara rialzarsi ad un tratto e raggiungere il loro prezzo naturale. Ciò basti per dimostrarvi che la fusione è tutta a benefizio degli azionisti e non già dello Stato.

Il ministro parlò poi della ferrovia da Torino a Susa che venne alienata alla società *Vittorio Emanuele*. Io non ho preso parte alla votazione della legge relativa a quella cessione, epperciò declino ogni sorta di responsabilità in quell'affare; io me ne lavo le mani: dirò solo che l'idea del traforo del Moncenisio è antica, che l'idea di migliorare la condizione della compagnia *Vittorio Emanuele*, onde procurarle il modo di vivere, è riconosciuta già da molto tempo, e quindi si è disposto pian piano, poco a poco, la via, onde costringerci, volere o non volere, ad acconsentire ad un capitolato con essa, per quanto gravoso egli potesse parere.

Venendo il presidente del Consiglio al punto capitale della quistione, cioè, se convenisse meglio trattare fin d'ora con quella compagnia, oppure aspettare che i lavori fossero già alquanto innoltrati, egli vi disse: ma se voi cominciate questa opera, quand'anche sarà bene avviata, anzi quanto meglio lo sarà, la compagnia sarà meno arrendevole; mentre ora noi possiamo dire: dateci questo concorso che pretendiamo, o non apriremo il Moncenisio. Ma dal cominciare al compiere un lavoro passa una grande differenza: l'alternativa che poniamo adesso alla compagnia gliela potremo mettere sempre.

E qui l'onorevole ministro, a cui conveniva di esagerare un tantino le mie parole, ha supposto che, secondo il mio sistema, si dovevano fare addirittura quattro chilometri di galleria. Gli è vero che io ho detto che, poichè la compagnia non cominciava a pagarci una parte del suo concorso se non dopo compiuti quattro chilometri, potevamo fare quei quattro chilometri; ma il mio progetto non è pei quattro chilometri. So bene che con 4 milioni e 500,000 lire non si faranno, ma se ne farà abbastanza per provare l'effetto del nuovo sistema dei nostri ingegneri, in cui il presidente del Consiglio ha tanta fede, e che noi non possiamo avere, come vi proverò più innanzi. Perchè noi non possiamo avere questa fede, bisogna provare la macchina, e questa si prova non facendone quattro chilometri, ma uno solo; basterebbero anche qualche centinaio di metri di galleria condotti a compimento per avere la certezza dell'utilità del metodo adoperato, e si potrebbe anche fare un calcolo preventivo della spesa a cui l'opera intiera ammonterà. Allora noi potremo adottare un modo che entra precisamente nel mio sistema economico, a cui accennava il signor presidente del Consiglio, vale a dire che lo Stato rinunzierebbe ad eseguire egli stesso quei 50 chilometri, cederebbe alla compagnia i lavori eseguiti, e concorrerebbe ancora, se fosse necessario, per una somma determinata nella spesa, lasciandone l'esecuzione alla compagnia.

Venendo alla clausola del contratto, che limita la guarentigia del 4 e mezzo per cento d'interesse pei 20 milioni che la compagnia ci paga, disse il signor ministro che non sarà tutto intiero il 4 e mezzo per cento che dovrete pagare, perchè qualche profitto la strada lo darà pure.

Prima di tutto può darsi benissimo, anzi è quasi certo che nei primi anni non darà nessun profitto e coprirà appena le spese di trazione, spese che, come disse il signor ministro, sono eccezionali, perchè si tratta di salire pendenze considerevoli. Ma quand'anche vi fosse un qualche prodotto, se noi non ne tenessimo un conto separato, esso andrebbe a gettarsi nei proventi generali della compagnia, e diminuirebbe di tanto il 4 e mezzo per cento che dobbiamo pagare sul rimanente della strada *Vittorio Emanuele*, i cui proventi non possono coprire questi interessi, finchè il traforo non sia fatto non solo, ma da qualche tempo in esercizio. Voi vedete dunque che, finchè questi 50 chilometri diano qualche prodotto, equivarrà sempre a pagare il 4 e mezzo per cento su questi 20 milioni; giacchè, come ho detto, questo prodotto va in diminuzione del prodotto generale, in aumento quindi della quota che lo Stato deve pagare in totale alla compagnia.

Onde aumentare il prodotto di questa ferrovia si è parlato di tariffe eccezionali. Queste non è ancora bene stabilito se convenga metterle; nè serve il dire che, se non si possono mettere per le merci a piccola velocità, si metteranno per i viaggiatori e per le merci a grande velocità. Una tariffa più elevata non tratterrà certo i *touristes*, quelli che viaggiano per diporto; ma l'esperienza ha dimostrato che i viaggi di piacere non sono quelli che forniscono la gran massa dei viaggiatori; questa è formata da coloro che viaggiano per affari, e quando si viaggia per affari, si tiene conto anche della spesa del viaggio, ed un aumento nella tariffa equivale

a maggior lunghezza di strada; se voi aggiungete il prezzo di venti o trenta chilometri, è come se allungaste di altrettanto la via. Questa è una di quelle verità elementari che non hanno bisogno di essere dimostrate.

L'onorevole presidente del Consiglio trova che non vi era nessuna necessità di conservare la nostra libertà d'azione, onde avere la possibilità di applicare altri mezzi di trazione; egli non ha fede in altri mezzi. Ciò non mi sorprende, giacchè tutta la sua fede si è concentrata sulla macchina idropneumatica dei nostri ingegneri, che finora non ha ancora fatto niente. Ma, egli dice, se non avete questa fiducia, allora non voterete la legge.

Noi non dobbiamo considerare la cosa dal punto di vista della fiducia; noi dobbiamo vedere la cosa dal punto di vista dell'amministrazione dello Stato. Bisogna che noi facciamo per lo Stato quello che faremmo per i nostri interessi particolari. Ora, per i nostri interessi particolari noi non ci contentiamo di prove teoriche, abbiamo bisogno di prove di fatto. È necessario che si sia provato a forare la montagna, per far credere che questa macchina può forare. Non basta che mi si provi, come disse nel sapiente discorso che ha fatto ieri l'onorevole Menabrea, non basta che mi si provi teoricamente la bontà di una macchina; non basta che mi diciate che si comprime l'aria, che l'aria compressa farà muovere la macchina e che la macchina farà dei fori; non basta che mi parliate di forze statiche e di forze dinamiche; tutto ciò non mi basta. Per avere fiducia che un dato mezzo possa servire a traforare una montagna, bisogna che possiate dirci che un principio di traforo è già stato eseguito. Io non posso ammettere altra prova che questa.

Ma se noi non riusciamo, se noi incontriamo degli ostacoli insormontabili, secondo l'articolo 16, è meglio secondo l'emendamento introdotte dalla Commissione, il Governo sarà libero di sospendere i lavori. Questo è vero; ma intanto rimarranno vigenti tutte le altre clausole del contratto che noi facciamo colla compagnia *Vittorio Emanuele*, e così le restano tutti i vantaggi che noi le concediamo.

CAVOUR, *presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze*. Quali vantaggi?

MOIA. La esoneriamo dal *tramway*, la esoneriamo dalla costruzione di un altro tronco di strada, le estendiamo la guarentigia alla ferrovia di Novara di cui approviamo la fusione.

CAVOUR, *presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze*. Ella ha provato che era un cattivo contratto, perchè la società pagava le azioni più di quel che valevano.

MOIA. È precisamente per questo che faremmo un vantaggio alla compagnia con questo contratto, poichè le assicuriamo un interesse sopra una strada che ha comprata ad un prezzo maggiore del vero.

Finalmente il presidente del Consiglio che ha cominciato al solito collo spirito di opposizione, ha finito pure al solito colla quistione di Gabinetto.

CAVOUR, *presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze*. No, no; non ho posto questione di Gabinetto.

MOIA. Chiedo perdono, ella ci ha posto un'alternativa: *c'est à prendre ou à laisser*. Se volete, ha detto, che noi traforiamo il Moncenisio, non c'è altro mezzo che approvarci il contratto stipulato colla compagnia Laffitte. Altrimenti noi siamo così persuasi che il sistema proposto dall'onorevole Moia è rovinoso per lo Stato che mai non ce ne assumeremo la responsabilità.

Il signor ministro ben sa che, quando il Governo si trova in disaccordo in materie importanti colla Camera, egli non può mettere in non cale il voto di essa; sa che egli sarebbe moralmente obbligato ad eseguire la legge, salvo a ricusarne la responsabilità dell'esecuzione, cioè a lasciare il posto a chi si assumerebbe l'incarico di eseguirla. Dunque è chiaro che il signor ministro ha posta, al suo solito, la questione di Gabinetto. Finalmente, pensando, pensando che ci volesse ad ogni costo una perorazione, egli ha preso per testo la fede.

Signori, la fede trasporta le montagne, ma non le trafora. La fede produce dei fecondi progettisti, degli arditi novatori, ma i buoni amministratori non s'ispirano dalla fede; essi vogliono dei fatti, vogliono dei calcoli precisi e non hanno fiducia che in quello che vedono ed in quello che toccano. Quando la macchina dei signori Grandis, Grattoni e Sommeiller avrà fatto soltanto 100 e 200 metri di galleria, allora, ma allora soltanto sarà permesso agli amministratori d'aver fede nella sua riuscita. Chi ha fede prima di questa prova, non è un amministratore, sebbene possa essere un valente uomo tecnico.

Qui, o signori, terminando, io devo dirvi un mio pensiero. Appunto perchè gli uomini speciali sono propensi qualche volta ad innamorarsi di un progetto la cui novità e arditezza li seduce, sono soggetti ad avere un po' troppa fede. Io ho sempre pensato che, per sedere sopra quegli stalli (*Accennando al banco dei ministri*), meglio che uomini speciali, si richiedano buoni amministratori.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Darò lettura della proposta del deputato Moia.

CAVOUR G., *relatore*. Domando la parola. (*Rumori*)

È uso costante nella Camera che il relatore...

Voci. No! no!

CAVOUR G. *relatore*... dopo una lunga discussione faccia conoscere l'opinione della Commissione. Nessuno da questo banco ha ancora parlato sopra quell'importante proposta; credo perciò che la Camera...

Voci. No! no!

Altre voci. Sì! sì!

PRESIDENTE. Se il signor relatore insiste, debbo dargli la parola.

Voci. Parli! parli!

CAVOUR G., *relatore*. Insisto perchè la Commissione sia sentita.

PRESIDENTE. Poichè la Commissione insiste, do la parola al signor relatore.

CAVOUR G., *relatore*. L'onorevole Moia aveva sviluppato nel seno della Commissione il suo emendamento colle ragioni che egli ora, colla solita sua facondia, ha sottomesso alla Camera. La Commissione non ha creduto di poter aderire a questa proposta, e mi limiterò a dire in poche parole quale è stato il motivo impellente che ha deciso la maggioranza della Commissione a non accettare questa proposta.

La maggioranza della Commissione non si è dissimulato che l'esecuzione di questa grandissima opera imponeva allo Stato un onere finanziario gravissimo. Non si è dissimulato che la preventiva perizia di 41,600,000 lire era un calcolo puramente probabile, ma che vi era da temere che la spesa fosse oltrepassata d'assai, e che non si poteva avere una compiuta fiducia che questo preventivo non si scostasse molto dalla realtà. Alcuni membri della Commissione nutrono un serio timore sullo stato delle nostre finanze, le quali sono già cariche di molte spese straordinarie coi bilanci ordinari appena pareggiati; essi in conseguenza esitavano nell'accettare questa proposta.

Però la grandezza dell'impresa del traforo delle Alpi, l'importanza che l'opinione pubblica sembra attribuirvi fu tale, che si è creduto dovere, senza ulteriore ritardo, mettere principio all'operazione di questo traforo. Tale e tanta era la potenza di questa opinione, che perfino l'onorevole Moia non ha proposto di respingere assolutamente la legge: egli propone di spendere quattro milioni e mezzo, somma sicuramente non dispregevole, in una pura esperienza, la quale non sarebbe affatto concludente se non dopo un paio d'anni; resterebbero in quel frattempo in sospeso molti interessi, e non diminuirebbero in nessun caso gli oneri imposti allo Stato.

Tutto quello che la Commissione ha creduto dover fare, si fu d'introdurre nell'articolo 16 del capitolato, che stiamo ora discutendo, una clausola a cui la Commissione ha attribuito una grandissima importanza: e questa sarebbe che lo Stato rimarrebbe sempre giudice della convenienza di contribuire a questo lavoro, e che la compagnia concessionaria della ferrovia *Vittorio Emanuele* non potrebbe giammai venirlo a costringere a continuare in una intrapresa la quale diventasse troppo dispendiosa.

A questa modificazione della Commissione, la quale le sembrò di una grandissima importanza, nessuno finora ha fatto opposizione; ed essa crede che questo tolga di mezzo una gran parte delle difficoltà messe innanzi dall'onorevole Moia. Si è ritenuto poi che una volta che lo Stato sarebbe impegnato in una grandiosa impresa, sarebbe moralmente impossibile abbandonarla.

L'onorevole Moia, dopo aver accordato quattro milioni e mezzo per fare una prova la quale avesse ben riuscito, non sarebbe stato certo quello che avrebbe poi consigliato di abbandonar questa impresa una volta che fosse bene avviata e portata a un certo grado di sviluppo, e ciò soltanto per obbligare le altre compagnie a sottostare a condizioni per esse più gravose. Infatti, ritenendo che la compagnia di cui si favella è già concessionaria di tutta la strada che scorre dal Rodano presso Culoz fino a Modane, che essa ha già acquistato l'anno scorso un diritto di comproprietà sull'esercizio della strada di Susa, e moralmente impossibile che venga un'altra compagnia ad assumere l'esercizio di un tronco di 50 chilometri, difficile ad esercitare, e che dando luogo a molte spese non potrebbe per lungo tempo arrecare profitti; mentre stando, come si dice, a sedere senza impegnarsi a nulla, la società concessionaria della ferrovia *Vittorio Emanuele* e della ferrovia di Susa ritrarrebbe un grande utile dall'opera che eseguirebbe lo Stato.

Per tutte queste ragioni la Commissione non ha creduto che la proposta Moia fosse accettabile. Di più è da notare che il Parlamento è già legato da vari antecedenti. Nel capitolato annesso alla legge del 29 maggio 1853, sta scritto all'articolo 83:

« Dans le délai le plus rapproché possible, le Gouvernement et la compagnie aviseront aux moyens les plus efficaces pour réussir à prolonger le chemin de Modane à Lanslebourg en ne laissant que la lacune de Suse à Lanslebourg, et même à construire tout le chemin de fer jusqu'à Suse, soit selon la ligne déjà étudiée par Bardonnèche, soit sur toute autre ligne que de nouvelles étude exécutées d'accord feraient reconnaître plus convenable. »

Vede dunque la Camera che vi era già un vero impegno di scendere a concerti colla compagnia fin dal 1853. Poteva il Governo onestamente tenere in non cale questo affidamento dato alla compagnia? Questo non è sembrato alla Commissione, essa ha creduto di cercare di migliorare quanto si poteva il capitolato, ma non ha creduto di dover rompere ogni contratto già esistente.

Ricorderò pure l'ordine del giorno votato nella scorsa Sessione ad unanimità nella Camera, col quale si invitava caldamente il Ministero ad intraprendere l'opera del traforo delle Alpi, e quando egli viene con un progetto elaborato e molto studiato, come si poteva perentoriamente scartarlo?

Per queste ragioni la Commissione, sebbene conscia di imporre un onere piuttosto grave ai contribuenti, ma sperando che quest'onere sarebbe poi compensato da maggiori utilità, e ritenendo inoltre che il Parlamento si era già moralmente vincolato a questa impresa, ha creduto doverla accettare. Ecco per quali motivi la Commissione non ha potuto ammettere la proposta che uno dei membri ha fatto nel suo seno.

Avrei ancora molte altre cose da dire, ma vedendo l'impazienza della Camera, ne prescindo e cesso questo breve discorso.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'emendamento del deputato Moia, del quale ripeterò la lettura:

« *Articolo unico.* È aperto al Ministero dei lavori pubblici un credito di lire 4,500,000 per intraprendere i lavori del traforo delle Alpi fra Bardonnèche e Modane.

« Questa somma sarà iscritta in apposita categoria del bilancio di quel dicastero intitolata: *Traforo delle Alpi*, e verrà ripartita nel modo seguente:

« Esercizio 1857. . . . L. 1,000,000
« Esercizio 1858. . . . . » 3,500,000

« Il ministro renderà conto al Parlamento dell'andamento e del progresso dei lavori. »

(Dopo prova e controprova è rigettato.)

Pongo ai voti l'articolo 16 del capitolato.

BRIGNONE. Domando la parola.

Quantunque io avessi presentate, per incarico dell'ufficio che mi ha eletto suo commissario, alcune osservazioni nel seno della Commissione onde cercar di modificare in senso più favorevole allo Stato il capitolato conchiuso tra il Governo e la compagnia *Vittorio Emanuele*, senza che esse abbiano potuto ottenere tutto l'effetto che io avrei desiderato, non mi era disposto a prendere la parola in questa questione, perchè non dubitava che oratori eloquenti e più di me autorevoli l'avrebbero trattata sotto tutti i suoi punti di vista; ma essendo state quelle mie osservazioni, benchè avessero trovato appoggio, posso dire, presso la maggioranza della Commissione, in parte combattute dall'onorevole ministro nel seno della Commissione stessa, io non aveva maggiore speranza di poterle far trionfare in questo recinto in modo da renderle più efficaci. Per questo motivo non aveva chiesta la parola

Ora non è mia intenzione di occupare lungamente la Camera di argomenti che furono già quasi tutti trattati dagli oratori che mi hanno preceduto; tuttavia, al punto a cui è giunta la discussione, siccome io credo che le modificazioni che si sono dalla Commissione introdotte nel suo progetto, sono pure di qualche importanza, e mi glorio d'avervi alcun poco contribuito, desidererei sapere, trattandosi di votare l'articolo 16, il quale concentra tutta la sostanza della legge, desidererei, dico, di sapere se il Ministero intenda di accettare quelle modificazioni per quanto concerne, sia questo articolo 16, sia gli altri articoli del capitolato e della legge, fra le quali credo ve ne siano alcune che variano essenzialmente la portata della legge. Una dichiarazione del signor ministro mi è necessaria per determinarmi se debba votare quest'articolo 16.

Desidererei poi ancora che il signor ministro volesse darmi qualche spiegazione circa all'articolo 79. Capisco che io anticipo la discussione di questo articolo, di cui non sarebbe ancora venuto il momento di parlare; ma siccome quella che si fa attualmente si può considerare discussione generale, parmi perciò possa essermi permesso di estendere le mie domande.

Benchè poi dicessi testè che io aveva pressochè intieramente rinunciato a far conoscere quali fossero le mie particolari opinioni espresse nella Commissione relativamente a questa legge, tuttavia, poichè ho ora la parola, e sono stato, sino a un certo punto, invitato dall'onorevole presidente del Consiglio quando mi fece l'onore di rilevare un mio sorriso allorchè egli parlava, dirò brevemente quali fossero quelle mie opinioni, e in qual modo io credessi che si avrebbe dovuto procedere per tentare il traforo delle Alpi d'accordo colla compagnia *Vittorio Emanuele;* e dirò pure perchè mi sfuggisse quel sorriso che il signor presidente del Consiglio fecemi l'onore di avvertire.

Premetterò che io applaudo di vero cuore all'idea di aprire un passaggio attraverso alle Alpi, il quale congiunga la Savoia alle altre parti dello Stato, e queste avvicini alla Francia ed alla parte occidentale della Svizzera. Questa idea fa onore a chi l'ha concepita e farà pure onore al Parlamento che voterà i fondi necessari perchè sia effettuata, disponendo che i sacrifizi a carico dello Stato stiano nei limiti dell'indispensabile. Aggiungerò essere mio desiderio che quest'opera sia il più presto possibile eseguita, onde siano accelerati i benefizi che dalla medesima debbono derivarne, e che giudico pure favorevole per il paese la fusione della compagnia *Vittorio Emanuele* con quella di Novara.

Questa fusione io la ravvisai sempre pur tale, perchè mi parve sin dalla prima volta che ho inteso parlarne, che da essa dovesse nascere una società potente, la quale avrebbe avuto un grande interesse al congiungimento delle ferrovie savoine colle piemontesi, ed avrebbe quindi prestato un grande concorso a quest'opera. Veramente il profitto che io sperava doversi ricavare da questa fusione avrebbe dovuto essere maggiore di quello che ora ci si presenta; ma ad ogni modo non vedo motivo per cui non si debba approvare questa operazione.

Tuttavia, giacchè mi occorse di parlare, farò intorno a questa fusione un'osservazione che non ho sentito finora muoversi da nessuno in questa Camera. Essa mi è suggerita dall'articolo 25 del capitolato, nel quale si dice che tutte le sezioni che faranno parte della strada *Vittorio Emanuele*, e quindi anche le attuali linee di Novara e di Susa s'intenderanno concesse per novantanove anni a cominciare dal luglio 1856. Ora, le strade di Novara e di Susa furono bensì anche concesse per novantanove anni, ma, come la strada *Vittorio Emanuele*, a cominciare dal 1852; quindi sono quattro anni di più di durata che si dà alla concessione di queste due strade.

Io approvo che il Governo abbia fatto coincidere il termine di queste concessioni; dal momento che queste società ne formeranno una sola, è plausibile che esse abbiano una durata identica. Ma intanto questo è un notevole benefizio per la società. E valga il vero, la strada di Novara ha prodotto nel 1856 un milione e 200,000 lire nette; forse tra poco questo prodotto salirà a un milione e mezzo od a due milioni, fatta che sarà l'unione colle strade lombarde ed aperto il Moncenisio. Quella di Susa ha dato 400,000 lire, e ben presto ne darà 500,000. Dunque il loro prodotto netto calcolato per 4 anni ascenderà ad 8 o 10 milioni.

Capisco che questi 8 o 10 milioni la compagnia non li avrà che fra novant'anni, ma li avrà di certo a danno dello Stato, che dovrà ritardare di quattro anni l'entrare al possesso utile delle indicate strade. Allora non ci saremo più noi, ma bisogna che pensiamo anche un poco pei nostri eredi. (*Ilarità*)

Non traggo nessuna conseguenza da questa osservazione cui ho solamente accennato perchè mi cadde in acconcio. La Camera le darà quel peso di cui la crederà

meritevole. Del resto, io sto con coloro i quali credono più prudente che non si metta mano ai lavori del traforo senza prima fare un contratto colla compagnia: in questo sono pienamente del parere del Governo; e ciò tanto è vero, che non ho votato nè in seno della Commissione, nè oggi alla Camera per l'emendamento del deputato Moia; ma siccome i lavori a farsi pel congiungimento delle linea della Savoia con quella del Piemonte sono di diversa natura e devono anche farsi in epoche diverse, io dico schietto che non ho ancora potuto persuadermi che vi fosse un vero motivo, per cui lo Stato dovesse anch'esso costrurre il tratto di strada ferrata tra Susa e Modane. Io ho sempre considerata la costruzione di questa strada come un'opera separata dalla galleria, e mi pare che la compagnia avrebbe dovuto costrurla essa stessa colla guarentigia del 4 1/2 per cento, come si è fatto per le altre linee.

Io mi diceva: se vi fosse la possibilità di congiungere le strade della Savoia con quelle del Piemonte attraverso le Alpi, senza bisogno del traforo, la compagnia cercherebbe essa sì o no il danaro a qualunque costo per operare questa unione? Ed io non lo metteva punto in dubbio, chè questa sarebbe per la compagnia una questione vitale. Io sorrideva quest'oggi, quando il signor presidente del Consiglio diceva che non dubitava che questo tratto di strada con tutti gli altri avrebbe prodotto il 6 per cento, perchè ciò veniva in appoggio della mia opinione, e mi pareva che ciò non fosse quello che egli già m'aveva risposto in seno della Commissione. Ora poi, dopo le parole oggi dette dal ministro, sempre più mi persuado che, eseguito il *tunnel*, la compagnia non dovrebbe avere nessuna difficoltà di costrurre essa stessa la congiunzione e che perciò era questa la prima condizione a porsi nella convenzione; le finanze avrebbero incontrato molto minor pericolo, ed il contratto sarebbe stato molto semplificato.

Rimaneva poi a pensare al *tunnel*. Certamente il traforo del Moncenisio è un'opera troppo grandiosa, perchè si potesse pretendere che la compagnia l'intraprendesse essa sola ed a sue sole spese; era quindi giusto che lo Stato facesse qualche sacrifizio per quest'opera: ma non vedo neppure il motivo per cui la compagnia non vi avrebbe anche dovuto contribuire.

Finchè il *tunnel* non è fatto, la compagnia non può sperare di ottenere un interesse maggiore del 4 1/2 per cento; dopo, invece, secondo gli stessi calcoli del ministro, essa ritrarrà il 6 od il 7 per cento. Dunque è giusto che essa pure concorra a procurarsi questo benefizio. Io avrei in conseguenza voluto che la compagnia si fosse obbligata a costrurre la linea di congiunzione dopo fatto il *tunnel*, ed avesse anche dato un concorso in somma certa per questo.

Io voleva solamente accennare quali erano le mie opinioni a questo riguardo. Non faccio nessuna proposizione, perchè so che non sarebbe accettata; e certamente il Governo non può essere forzato ad accettare un progetto il quale egli non voglia far eseguire. Capisco anche che c'è una differenza tra il farsi un'idea sul modo in cui si vorrebbe formato un contratto ed il venire a trattare con una compagnia; ma mi pare che la società *Vittorio Emanuele* non avrebbe dovuto avere difficoltà ad applicarsi al sistema che io esponeva, in quanto che essa frattanto non avrebbe avuto a spendere un centesimo finchè l'opera fosse assicurata. Ora io non so se la compagnia avrà poi una grande facilità a trovare i fondi necessari quando dovrà pagare quattro milioni per ogni due chilometri che noi ci inoltreremo per caduna parte nell'esecuzione della galleria, essendo allora ancora lontana l'epoca in cui l'opera potrà venir terminata.

Vengo ora all'articolo 79. Come l'onorevole ministro avrà inteso, io lo pregava in primo luogo di dirmi se egli intenda accettare le modificazioni della Commissione, le quali, a parer mio, formano il complesso di un sistema; che desiderava poi anche di avere dall'onorevole ministro una spiegazione relativamente all'articolo 79 che parla del modo in cui dovrà essere liquidato il capitale totale che sarà speso dalla compagnia, sopra il quale dovrà estendersi la guarentigia dello Stato. Ivi è detto che al capitale realmente speso, da calcolarsi secondo le condizioni del capitolato, si aggiungerà:

« 1° Les intérêts que la compagnie devra payer pendant la durée des travaux pour les emprunts qu'elle aurait à contracter, selon la faculté qui lui est réservée aux statuts et aux conditions approuvées par le Gouvernement. »

Ora questi statuti della compagnia io non li conosco, nè so se li conosca la Camera, nè se essi stabiliscano un limite al di là del quale la compagnia non possa contrarre imprestiti; avvertirò solo che, se per caso questo limite o non esistesse oppure fosse molto esteso, potrebbe di molto variare la condizione degl'interessi guarentiti.

Io suppongo che la compagnia abbia emesso per 25 milioni di azioni, e che emetta altri 25 milioni di obbligazioni al saggio del 5 per cento, certamente in questo momento non verrebbe la compagnia a poter ricavare dall'emissione di queste obbligazioni il capitale che rispondesse all'interesse. Per esempio, se queste azioni portassero l'interesse del 5 per cento, tutto al più si potrebbero ricavare 350 o 400 lire per caduna, e forse ancora di meno, stando al corso attuale dell'interesse. Che cosa ne avverrebbe? Ne avverrebbe che il capitale che si ricaverebbe dall'emissione di queste obbligazioni sarebbe piccolo per concorrere alla costruzione della strada, e l'interesse sarebbe molto al di là del 4 e 1/2 per cento relativamente ad esso.

Io credo che questa osservazione sia di un certo peso, e quindi prego il ministro a volermi dire che cosa prescrivono questi statuti e quali sono le sue intenzioni relativamente alla facoltà che egli si vuol riservare di approvare quest'imprestito, perchè, ripeto, quest'articolo potrebbe variare di molto le condizioni della guarentigia. Io spero che gli schiarimenti che il Ministero sarà cortese di darmi, soddisferanno la Camera e me, e quindi regolerò il voto secondo le mie convinzioni.

CAVOUR, *presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze*. Risponderò brevemente alle interpellanze dell'onorevole Brignone.

Egli desidera sapere se il Governo accetta tutte le modificazioni al capitolato proposto dalla Commissione. Io dichiaro che le accettiamo pressochè tutte, riservandoci però sopra alcune di addurre alla Camera le ragioni del nostro dissenso. Quelle che si riferiscono all'articolo 16 le accettiamo interamente; ma non possiamo del pari accettare quella che concerne l'imposta sopra i trasporti, a motivo della differenza che passa in questa materia tra il nostro e il sistema francese.

Giusta il sistema francese, le società anonime sono esenti da ogni tassa diretta; da noi invece le società anonime sono colpite da una tassa diretta del 2 1/2 per cento, tassa che colpisce le strade ferrate, come qualunque società di credito o industriale. Non ci parrebbe cosa ragionevole farci a colpire di due tasse questa società; tanto più poi che siccome non abbiamo preso l'impegno di non aumentare questo 2 1/2 per cento (non vorrei spaventare i portatori di azioni), ove la necessità lo richiedesse si potrebbe aumentare simile tassa, che è un'imposta sulla rendita, come lo fu in Inghilterra in circostanze difficili, anche sino al 10 per cento. Vi sono poi alcuni particolari tecnici intorno ai quali vi parlerà l'onorevole mio collega il ministro dei lavori pubblici.

Rispetto all'articolo 79, nel quale viene indicato il modo col quale sarà determinato il capitale pel quale vi sarà la garanzia, l'onorevole Brignone desidera di sapere come saranno calcolati gl'interessi degli imprestiti che la società dovesse contrarre.

Avvertirò prima di tutto che l'ammontare degli imprestiti è limitato dal capitolato del contratto sociale, il quale è stampato e noto a tutti. In virtù di questi statuti, la società non può contrarre prestiti se non in proporzione dei 4/10 della somma effettivamente versata dagli azionisti. Il Ministero non si è nascosto che da questa facoltà di fare prestiti, potrebbe derivare un peso per le finanze, cioè potrebbe essere accresciuto di molto il capitale effettivo. Ora, che cosa ha fatto il Governo quando si è trattato di quest'impresa che richiedeva un capitale addizionale notevole, un capitale per l'acquisto delle azioni di Novara, un capitale pel concorso nella spesa del traforo del Moncenisio? Ha consigliato alla compagnia di aumentare il numero delle sue azioni, e di aumentarle in una proporzione maggiore di quanto sarebbe strettamente necessario per far fronte ai nuovi impegni, quando si valesse, in parte od in tutto, della facoltà di contrar prestiti: ed ora dirò il perchè. La compagnia aderiva a questo suggerimento, e nell'ultima assemblea, fra le altre modificazioni agli statuti, votò la creazione di centomila altre azioni. Noi non dubitiamo che, non solo la Camera e il paese nostro, ma l'Europa intiera dividerà la nostra fede nella riuscita dell'impresa; noi non dubitiamo che allora le azioni saliranno di prezzo, poichè un lieve aumento lo hanno già fatto; quindi ci proponiamo di stabilire colla società *Vittorio Emanuele* i patti seguenti: noi le daremo facoltà di contrarre prestiti, e ne approveremo le condizioni quando sieno in relazione alla ragione corrente del mercato, a patto però che l'utile che ricaverà dall'emissione delle nuove azioni vada in diminuzione del capitale sul quale è calcolata la garanzia.

Suppongasi (ed io non credo fare un'ipotesi esagerata, perchè l'immaginazione lavora quando sarà cominciato il traforo del Moncenisio), suppongasi, dico, che le azioni possano emettersi a 550 lire, e che la società ne emetta soltanto 60,000 sulle centomila che può emettere: si otterrebbe un premio di tre milioni, il quale andrebbe in diminuzione del capitale sul quale si deve calcolare la garanzia, e ciò compenserebbe forse lo scapito momentaneo che la società dovrebbe affrontare per procacciarsi denaro. Si noti che questo scapito rimane limitato al tempo della costruzione, perchè, terminata questa, il capitale diverrebbe invariabile e la guarentigia limitata al capitale esistente, sia che risulti dal pagamento delle azioni, sia che emerga dagli imprestiti fatti.

Io nutro fiducia che, mercè l'aumento di centomila azioni, il che avrà forse per effetto che la società potrà liberare le azioni a 400 lire, prenderanno esse un tale aumento da compensare largamente la perdita d'interesse che dovrà sopportare lo Stato negli anni che durerà la costruzione, e produrrà ancora ad esso un notevole sollievo.

Ecco il sistema che il ministro si propone di mandare ad effetto, sistema che ritiene il solo possibile, onde assicurare alla compagnia i mezzi più acconci a procurarsi i fondi per attraversare la attuale crisi monetaria.

BRUNET. Domando la parola appunto relativamente al numero primo di quest'articolo 79.

CAVOUR, *presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze*. Mi pare che sarebbe meglio aspettare quando saremo all'articolo 79.

PRESIDENTE. Faccio osservare al deputato Brunet che, se intende chiedere uno schiarimento per votare l'articolo 16, allora gli concedo la facoltà di parlare.

BRUNET. Desidero ottenere dal signor ministro di finanze una spiegazione relativamente all'articolo 79, n° 1, ove è detto che fra le somme costituenti il *capitale*, pel quale il Governo guarentisce il 4 e mezzo per cento, siavi pure compresa la somma cui possono ascendere gl'interessi che la società dovesse pagare per imprestiti da essa contratti.

Se si trattasse di prestito fatto in condizioni normali, alla ragione del 4 e mezzo al 5 per cento, il Governo non incontrerebbe onere maggiore di quanto avviene riguardo al capitale realmente ricavato dalle azioni. Ma quando si trattasse d'imprestito ad interesse maggiore, il Governo ne risentirebbe un danno notevole, mentre subirebbe in tal modo la conseguenza di un cattivo contratto fatto dalla società. Ora, siccome vidi annunziato nel *Journal des actionnaires* unito alla *Presse* 20 giugno corrente, che la società *Vittorio Emanuele* apriva un prestito per obbligazioni con interesse del 7 all'8 per cento, restituibile in tre anni, con somma supe-

riore a quella riscossa, e questa operazione non presentando certamente un risultato troppo favorevole per la società, nè un argomento in essa di molta fiducia per parte del Governo, pregherei il signor ministro a dare al riguardo qualche spiegazione.

Che il Governo assuma la garanzia delle somme che si richiedono per la esecuzione della strada, sta benissimo; ma che la garanzia si debba estendere sino a riconoscere come capitale sociale le somme che la società dovesse pagare per interessi eccessivi in contratti d'imprestito ad essa poco favorevoli, non parmi che ciò possa ammettersi, come credo del pari che ciò non possa essere consentaneo nè alla giustizia, nè allo scopo della legge.

CAVOUR, *presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze*. Mi pare che le spiegazioni che ho fornite in risposta all'interpellanza dell'onorevole Brignone, rispondano del pari alla domanda fattami dall'onorevole Brunet. Dichiaro però anzitutto non essersi pubblicato dalla compagnia *Vittorio Emanuele* alcun prospetto d'imprestito. Quello che fu pubblicato a Parigi è della compagnia, in parte nazionale, del telegrafo sottomarino...

BRUNET. Mi scusi, si dice: « società *Vittorio Emanuele*, strada ferrata della Savoia; » e la data è del 20 giugno 1857.

CAVOUR, *presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze*. Io posso assicurarlo che non fu acconsentito alcun imprestito.

BRUNET. Ho tolto questo dal *Journal des actionnaires*.

CAVOUR, *presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze*. Il *Journal des actionnaires* è padrone di dire quello che vuole, ma il fatto sta che la compagnia non ha mandato fuori nessuna pubblicazione di prestito; posso assicurarlo alla Camera.

BRUNET. Tanto meglio.

CAVOUR, *presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze*. Io ho detto alla Camera che la compagnia, onde procacciarsi i fondi di cui abbisogna, ha pensato di aumentare il numero delle sue azioni di cento mila, il che, se le azioni non fossero liberate che a 500 lire, le procurerebbe 50 milioni, e 40 milioni se, come spera la compagnia, si emettono a lire 400.

Ciò stante il Governo ha l'intenzione di dire alla compagnia; per poco che le circostanze siano favorevoli, emettete delle azioni invece di ricorrere al prestito. Se poi questo partito non fosse opportuno, la condizione che il Governo imporrebbe alla compagnia sarebbe codesta, cioè, se da un lato il Governo acconsente che essa faccia un imprestito alle condizioni del giorno, vale a dire ad un interesse maggiore del 4 e mezzo, dall'altro le impone l'obbligazione, che non risulta dal capitolato, di tenere conto nell'attivo, a diminuzione del capitale da guarentirsi, del guadagno che farà nell'emettere le nuove azioni. E siccome questo guadagno che conseguirà la compagnia è un premio sul capitale, mentre lo scapito che dovrà incontrare per l'imprestito è transitorio, perchè non deve durare se non quanto durano i lavori di costruzione, io ho ferma fiducia che con questo contratto verremo a diminuire la somma totale sulla quale deve portarsi la garanzia.

Ecco quali sono le idee del Governo che, mi pare, rispondano alle interpellanze dell'onorevole preopinante.

VALERIO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il deputato Valerio ha facoltà di parlare.

VALERIO. Poichè odo affermare che l'articolo più importante di questo capitolato è l'articolo 16, prima che si addivenga alla votazione su questo articolo, intendo fare una domanda al signor ministro delle finanze.

Dirò anzitutto che, avendo votato l'emendamento del mio amico Moia, e avendolo veduto con dolore respinto dalla Camera, perchè io penso che il traforo avrebbe potuto avere luogo allo stesso modo e con maggiore vantaggio; siccome però da gran tempo io ho desiderato quest'opera e l'ho promossa con tutte le mie forze, e la considero... (*Mormorio*)

Non so comprendere il motivo di questo susurro; se ho detto qualche cosa che a taluno non piaccia, sono liberi di rispondermi. L'ho promossa, dico, con tutte le mie forze; l'ho domandata quando si fece la strada di Susa, prima anzi che la strada di Susa si facesse, prima della strada di San Giovanni di Moriana; l'ho domandata insomma in ogni circostanza; così, malgrado che quest'opera debba mandarsi ad esecuzione in virtù di una legge che per più aspetti non mi piace, ciò nulladimeno renderò il mio voto favorevole alla medesima, perchè, a mio avviso, il traforo, oltre al grande utile commerciale che ne consegue, ha pure per noi un grande interesse politico, ed è quello di stringere sempre più i nodi che ci uniscono alla Savoia.

Detto questo, io vorrei rivolgere all'onorevole presidente del Consiglio dei ministri una domanda che credo di qualche importanza, ed a cui prego il signor ministro di voler dare una risposta chiara e precisa, essendochè questa può tranquillare non poco l'animo di parecchi che devono votare questa legge.

Risulta egli al Ministero che, quando le due parti del Parlamento abbiano votato questa legge, sia dopo un mese la società Laffitte in condizione di fare i versamenti cui essa si è obbligata? Se, dopo votata questa legge, la società Laffitte non avesse i capitali necessari, io credo che allo stato del nostro mercato monetario, coll'aspettazione che vi è di questo versamento, ne avverrebbe un danno gravissimo, ed anche un certo scapito morale pel Governo e per le Camere che avrebbero reso il partito favorevole alla legge, quando essa dovesse rimaner lungo tempo nel portafoglio del Ministero senza essere pubblicata.

Io non dubito che il signor ministro, prima di presentare questa legge, avrà prese le necessarie informazioni, e sono di parere che la sua risposta, chiara ed esplicita, sarà per tranquillare l'animo di tutti.

CAVOUR, *presidente del Consiglio, ministro degli esteri*

e delle finanze. L'onorevole Valerio mi chiede se io abbia la certezza che la società *Vittorio Emanuele* sia in grado di mantenere il suo contratto colla società di Novara.

A questo riguardo credo poter assicurare la Camera che la società *Vittorio Emanuele* ha oramai prese tutte le disposizioni da non lasciar dubbio che sarà in grado di soddisfare all'assuntosi impegno. D'altronde quella compagnia offre e alla società di Novara e al Governo una garanzia tale da tranquillare chicchessia.

Quanto agli azionisti di Novara, venne stabilito nel contratto che la società *Vittorio Emanuele* avesse a deporre una cauzione per la somma di 2,200,000 lire: questa somma venne realmente deposta nelle casse del Governo in tante azioni di Susa al valor nominale, ciò che al corso attuale rappresenterebbe quasi due milioni e mezzo. Dunque la compagnia di Novara ha nelle mani una garanzia reale di due milioni e mezzo, cioè del dieci per cento della somma che le deve essere sborsata. Quanto poi al Governo, esso ha una garanzia nelle opere eseguite, cioè una garanzia di quasi 25 milioni.

Ciò vi dimostra, o signori, che noi non abbiamo soltanto una garanzia morale (la quale nelle società anonime non può contare gran cosa, poichè oggi vi sono degli amministratori e domani ve ne sono degli altri), ma abbiamo una garanzia reale, inquantochè abbiamo nelle mani circa 25 milioni. D'altronde io credo che al momento in cui parliamo, la compagnia può disporre d'un capitale sufficiente a soddisfare alla compra delle azioni della strada di Novara ed a proseguire i suoi lavori. Diffatti la società ha già emesse 100 mila azioni, sulle quali non sono state chiamate che lire 250; quindi gli azionisti debbono ancora versare lire 250.

Questi versamenti sono assicurati. Vi potrebbe essere pericolo, se sopra azioni di lire 500 non si fossero pagate che 50 o 100 lire; ma essendo già stato pagato il 50 per cento del valor nominale delle azioni, vi è la certezza che gli azionisti faranno i loro versamenti; tanto più che queste azioni non si trovano concentrate nelle mani di pochi capitalisti, ma, come risulta dai libri della compagnia e dai fatti che si verificano nelle circostanze delle assemblee generali, sono ripartite fra un numero notevolissimo di persone; la qual cosa assicura la regolarità dei pagamenti. Dunque noi abbiamo nelle mani 25 milioni della compagnia; inoltre essa è creditrice verso i suoi azionisti di altri 25 milioni, i quali sono assicurati sui versamenti già fatti. Quindi possiamo essere tranquilli che essa manterrà i suoi impegni.

La compagnia intanto, come ho già avuto l'onore di dire, aumenterà il suo capitale sociale coll'emissione di cento mila azioni; ed a questo proposito ha innoltrato formale domanda al Governo. Queste azioni saranno negoziate, io spero, con vantaggio; il che procurerà un utile alla compagnia, ed indirettamente anche un vantaggio allo Stato.

Queste sono le spiegazioni che io gli posso dare.

VALERIO. Io sono persuaso che le spiegazioni date dal signor ministro, che cioè egli ha la certezza...

CAVOUR, *presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze.* Certezza morale.

VALERIO... certezza morale, la quale, in un ministro di finanze abile uomo d'affari quale è il nostro presidente del Consiglio, ha un grande peso. Egli ha, dico, la certezza che dentro un mese la compagnia Laffitte potrà tener l'obbligo che si è assunto di pagare, un mese dopo pubblicata la legge, i 24 milioni a cui si è obbligata. Ed io sono lieto che il signor ministro, enumerando i mezzi cui questa compagnia può aver ricorso, non si sia contentato di accennare i 25 milioni dei lavori che ha già compiuti, perchè non saprei in qual modo, con questi 25 milioni, la società *Vittorio Emanuele* potrebbe trovar modo di pagare i 24 milioni che fra un mese dovrebbe sborsare; nè penso che potrebbe pagarli colle azioni di Susa che ha depositate per garanzia della società della ferrovia di Novara.

CAVOUR, *presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze.* La compagnia *Vittorio Emanuele* ha acquistato dal Governo 6500 azioni, che ha pagate 500 lire caduna. Queste sono sue e poteva prendersele e portarsele via, dacchè le ha pagate. In garanzia alla società di Novara ha poi dato 4500 di queste azioni; il che corrisponde a due milioni. Queste azioni sono depositate nelle casse del Ministero delle finanze, ma coll'annotazione: *A favore della società di Novara e per garanzia dell'esecuzione del patto di fusione.*

VALERIO. Dunque ha due milioni delle azioni di Susa, e deve sborsare da qui ad un mese 24 milioni secondo i termini del contratto. Ma se il signor ministro mi dice che, oltre alla parte delle azioni che non sono ancora state pagate, egli ha la certezza morale che la società *Vittorio Emanuele*, un mese dopo votata questa legge, sarà in grado di adempiere alle sue obbligazioni verso i ritentori di azioni della società di Novara, io mi tengo pago di questa dichiarazione.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'articolo 16 secondo la redazione della Commissione, che è in questi termini:

« Le Gouvernement se charge de la construction du grand tunnel pour le passage des Alpes entre Bardonnèche et Modane d'une longueur de douze kilomètres environ, y comprise la pose d'une double voie.

« Il se charge aussi de la construction des tronçons de raccordement du tunnel à Modane et à Suse, y comprise la pose d'une seule voie, et les stations nécessaires, le tout conformément au projet des ingénieurs Ranco, Grandis, Sommeiller et Grattoni.

« Dès que la section de Modane à Suse sera entièrement terminée et susceptible d'être exploitée, elle fera de droit partie intégrante de ce réseau et de la concession réglée par le présent cahier des charges.

« Pour représenter la part d'intérêt que peuvent avoir dans l'accomplissement de ces travaux, soit le chemin de fer *Victor-Emmanuel* proprement dit, soit la section de Suse à Turin, soit la section de Turin par Novare au Tessin, la compagnie *Victor-Emmanuel* interviendra dans la dépense pour une somme de vingt millions (20,000,000) de francs, qui ne pourra en aucune façon

et sous aucun prétexte être dépassée, quelle que soit la dépense qu'entraînera définitivement l'exécution de ladite section.

« Les versements a faire par la compagnie *Victor-Emmanuel* seront distribués en cinq parties :

« Le premier versement aura lieu lorsque l'avancement du grand tunnel sera arrivé à deux kilomètres de chaque côté ;

« Le second, lorsque l'avancement sera parvenu à une longueur ensemble de six kilomètres ;

« Le troisième à une longueur ensemble de huit kilomètres, et ainsi de suite pour les deux paiements restant.

« Si le Gouvernement pour une cause quelconque, dont il sera le seul juge, se trouvait contraint à abandonner les travaux ci-dessus indiqués, il rembourserait en capital et en intérêts à la compagnie les fonds par elle avancés sans qu'il y ait lieu à aucune autre indemnité. »

(La Camera approva.)

Ora farò presente alla Camera che il progetto di capitolato si può dividere in due parti: l'una è quella a cui la Commissione ha recato modificazioni che sono stampate insieme colla relazione, l'altra è quella che venne mantenuta quale fu proposta dal Ministero.

Secondo il sistema adottato in altri casi, io proporrei che si procedesse alla votazione di quelle parti del capitolato a cui la Commissione ha fatto delle modificazioni, e quindi alla deliberazione sulle altre.

Voci. Sì! sì!

PRESIDENTE. Se non vi sono opposizioni, s'intenderà adottato questo sistema.

CAVOUR, *presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze.* Io vorrei innoltrare una preghiera alla Camera.

In questo capitolato vi sono alcuni articoli puramente tecnici e sui quali lascio al mio collega il ministro dei lavori pubblici il carico di rispondere; ma pregherei la Camera di voler mettere in discussione l'articolo 63, quello relativo all'imposta, onde io possa dopo andar ad assistere presso l'altro ramo del Parlamento alla discussione intorno al progetto di legge del trasporto della marina militare alla Spezia.

PRESIDENTE. Per assecondare il desiderio del signor ministro, se non vi sono opposizioni, si metterebbe anzitutto in discussione l'articolo 63 del capitolato, tenuto però sempre il sistema che ho indicato di votar prima le parti modificate dalla Commissione.

« Art. 63. Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, il lui est accordé pour le laps de quatre-vingt-dix-neuf années désigné à l'article 25, l'autorisation de percevoir le prix de transport d'après les tarifs ci-dessous déterminés. Aucun impôt ne pourra être prélevé sur les prix de transport fixés par le présent cahier des charges.

« La perception aura lieu par kilomètre sans égard aux fractions de distance; ainsi un kilomètre commencé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

« Le poids de la tonne est de mille kilogrammes; les fractions de poids ne seront comptées que par centième de tonne; ainsi tout poids compris entre 0 et 10 kilogrammes paiera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 20 kilogrammes il paiera comme 20 kilogrammes; entre 20 et 30 kilogrammes il paiera comme 30 kilogrammes, etc. »

CAVOUR, *presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze.* Come aveva già l'onore di accennare, la Commissione ha creduto di dover riservare la facoltà di stabilire una tassa sui prezzi dei trasporti sulle vie ferrate, seguendo in ciò l'esempio della Francia, dov'è stabilita una tassa sui trasporti.

In Francia voi sapete che la tariffa si divide in due parti: una rappresenta il pedaggio, cioè il corrispettivo della somma dalla compagnia spesa per la costruzione della strada; l'altra rappresenta l'indennità della spesa pei trasporti: sopra questa seconda parte del trasporto, il Governo preleva un'imposta del decimo del prodotto lordo. Nello stabilire la tariffa in Francia si fa distinzione tra la parte relativa al pedaggio e quella relativa al rimborso della spesa pei trasporti, sopra la quale ultima parte vi è l'importo del decimo che può essere ancora aumentata, poichè il Governo non si obbliga a non aumentare l'imposta se non sulla parte relativa al pedaggio.

Noi non abbiamo creduto opportuno di sottoporre le strade ferrate all'imposta del decimo, ma bensì di estendere ad esse l'imposta delle patenti, dalla quale vanno assolutamente esenti in Francia. Noi abbiamo sottoposte le strade ferrate al pagamento del 2 1/2 per cento sugli utili netti; due e mezzo per cento, il quale si aumenta poi e diventa il 3 od il 3 1/2 in virtù delle sovratasse locali, giacchè la tassa-patenti, come ben sapete, è pur sottoposta alla sovratassa fino a 50 centesimi; quindi può questa tassa elevarsi da 2 1/2 fino a 3 75 per cento.

Avete dunque in presenza due sistemi: potreste scegliere il sistema francese, d'imporre la locomozione, od il nostro sistema, d'imporre il prodotto; ma non sarebbe nè giusto, nè opportuno d'imporre l'una e l'altro. D'altronde, col sistema della Commissione, voi guarentite alla compagnia la sua tariffa attuale; voi dite: noi ci riserviamo il diritto di aumentare la tariffa quando risulterà un aumento nelle spese di trasporto. Questo avrebbe per conseguenza che una gran parte dell'imposta non cadrebbe sulla compagnia, ma sui viaggiatori; però anche in parte ricadrebbe sulla compagnia, in quanto che, come osservava l'onorevole Moia, ed in ciò non gli do torto, un aumento nella tariffa equivale ad una diminuzione nel numero dei viaggiatori. Laonde il nostro sistema di tassare il prodotto netto, invece della locomozione, mi pare ad ogni modo preferibile.

Ho già avuto l'onore di farvi osservare che la società *Vittorio Emanuele* è sottoposta alla concorrenza non colle strade dell'interno, ma con quelle dell'estero. Voi

siete giusti, lo saranno i vostri successori; essi vorranno eseguire il capitolato e non imporranno a la società *Vittorio Emanuele* una tassa speciale, vorranno solo sottoporla all'imposta generale che graviterà sopra tutte le altre strade ferrate dello Stato.

Questo non porrebbe la società *Vittorio Emanuele* in una condizione per sè difficile, quando avesse da sostenere solamente una concorrenza interna, quando vi fossero due linee interne sino a un certo punto parallele, come vi sono in Francia ed in altri paesi; ma siccome la società *Vittorio Emanuele* ha da temere la concorrenza della linea francese di Marsiglia, da un lato, e, dall'altro lato, della linea che da Milano pel San Gottardo va a Basilea e Strasburgo, detta linea *Franco-svizzera*, la vostra imposta, non estendendosi alle linee rivali, metterà la società *Vittorio Emanuele* in una tristissima condizione, e la impedirà forse di poter mantenere la concorrenza con quelle linee, e ciò non solo a danno suo, ma eziandio dello Stato, che vedrà diminuire il suo commercio di transito.

Io quindi vi prego a non ammettere questa variante, riflettendo che avete nelle mani il mezzo di colpire la strada ferrata, sì e come lo credete opportuno; ponendo anche mente che colla tassa attuale voi vedete aumentare il prodotto tanto a pro dello Stato, quanto della società.

CAVOUR G., *relatore*. Mi limiterò a dire il motivo per cui la Commissione ha creduto di proporre questa variante.

Essa ha creduto che fosse una cosa gravissima l'alienare un diritto essenziale della sovranità, un diritto che non si è quasi mai alienato se non se sotto l'impero di quelle necessità che hanno dato luogo al detto che *necessità non ha legge*.

La Commissione sapeva benissimo che da noi le compagnie anonime sono tutte tassate e colpite dalla legge sulle patenti; ma, prevedendo la possibilità di certe eventualità, le quali sicuramente non si credono nè prossime, nè probabili, che anzi si spera che mai siano per avvenire, ha voluto contemplare il caso in cui fosse necessario tassare anche la locomozione per far danaro. In tale circostanza però le sembrò che la tariffa dovesse rimanere incolume, essendo questo un contratto bilaterale che dà diritti inviolabili ad ambi i contraenti; ma che si potesse riservare in quel caso la possibilità assoluta di far danaro anche con questo mezzo.

Le ragioni ora messe in campo dall'onorevole ministro hanno certamente molto peso; esse portano come conclusione che lo Stato non dovrà facilmente usare di questo diritto, che molti pubblicisti dichiarerebbero inalienabile; ma dovremo poi anche dire essere le medesime di tanto peso da far sì che si elimini persino in radice questo diritto di tassazione? Questo è quanto non sembrò alla Commissione. Ecco il solo divario che esiste; perchè dichiaro che la Commissione non ebbe in mira d'imporre un diritto sulla locomozione, anzi essa desidera che questa prospettiva sia sempre scartata quanto più si può; ma alla Commissione non parve fosse bene spogliarne lo Stato, perchè, in caso di necessità, si troverebbe poi forse costretto a violare una promessa data imprudentemente.

Ecco la ragione per cui fu proposta questa variante. Del resto, la Commissione si rimette alla saviezza della Camera.

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici*. Io farò osservare che in tutti gli altri capitolati di concessione non si riscontra alcuna disposizione che accenni ad imposizione di sorta sulle tariffe, appunto perchè la rendita delle strade ferrate già viene altrimenti soggetta ad imposta, sia dalla legge delle patenti, sia da quella sul tributo prediale. Ora, come già ebbi l'onore di esporre, la compagnia *Vittorio Emanuele* si trova abbastanza gravata dal dover ricorrere in questi momenti al credito pubblico pei vistosi capitali di cui abbisogna, per sottoporla ancora alla minaccia di eventuali imposte, che forse non le saranno mai applicate, ma che intanto hanno per effetto immediato di allontanare i capitalisti dal somministrarle i necessari fondi.

Non mi pare quindi conveniente l'introdurre una disposizione che non avrà forse alcun effetto reale, ma che produrrà certo un inconveniente tanto più grave nelle sue conseguenze, inquantochè lo Stato, assicurando il 4 1[2 per cento, ha pure un interesse diretto che la società prosperi, giacchè altrimenti l'imposta che essa dovrebbe pagare fino a che il prodotto della strada non superi il 4 1[2 per cento, andrebbe a carico del Governo.

CAVOUR G., *relatore*. L'onorevole ministro ci dice che in tutti gli altri capitolati non si è fatto parola di questo diritto.

Io dico che non era necessario che se ne facesse parola, perchè il diritto di contributo è un diritto essenziale della sovranità, è un diritto che la maggior parte dei pubblicisti considerano come inalienabile; dunque, non dicendosi niente, rimane sottinteso. Qui invece, come era redatto l'articolo 63, sembrava che vi fosse l'applicazione di questo diritto, mentre nelle altre leggi non si fa parola di questa esenzione in termini che implichino l'assoluta rinuncia dello Stato ad imporre, oltre la tariffa, un diritto a benefizio dell'erario pubblico.

Pare adunque che, se s'introducesse in questa legge una disposizione speciale, sarebbe quasi fare un torto alle altre compagnie, nel capitolato delle quali non si è parlato di ciò.

Ecco quali sono le ragioni per le quali la Commissione ha data una certa importanza a questa quistione.

CAVOUR, *presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze*. Mi permetta la Camera un'osservazione che credo abbia molto peso.

Qui si tratta di una società composta di azionisti esteri; è utile per noi, dietro quanto ho avuto l'onore di esporvi, che questa società possa emettere facilmente e con vantaggio le nuove sue azioni, poichè il premio che queste trarranno con sè andrà in diminuzione del capitale garantito.

Ora, o signori, notate che presso di noi anche le società anonime delle strade ferrate sono sottoposte ad una tassa, da cui vanno esenti in Francia, del due e mezzo per cento allo Stato e dell'uno e mezzo ai comuni, cioè del 3 e 75; ciò che costituisce già un'imposta bastantemente elevata. Se, oltre a questo peso reale da cui sono esenti negli altri Stati, voi li minacciate di colpirli anche in altra guisa, è una minaccia che non avrà effetto, perchè lo stesso signor relatore si dichiara, a nome della Commissione, apertamente contrario all'idea di colpire in due modi le strade ferrate; ma questa minaccia avrà forse un effetto sull'immaginazione degli azionisti esteri, e, allontanandoli dall'impresa, renderà sempre più difficile l'emissione di nuove azioni, o almeno farà sì che saranno emesse a condizioni meno vantaggiose, e quindi lo Stato ne scapiterà.

Nè qui si può dire che vi sia vera alienazione di diritti; è un'alienazione temporaria, come ne fate tuttogiorno; gli è come quando avete votato che il catasto della Sardegna non potesse essere variato per trent'anni. Con questo limite voi non avete alienato il diritto di tassare le proprietà sarde, eppure è certo o almeno probabilissimo che in questo tempo il valore di quelle terre aumenterà di molto.

Nello stesso modo voi dite alla società: non aggiungerò nuove tasse alle esistenti; *non bis in idem*. Dunque non rinunziate al diritto di tassare questa società. Se le circostanze lo vorranno, invece del cinque le farete pagare il dieci per cento, e dovrà pagare; ma fatela almeno sicura che non avrà a pagare una tassa sulla locomozione, oltre alla tassa sulla proprietà. Lo Stato avrebbe il mezzo di raggiungere lo scopo di far pagare di più la società, senza adoperare i mezzi diretti che potrebbero essere dannosi; può ottenerlo indirettamente come vi ho dimostrato.

PRESIDENTE. Il signor ministro propone che, invece della prima parte dell'articolo 63 della Commissione, si adotti la prima parte dell'articolo 63 del progetto del Ministero.

Metterò innanzitutto ai voti l'articolo della Commissione...

DAZIANI. Domando la parola.

Io faccio osservare che la questione dell'imposta non fu toccata nell'articolo della Commissione nel senso che si possa prelevare un'imposta sul prezzo di trasporto fissato dalla tariffa, sul qual prezzo resterebbe inteso che non si deve stabilire imposta. Essa si è limitata a togliere la parola *provisoirement*, e lasciava libero il Governo d'imporre quando l'imposta non sia prelevata sul prezzo della tariffa.

CAVOUR, *presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze*. L'articolo della Commissione dice:

« Aucun impôt ne pourra être prélevé sur les prixde transport fixés par le présent cahier des charges. »

Il che significa che voi potrete imporre una tassa oltre i prezzi della tariffa.

Questo è ciò che ha voluto dire la Commissione.

DAZIANI. Sì, sì!

CAVOUR, *presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze*. Dunque è un'imposta sulla locomozione. Soltanto voi avete detto alla società: di quest'imposta voi potete rimborsarvi sui viaggiatori. Ecco la differenza. In Francia, invece, non s'usa così. Colà si dice: voi dovrete pagare le imposte. Qui, noti la Camera, le tariffe non si toccano; se si vuol mettere un'imposta, sarà un'aggiunta alla tariffa.

Suppongasi che si voglia mettere un'imposta del decimo dell'entrata: la tariffa, invece di essere di 10 centesimi per chilometro, si porterà a 11. Ebbene, io pregherei la Commissione a voler rinunciare a ciò, poichè, per colpire la compagnia, vi sono mezzi più efficaci che non col sistema francese. Infatti nel sistema francese una parte dell'imposta ricade sui viaggiatori e sul commercio; nel nostro sistema, invece, l'intera imposta ricade a carico della compagnia.

PRESIDENTE. Il deputato Daziani ha facoltà di parlare.

DAZIANI. La Commissione si è tenuta al principio di non impegnare l'avvenire e di lasciare lo Stato libero di mettere o non mettere imposte su questo come su tutti gli altri oggetti imponibili, secondo che crederà di suo interesse. In tal modo lo Stato potrà pure imporre la locomozione, se lo riconoscerà conveniente, nell'ugual modo che già esiste l'imposta di locomozione per le vetture pubbliche sulle strade ordinarie. Tuttavia la Commissione, dal momento che riconosce esservi già un'imposta sulle strade ferrate, la quale, come ha dichiarato il presidente del Consiglio, si può aumentare ogni qualvolta si creda necessario, non ha difficoltà di abbandonare la sua proposta, benchè le dispiaccia tale limitazione, tale privilegio per questa ferrovia.

Solamente essa insiste perchè sia tolta la parola *provisoirement*, in quanto che non capisce come si possano stabilire tariffe provvisorie, quando nell'articolo susseguente si stabilisce che esse dureranno finchè non vengano modificate previa l'autorizzazione del Governo. Quindi queste tariffe sono come tutte le altre, le quali stanno in vigore finchè non sono modificate; e se è in questo senso che si vuol intendere che esse hanno il carattere provvisorio, allora tutte le tariffe sarebbero provvisorie.

La Commissione adunque non crede conveniente di lasciare quella parola, della quale non si capisce la portata.

CAVOUR, *presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze*. Verrà la questione del provvisorio; in quest'articolo non c'è.

DAZIANI. Sì, sì, vi è.

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici*. Questa parola *provisoire* è ripetuta in vari articoli, ed io prego la Camera a lasciarla. Io le farò presente che, togliendola, essa verrebbe, senza volerlo, ad inceppare il Governo e la società in quella libertà d'azione che loro è indispensabile per migliorare le condizioni del movimento ed accrescere il prodotto delle strade ferrate.

Siccome il Governo e la società hanno comune l'inte-

resse di promuovere il maggior movimento sulla linea e quindi di accrescere i prodotti, il primo per non soggiacere al pagamento dell'interesse guarentito, la seconda per ricavare un frutto maggiore del quattro e mezzo per cento dei suoi capitali, così è assolutamente indispensabile che riuniscano i loro sforzi a comune vantaggio.

Per riuscirvi, uopo è lo stabilire quelle tariffe che l'esperienza dimostra convenienti ad attirare la maggior copia di trasporti sulla linea, ma essenzialmente l'avere facoltà d'introdurvi quei cambiamenti e quelle modificazioni che sono suggerite o richieste da circostanze che sarebbe difficile prevedere e definire *a priori*. Ora, se le tariffe stabilite per semplice norma nel capitolato non si dichiarano provvisorie, diventano senz'altro definitive, e quindi, o resta vietato di portarvi modificazioni, ovvero nel capitolato stesso avvi una manifesta contraddizione ove si parla della facoltà di modificarle in certi casi ed in una certa misura.

Per convincere la Camera della necessità di lasciare facoltativo alla società di proporre, ed al Governo di approvare variazioni nelle tariffe, citerò alcuni esempi di fatti che si verificarono sulla ferrovia *Vittorio Emanuele*, benchè aperta da pochi mesi. Alcuni speditori di formaggi svizzeri e savoiardi proposero alla compagnia di valersi della sua strada pel trasporto di una notevole quantità di tali prodotti, sempre che un abbassamento di tariffa li ponesse in misura di servirsi con vantaggio della ferrovia anzi che dei mezzi ordinari. Venne sulla istanza della compagnia accordata dal Governo la desiderata agevolezza, e fu così assicurato alla strada questo importante trasporto. Lo stesso fatto si verificò pel trasporto delle farine dirette in notevolissima quantità dal Piemonte, ed in ispecie dallo stabilimento di Collegno alla Svizzera. Oltre a ciò, come ha opportunamente osservato l'onorevole presidente del Consiglio, la ferrovia *Vittorio Emanuele* ha da lottare con altre strade rivali. Ora, se non si lascia la facoltà alla società di diminuire, sempre coll'approvazione del Governo, la tariffa, essa non verrà mai a capo di trionfare di questa rivalità; e anche qui gioverà citare un esempio.

La società sta ora indagando se sia possibile fare il trasporto della gran quantità di sete che dalla Lombardia specialmente vanno in Francia ed in Inghilterra e che tengono la strada del San Gottardo. Essa ha fatto esplorare le intenzioni del commercio di Milano, e le è risultato che, per ottenere l'intento, essa deve abbassare le tariffe per tali trasporti.

Se le pratiche in corso riescono a buon fine, sarà questa una nuova sorgente di prodotti per la ferrovia *Vittorio Emanuele*, semprechè sia acconsentita dal capitolato di concessione la facoltà di ribassare le tariffe.

Notate, o signori, che nei capitolati di tutte le concessioni delle strade ferrate francesi essendo sempre detto *tarifs provisoires*, gioverà molto alla compagnia *Vittorio Emanuele*, che avrà a lottare con qualcuna delle medesime, il trovarsi nelle identiche condizioni per quanto si riferisce alle tariffe. Prego dunque la Camera di non mettere alcun vincolo e lasciare la parola *provisoirement*, che, introdotta già nel capitolato primitivo, venne riprodotta in quello riformato di cui si tratta.

DAZIANI. Il ministro ha lungamente esposto ciò che la Commissione vuole. La Commissione non vuole togliere alla società il diritto di modificare le sue tariffe ogniqualvolta si attenga all'articolo 65; cioè che ottenga, quando vuole modificarle, l'autorizzazione del Governo. Noi abbiamo tolto questa parola, perchè l'abbiamo creduta un pleonasmo, perchè l'abbiamo creduta inutile. Infatti, per verità, in questo capitolato non vi sono tariffe provvisorie, vi sono tariffe che esistono finchè non vengano modificate, ed ogni qualvolta si modificheranno in conformità della legge, si potranno stabilire altre tariffe, le quali dureranno finchè non si crederà conveniente di nuovamente modificarle. Egli è sotto questo solo aspetto che noi abbiamo tolta questa parola, la quale variazione certamente non ha grande importanza.

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici*. A me pare invece sia una vera contraddizione lasciare facoltà alla compagnia di diminuire le tariffe, e poi non volerle qualificare provvisorie, come già vennero dichiarate nella concessione primitiva e come si vede adottato in tutti i capitolati delle ferrovie francesi. Del resto se il ribassare le tariffe avesse per conseguenza di diminuire le entrate, ciò sarebbe giusto; ma siccome all'opposto i ribassi di tariffe hanno appunto per iscopo di chiamare un maggior movimento sulla ferrovia e quindi di accrescerne gli introiti, così gioverà sempre lo stabilire in massima che le tariffe sono provvisorie, onde non essere incagliati nel farvi all'occorrenza le necessarie modificazioni.

CAVOUR G., *relatore*. La Commissione accetta la redazione ministeriale. Faccio però notare che è appunto in questo senso che essa intendeva l'avverbio *provisoirement*. Ma non volendo fare una quistione di dizionario, essa accetta la redazione del Ministero.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'articolo 63 del capitolato secondo la redazione del Ministero.

(La Camera approva.)

Ora si darà lettura del primo articolo del capitolato che è emendato dalla Commissione:

« Art. 8. Dans le délai de six mois à partir de la ratification du présent traité, la compagnie devra avoir achevé à ses frais et livré à l'exploitation le chemin de fer de raccordement dont il s'agit à l'article 5, d'après le projet qui sera approuvé par le Gouvernement, et l'entretien de cette portion de route sera à charge de la compagnie. »

Domando al signor ministro se accetta questa modificazione.

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici*. L'accetto.

PRESIDENTE. Pongo ai voti quest'articolo secondo la redazione della Commissione.

(La Camera approva.)

« Art. 11. Il en sera de même pour les chemins de fer d'embranchement sur la section de Turin à Buffalora

actuellement existants ou en voie de construction dans le cas où ils viendraient à se fusionner avec le chemin *Victor-Emmanuel*.

« En cas de fusion les conventions relatives entre les compagnies concessionnaires desdits embranchements et la compagnie *Victor-Emmanuel* devront être approuvées par le Gouvernement et sanctionnées par décrets royaux, sans qu'il puisse jamais ressortir de ces conventions aucune nouvelle garantie d'intérets ou de produits kilométriques à la charge de l'Etat. »

Il ministro aderisce a questa variazione?

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici*. Aderisco; ma domanderei che si aggiungessero in fine queste parole: *à moins d'une loi spéciale*.

CAVOUR G., *relatore*. Quest'aggiunta è affatto superflua, perchè il legislatore non si vincola mai: però la Commissione non ha difficoltà di accettare.

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici*. Mi pare che non s'imporrebbe un vincolo al legislatore, ma sibbene al Governo onde impedirgli che possa mai farsi a chiedere al Parlamento ciò che esso non può ottenere con un decreto reale.

CAVOUR G., *relatore*. In ogni caso io esprimo il voto che il Governo vada molto a rilento nel concedere nuove guarentigie d'interesse o di guarentigie chilometriche, giacchè una parte della maggioranza della Commissione era alquanto spaventata dagli oneri così forti che s'imponevano allo Stato. Ad ogni modo essendo necessaria a questo proposito una legge speciale, la Commissione accetta l'aggiunta del ministro.

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici*. Dichiaro che sarà ritenutissimo dallo stipulare siffatte convenzioni; ma ad ogni modo richiedendosi sempre la sanzione per legge, sarà sempre chiamato il Parlamento a decidere.

Il motivo per cui ho desiderato che s'introducesse questa clausola si è che potrebbe facilmente accadere che fosse proposta qualche diramazione di ferrovie che la società volesse assumere o di costrurre o di esercitare, e che per ciò fare lo Stato avesse interesse a darle questa speciale assicurazione. Ora se il Governo, esaminando le condizioni di una nuova linea di diramazione da quella *Vittorio Emanuele*, riconoscesse realmente che, quantunque lo Stato per breve tempo fosse esposto a qualche aggravio, verrebbe però ad aumentare di molto il prodotto della linea generale, è necessario che possa convenirne colla compagnia, salvo sempre la vostra approvazione.

Dirò di più che sono già instituite parecchie società promotrici che vorrebbero fare diramazioni dal tronco di ferrovia di Novara. Io non saprei ora in quali termini possano essere queste domande accolte e quale prospettiva di utilità presentino, ma non sarebbe impossibile che convenisse allo Stato di favorirle. Questi sono i casi in cui deve essere riservato al Governo di presentare una legge alla Camera.

PRESIDENTE. La Commissione avendo accettato la proposta del Ministero di aggiungere al fine dell'articolo 11 le parole *à moins d'une loi spéciale*, metto ai voti quest'articolo colla seguente aggiunta.

(È approvato.)

« Art. 23. La compagnie devra conserver le personnel des chefs cantonniers et cantonniers titulaires avec leurs salaires actuels. Ces agents seront soumis à ses ordres, mais elle ne pourra procéder à leur renvoi sinon à la suite de contraventions aux règles d'un bon service, reconnues par le Ministère des travaux publics comme méritant une pareille punition.

« Elle aura d'ailleurs le droit d'appliquer le règlement auquel ils sont soumis.

« Les pensions auxquelles lesdits cantonniers auraient droit, seront supportées par le Gouvernement et la compagnie proportionnellement à la durée des services rendus par eux tant à l'Etat qu'à la compagnie. »

VALERIO. Io vorrei, se non l'ampliazione di questo articolo, almeno una garanzia morale verso gl'impiegati di questa linea, e che, se non mancheranno al loro dovere, saranno mantenuti al loro posto; perchè su questa linea sono molti interessi nuovi, molte persone che hanno avuto un'assicuranza di avere una sorte stabilita, e che perciò hanno quivi traslocato il loro domicilio. Ora, passando questa strada dalle mani dei nostri concittadini in quelle di stranieri, potrebbe darsi che questi impiegati venissero mano mano licenziati dal posto che ora occupano con onore, e che, sino ad un certo punto, si sono meritato.

Io capisco che non si vorrà legare in modo assoluto le mani alla società, sicchè essa non sia libera verso i suoi subalterni. Ma quanto fu fatto pei cantonieri e capicantonieri, parmi potrebbe farsi anche per gli altri impiegati; ben inteso che questa garanzia non debba aver forza se non quando non vi sia demerito per parte degl'impiegati nazionali.

CAVOUR G., *relatore*. La clausola di cui si preoccupa l'onorevole Valerio, e con ragione, venne introdotta nel contratto di fusione, perchè la società della ferrovia di Novara aveva anch'essa un obbligo morale di tutelare gl'impiegati da lei stati nominati. Non ha potuto però ottener molto, perchè, in un'amministrazione qualunque, se i capi non hanno diritto di congedare i loro subordinati, la disciplina non si può giammai ottenere. Mi rincresce di non aver qui quel contratto, ma posso dirgli che vi si è introdotta una clausola, la quale da un'assicuranza morale a quella classe d'impiegati.

Non sembrò poi opportuno introdurla nella legge, perchè la ferrovia di Novara apparteneva finora ad una società privata, ed il Governo non aveva ingerenza su quegl'impiegati. All'opposto esso ne aveva quanto ai cantonieri del Moncenisio, epperciò essi vennero contemplati nella legge; gli altri non potevano venire contemplati se non se da quegli amministratori che avevano sopra di loro un patronato naturale. Avrei voluto che la cosa si fosse potuto rendere più stringente; ma non si è potuto andare più in là nelle trattative.

PRESIDENTE. Il ministro accetta le variazioni fatte a quest'articolo?

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici*. Le accetto.

PRESIDENTE. Porrò allora ai voti quest'articolo.

VALERIO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il deputato Valerio ha la parola.

VALERIO. Se non un atto legislativo, io vorrei sentire almeno dal signor ministro una parola che mi desse una garanzia morale che i poveri impiegati piemontesi, che hanno finora prestata l'opera loro presso la strada di Novara, non possano essere messi alla porta senza che abbiano demeritato. Io spero che il signor ministro, se non legalmente, almeno privatamente abbia ottenuto dai capi della società la promessa che questi nostri concittadini, senza demerito alcuno, non verranno licenziati dal posto che occupano. Capisco che una promessa in parola è lieve cosa e che non vi si può contare sopra gran che, tuttavia è sempre meglio che niente.

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici*. Posso assicurare l'onorevole Valerio che la società di Novara essa stessa ha preso il più grande interesse per i suoi impiegati, e nelle trattative passate fra essa e la compagnia *Vittorio Emanuele*, come risulta dagli atti della società di Novara pubblicati per le stampe, essa ottenne dal signor Laffitte quelle più esplicite dichiarazioni che una società può dare in casi simili; perchè il deputato Valerio comprenderà che, se gli amministratori di una società accettassero in qualsiasi modo l'obbligo di mantenere gli impiegati addetti all'esercizio della ferrovia che vogliono acquistare, si priverebbero implicitamente del diritto di esigere un buon servizio dagli impiegati medesimi, assicurati di non essere licenziati anche in caso di mancanza o di ripetute contravvenzioni agli ordini dei loro capi; del resto le società non hanno poi tale sovrabbondanza di buon personale da poterlo con facilità cambiare senza ragioni assai gravi.

Devo poi ancora dichiarargli che non solo per la linea di Novara, ma molto più per quella di Susa il Governo si è preoccupato della sorte degli impiegati ad essa addetti. Egli ha ricevuto le più formali assicurazioni dal rappresentante della compagnia che non si faranno cambiamenti nel personale senza gravi motivi, e che venendo il caso che taluno di questi impiegati debba essere rimosso dal suo posto, il Ministero sarà informato delle cause che avranno dato luogo a questa misura.

Ben sa poi l'onorevole Valerio che il Governo ha tale azione sulla società da potersi ripromettere che la medesima non mancherà alle assicuranze date in favore di questo personale.

Si dovettero poi contemplare nel capitolato in modo particolare i cantonieri del Moncenisio, perchè essi costituiscono un corpo speciale stato creato con patenti reali apposite che loro assicurano, dopo tanti anni di servizio, diritto a pensione: l'osservanza di queste sovrane disposizioni è fatta obbligatoria per la società, la quale non può licenziarli che nei casi in cui li licenzierebbe il Governo, cioè per vecchiezza o per malattia, o per cause tali che li rendano inetti a prestare un buon servizio; ma ciò avvenendo, saranno provvisti nel modo accennato in detto articolo.

MELLANA. L'onorevole ministro dei lavori pubblici diceva essersi introdotto in questo capitolato un patto speciale in favore dei cantonieri del Moncenisio, appunto perchè essi sono in una condizione speciale, che cioè hanno una patente che loro guarentisce, se non commettono gravi falli, non solo l'impiego, ma anche la pensione; e parlando degli altri impiegati delle linee di Susa e di Novara diceva essere inutile una disposizione legislativa a loro riguardo, giacchè il Governo aveva la morale certezza che la società *Vittorio Emanuele* non fallirebbe a questo suo debito, e che, qualora recalcitrasse, il Governo aveva sufficienti mezzi in suo potere per richiamarla al dovere.

Io ritorco l'argomento ed osservo: se i cantonieri del Moncenisio che si trovano in una condizione migliore, ed il ministro non li crede a sufficienza guarentiti dalle promesse fatte dalla società *Vittorio Emanuele* e dai mezzi che ha in suo potere contro quella società, per cui a loro favore invoca una speciale disposizione legislativa, come può poi sostenere che i cantonieri e gli altri impiegati delle ferrovie di Susa e di Novara siano abbastanza assicurati dalle promesse verbali e dai mezzi che stanno in mano del Governo?

A questo riguardo l'onorevole relatore della Commissione ci diceva che in merito agli impiegati della strada ferrata di Novara doveva pensarci quella società, e che vi pensò e vi provvide nella convenzione da essa stipulata colla compagnia *Vittorio Emanuele*. Io rispondo all'onorevole relatore: quando gli azionisti della strada di Novara avranno intascato il capitale delle loro azioni ed il vistoso lucro del 50 per cento, oh! essi non si daranno pensiero alcuno degli impiegati. D'altronde la società di Novara sarà morta, e niuno avrebbe azione legale contro la società *Vittorio Emanuele*. È il solo Governo che deve e che può tutelare le ragioni di questi impiegati nazionali; e perchè il Governo possa esercitare una efficace tutela, occorre una sanzione legislativa.

Vi è una ragione di più che ci consiglia e ci autorizza a legislativamente provvedere a questo riguardo. L'alienazione della strada di Novara a favore della società *Vittorio Emanuele* non è un fatto meramente privato fra la società di Novara e la compagnia *Vittorio Emanuele*, sibbene è una convenzione che noi non solo approviamo, ma la coadiuviamo garantendo il quattro e mezzo per cento sull'elevato prezzo d'acquisto delle azioni di Novara. Quindi io sostengo che siamo in diritto e che abbiamo il dovere di provvedere anche per gli impiegati di quella ferrovia.

Io ho tutta la fiducia nel buon volere del signor ministro e nei mezzi che egli dice di avere nelle sue mani; ma io, edotto dalle tristi esperienze fatte delle strade di Spagna e d'Austria, che, come fa ora quella di Novara, si sono vendute agli stranieri, temo molto per la sorte dei nostri impiegati, massime per quelli in posto più elevato. Sono certo che i direttori della società *Vittorio Emanuele* continueranno a ritenere al loro posto quelli fra gli impiegati che hanno meschini impieghi, malissimo retribuiti e non atti ad eccitare la cupidigia dei

favoriti d'oltre Alpi; ma per gli impieghi di qualche importanza, fra le sollecitazioni parigine e l'energia del ministro, questa dovrà a quella sottostare, ove esso non sia difeso da una disposizione legislativa e con sanzione.

Nè si dica che ad una compagnia poco importa il mettere degli impiegati nuovi in quanto che, quando ne ha dei pratici, non cerca di cambiarli. Quando si tratta di compagnie estere che possono fondersi con altre, e che hanno degl'impiegati a disposizione, è da temersi che poco per volta esse non introducano negl'impieghi di qualche riguardo sulle nostre strade ferrate impiegati stranieri al nostro paese; e che questo possa riuscire doloroso ai nostri concittadini, non vi è chi non lo vegga. Quindi io credo che una garanzia a questo riguardo si debba e si possa facilmente iscrivere nel presente capitolato, quando la Commissione ed il Ministero vadano in ciò con noi d'accordo. E per scemare l'importanza dell'argomento che si adduce, che, cioè, ove si ponesse tale disposizione, sarebbe menomata la disciplina che è cotanto necessaria in tale ordine d'impiegati, si potrebbe stabilire che, ove la società creda pel bene dell'intrapresa di dover licenziare qualche impiegato, essa debba surrogarlo con altro individuo nazionale, e se così stabilirete, vedrete che poco si cercherà di mutare.

Ove neppur ciò si possa ottenere, io prendo almeno formale atto delle parole poco fa dette dal signor ministro, che cioè non solo esso è preoccupato (e questo lo credeva senza che lo dicesse), ma che ha mezzi sufficienti per far sì che la sua preoccupazione sorta il suo effetto, cioè che siano tutelati i diritti, o se non i diritti, le posizioni acquistate da questi nostri concittadini, e per concittadini intendo tutti gl'Italiani impiegati attualmente sulle ferrovie di Susa e di Novara.

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici*. Nel fare alla Camera queste dichiarazioni, è mio dovere il dirle che il Governo volle essere a ciò esplicitamente dalla compagnia autorizzato, onde assicurare quel personale, che se il Ministero non potè imporlo alla compagnia, volle almeno che questa moralmente fosse impegnata a conservare quegli impiegati che continuassero a prestare con zelo, intelligenza e subordinazione il loro servizio. Del resto egli è evidente che è interesse della società stessa di mantenere quegl'impiegati, perchè, da più o meno tempo addetti a quella strada, ne conoscono bene il servizio, ciò che non avverrebbe con nuovi impiegati venuti di Francia, i quali potrebbero ignorare affatto la lingua del paese.

VALERIO. L'hanno pur fatto in Ispagna.

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici*. Non è adunque a temere che ciò succeda; mi si cita l'esempio di Spagna. È d'uopo anzitutto vedere quel che si è fatto in Ispagna dalle prime società cui furono accordate concessioni di strade ferrate. Tutti sanno che all'esercizio di quelle strade era stata applicata una quantità d'impiegati al solo scopo di far loro una più o men lucrosa posizione senza preoccuparsi nè punto, nè poco della loro capacità od attitudine a questo servizio. Ma qui posso assicurare che la cosa procede ben altrimenti. Le società hanno fatto scelta di buonissimo personale per le loro linee.

Avvertirò poi che, che a tenore del capitolato, la società ha obbligo espresso di riservare un terzo degl'impieghi pei militari di terra o di mare che sono congedati o posti in disponibilità con buone note di servizio; essa ha sin qui adempiuto a questo suo obbligo scegliendo questo personale sugli elenchi mandati dal Ministero della guerra. Questi stessi obblighi continuano nella società medesima e si estendono sia alla linea di Novara che a tutte le ferrovie che venissero a fondersi con quella *Vittorio Emanuele*. Nè il Governo mancherà, certo, di sorvegliare con attenzione l'osservanza di questa provvida disposizione.

CAVOUR G., *relatore*. L'onorevole Mellana ha chiamato l'attenzione della Camera sugl'impiegati della società di Novara. Io lodo molto questo suo sentimento, che divido con lui, ed avrei voluto, come uno degli amministratori di quella società che sta per morire, provvedere nel modo il più largo alla sorte di questi impiegati; ma osservo che colui che accetta una funzione dipendente da un corpo, come una società anonima, i di cui azionisti possono da un momento all'altro vendere le loro azioni alla Borsa, si espone a continue variazioni di amministrazione.

Ogni anno l'assemblea generale può congedare la sua amministrazione, può cambiare tutto il Consiglio d'amministrazione. Arrivano nuovi amministratori, e gli impiegati corrono tutte queste eventualità. Essi, entrando a tale servizio, ne accettano le naturali conseguenze. Quindi non si poteva fare di più che ottenere una guarentigia morale, la quale, se non vincola in modo assoluto, come diceva l'onorevole Valerio, farà qualche cosa di più che niente.

Una prova poi che non si poteva fare di più, si è che l'onorevole Mellana si è limitato a far la critica di quanto si era fatto, ma con ciò ha dimostrato una volta di più l'applicazione del gran detto che la critica è facile, l'arte difficile.

Io credo pertanto che la società di Novara non possa essere messa in colpa di non aver fatta una cosa che era materialmente impossibile.

BRONZINI-ZAPELLONI. Io credo di dover dal canto mio aggiungere una considerazione di fatto a quanto venne detto sopra questo argomento dagli onorevoli Mellana e Valerio.

Quasi tutti gli impiegati i quali prestano il loro servizio sulla ferrovia di Novara sono stati nominati sotto la mia direzione, ed io posso assicurare che essi sono nella generalità ottimi e che prestano un zelantissimo servizio. Sarebbe adunque una grandissima sciagura se non si potesse ottenere, non dico una guarentigia legale, ma almeno quella morale che il Ministero ha data e della quale io prendo atto, perchè riconosco che è loro dovuta anche a nome della giustizia.

VALERIO. L'onorevole relatore della Commissione, nell'osservare che il deputato Mellana si è limitato a far

la censura di ciò che si è operato, ricordò l'antico dettato: la critica è facile, e l'arte è difficile.

Io debbo avvertire che qui l'arte non sarebbe molto malagevole, poichè la garanzia che la Giunta non trovò modo di formolare, a me pare di potergliela suggerire. Non si tratterebbe che, dopo le prime parole di questo articolo, *la compagnie devra conserver le personnel*, di aggiungere queste altre: *des employés titulaires*. Ecco il modo di introdurre siffatta garanzia.

Dacchè ho la parola, risponderò brevemente alle considerazioni messe innanzi a questo riguardo dal ministro dei lavori pubblici.

Egli accennò ciò che fecero le società francesi che comperarono le strade ferrate spagnuole. In Ispagna avvi una piaga, la quale non manca neanco presso di noi, cioè quella del soverchio numero degli impiegati, del mal vezzo di mettere questi dappertutto, di creare spesse fiate gl'impieghi non perchè siano necessari, ma pel vantaggio e pel comodo di alcune persone. Le società francesi non si contentarono di congedare gli impiegati spagnuoli, ma vi surrogarono quasi intieramente impiegati francesi: quindi le lamentevoli catastrofi colà avvenute, di cui ci resero consci i giornali. Il ministro dei lavori pubblici avrà, se non letto, udito leggere nei diari dell'anno scorso le disgraziate vicende sulle strade ferrate della Spagna, le quali vennero generalmente ascritte a che gli impiegati francesi non erano compresi dagli Spagnuoli e quindi non ci era obbedienza agli ordini stati dati.

Io non dubito che in avvenire il ministro farà eseguire la legge relativamente ai nuovi impiegati; legge che fu votata dal Parlamento dietro l'iniziativa parlamentare: cioè che un terzo dei posti d'impiegati delle strade ferrate debba darsi ai vecchi militari del nostro esercito; e mi onoro altamente d'essermi associato al mio amico Mellana per fare questa proposta, la quale torna a benefizio dei bravi soldati che militarono sotto la nostra bandiera.

Io porto fiducia che il signor ministro vorrà far eseguire la legge, ma non vorrei che accadesse che quelli a cui fu conferito un impiego lungo la linea di Novara venissero espulsi dal loro posto senza verun demerito.

Poichè l'onorevole relatore della Commissione ci sfidava a formolare la nostra critica, eccola formolata; ed io spero che l'antico amministratore della strada di Novara vorrà appoggiare del suo voto la proposta che ho sopra enunciata.

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici*. Dichiaro apertamente che non posso accettare questa aggiunta, sia per tutte le ragioni che ho già dette, sia perchè la compagnia rifiuterebbe positivamente di aderirvi, nè io stesso, lo confesso, se fossi preposto all'amministrazione di una compagnia risponsabile verso il Governo ed il pubblico di un esatto e regolare servizio, potrei sottomettermivi. Non tornerò sugli eventi della Spagna, perchè è noto che gli accidenti occorsi sulla ferrovia d'Aranjuez e su altri punti provennero da pessima organizzazione dell'esercizio. Come mi è stato riferito da persone bene informate, quegli accidenti devono imputarsi essenzialmente ai cattivi impiegati che vi erano addetti e furono la causa per cui si adottò la determinazione di cambiare una quantità di quel personale, sostituendovi uomini intelligenti e speciali.

Al postutto vi ha ancora una considerazione di qualche momento, che deve provare l'interesse degli amministratori delle compagnie a conservare gl'impiegati attuali, e questa si è che lo stipendio dei medesimi è di molto inferiore a quello che hanno gl'impiegati dello stesso genere in Francia.

Come potrebbe la società far venire dall'estero impiegati colle loro famiglie e stabilirli in Piemonte senza aumentare di molto uno stipendio che è sufficiente a far vivere i nostri impiegati, ma che ai primi certo non basterebbe? Se la compagnia ha a sua disposizione buoni impiegati con poca spesa, perchè si darà il gusto di licenziarli? Anche per questa ragione adunque i buoni impiegati non hanno a temere pel loro avvenire.

CAVOUR G., *relatore*. L'onorevole Valerio ha confuse due questioni diverse. Io risposi ad un appunto fatto, lo riconosco, in termini assai cortesi dall'onorevole Mellana, rispondendogli che la società di Novara non poteva stipulare altro se non quello che ha stipulato. L'onorevole Valerio vorrebbe ora che il potere legislativo prendesse sotto la sua protezione gl'impiegati della società di Novara; ma questa nei suoi contratti colla compagnia *Vittorio Emanuele* non aveva niente che fare col Governo e col legislatore.

Sarebbe una cosa anomala che il legislatore, in una legge in cui non ha davanti a sè se non la società fusa *Vittorio Emanuele*, andasse ad imporre ad una delle parti contraenti un obbligo verso l'altra. Come legislatori non potevamo occuparci se non degli impiegati che passavano dal servizio dello Stato a quello della compagnia, e non di quelli che passavano dal servizio di una delle compagnie che si fondeva coll'altra.

Avendo io nel seno della Commissione, come posso assicurarne il deputato Valerio, cercato di dimenticare compiutamente che ero ancora amministratore della società della strada ferrata di Novara, perchè si trattava di un altro ordine di quistioni, non posso in ora, d'accordo anche coi miei colleghi, accettare la proposta dell'onorevole Valerio la quale, quantunque dettata da un sentimento molto lodevole, non credo possa essere ammessibile. Sia per queste ragioni, sia per quelle che vennero esposte molto nitidamente dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, devo pertanto respingerla.

PRESIDENTE. Il deputato Valerio propone che si aggiunga...

VALERIO. Siccome il Ministero e la Commissione respingono la mia proposta, io la ritiro.

PRESIDENTE. Se non vi sono opposizioni, pongo ai voti l'articolo 23 come fu proposto dalla Commissione.

(La Camera approva.)

Metto ai voti l'approvazione del processo verbale.

(È approvato.)

« Art. 26. Cette concession est faite avec privilége ex-

clusif de toute autre concession de chemin de fer entre deux points des sections qui font l'objet du présent cahier des charges.

« Toutefois, est réservé expressément à l'Etat le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer qui s'embrancheraient sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin, sauf ce qui est dit à l'article suivant. La compagnie ne pourra mettre obstacle aux embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucun dommage ou frais pour la compagnie. Elle aura sur toutes les autres compagnies la préférence, à conditions égales, pour la concession desdits embranchements ou prolongements. Le cas échéant, les rapports entre la compagnie concessionnaire de la ligne principale et celles des embranchements formeront l'objet de conventions à stipuler entre les compagnies soit pour le raccordement des rails, l'usage des stations communes et les constructions d'intérêt réciproque, soit pour le service cumulatif. Dans le cas où elles ne parviendraient pas à s'arranger entre elles, le Gouvernement déciderait. »

PRESIDENTE. Il Ministero accetta le variazioni introdotte dalla Commissione?

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici.* Io pregherei la Camera di voler ommettere la designazione di certe materie che possono formare oggetto di convenzione tra la compagnia *Vittorio Emanuele* ed altre società, giacchè tanti e così svariati, a seconda delle diverse condizioni delle ferrovie, devono essere i rapporti delle compagnie tra loro, che non potendosi designare nel capitolato tutti quelli che devono formare oggetto speciale di convenzione, è assai meglio attenersi ai termini generali.

Egli è evidente che se noi imponiamo alle società l'obbligo di mettersi d'accordo tassativamente su queste disposizioni, sembra che intendiamo escludere dalla necessità di tale accordo tutte le altre materie su cui sarebbe pure indispensabile che le compagnie convenissero. Quando, invece, se diciamo che devono mettersi d'accordo su tutto quanto riflette l'esercizio cumulativo delle rispettive linee, ed in caso non s'accordino, il Governo, esaminata la questione, deciderà, noi provvediamo in modo assai più conveniente ed il solo atto ad assicurare un buon esercizio cumulativo ed a garantire la sicurezza e la regolarità del servizio.

PRESIDENTE. La proposta del signor ministro consisterebbe dunque nel togliere le parole: « soit pour le raccordement des rails, l'usage des stations communes et les constructions d'intérêt réciproque, soit pour le service cumulatif. »

CAVOUR G., *relatore.* Dichiaro espressamente che la Commissione non ha avuto l'intenzione di restringere tassativamente il significato di queste parole, sicchè si escludessero gli altri rapporti, anzi essa è disposta ad aggiungere: *soit pour tous les autres rapports;* ma essa ha creduto dover indicare specialmente questi tre oggetti, perchè ai suoi occhi hanno una grande importanza. Si sa che alcune volte società potenti usano mezzi di vessazione verso società meno potenti per ridurle a cattivo partito ed obbligarle a darsi loro in mano ed a fondersi pienamente con loro. Di questi casi ne abbiamo avuti nel nostro paese di una certa gravità che hanno fatto un cattivissimo senso.

Insisterebbe specialmente la Commissione sulle parole: *pour le service cumulatif*, perchè, ripeto, si sono vedute delle società potenti condotte ad organizzare il loro servizio cumulativo con una società più debole, in modo tale da inceppare l'andamento ordinario degli affari di questa, e quindi impedire che il commercio prendesse la sua via naturale, obbligare talvolta certe merci ad un giro vizioso, e tutto ciò per imporre, come più potenti, una dura legge ai loro concorrenti.

Per queste ragioni la Commissione è pronta ad aderire ai desiderii del signor ministro con un'aggiunta che esprima nel modo più esplicito che le convenzioni da farsi debbano generalmente comprendere tutti i rapporti di mutuo interesse; ma essa crede importante lo specificare queste tre condizioni, vale a dire il modo di stabilire gli sviatoi, onde riunire i regoli delle due vie, l'uso delle stazioni comuni e il servizio cumulativo, in cui specialmente le società più deboli possono essere molto vessate dalle potenti. Esso desidera che tali guarentigie vengano indicate in modo da non potere dar luogo ad appigli ed a cavilli nel caso che ci fossero dei malumori fra le diverse società.

Dietro queste spiegazioni la Commissione spera che il signor ministro non avrà difficoltà di concordare in una redazione che esprima questa idea, giacchè sul fondo della cosa siamo perfettamente d'accordo.

Il Ministero che sarebbe chiamato ad essere arbitro in questi casi, riconosce che, nel caso di servizio cumulativo, d'unione di regoli e di stazione comuni vi è necessità di stabilire chi pronunci, e noi riconosciamo che in altri casi impreveduti bisogna anche stabilire la stessa massima. Si può dunque concertare una redazione che soddisfi a tutte queste esigenze.

PRESIDENTE. La Commissione non fa nessuna proposta?

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici.* Io proporrei che si mettesse: « in tutto ciò che è necessario per assicurare un buono e regolare servizio cumulativo. »

Il contemplare il caso che i *rails* si debbano incontrare, per verità è cosa troppo ovvia per prescriverla tassativamente; giacchè, se i binari non s'incontrano, non è possibile fare un servizio cumulativo.

Io direi dunque: « in tutto ciò che è necessario nell'interesse reciproco delle due società per assicurare un compiuto e sicuro servizio cumulativo. »

CAVOUR G., *relatore.* Allora la redazione sarebbe la seguente: « ... entre la compagnie concessionnaire de la ligne principale et celles des embrachements *en tout ce qui concerne un bon et complet service cumulatif*, formeront l'objet, ecc. »

PRESIDENTE. Leggo l'articolo 26 colle variazioni introdotte:

« Art. 26. Cette concession est faite avec privilége exclusif de toute autre concession de chemin de fer entre deux points des sections qui font l'objet du présent cahier des charges.

« Toutefois est réservé expressément à l'Etat le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer qui s'embrancheraient sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin, sauf ce qui est dit à l'article suivant. La compagnie ne pourra mettre obstacle aux embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucun dommage ou frais pour la compagnie. Elle aura sur toutes les autres compagnies la préférence, à conditions égales, pour la concession desdits embranchements ou prolongements. Le cas échéant, los rapports entre la compagnie concessionnaire de la ligne principale et celles des embranchements formeront l'objet de convention à stipuler à l'amiable entre les compagnies en tout ce qui concerne un bon et complet service cumulatif.

« Dans le cas où elles ne parviendraient pas à s'arranger entre elles, le Gouvernement déciderait. »

COSTA DI BEAUREGARD. Je propose la suppression du mot *dommage* dans la phrase de cet article qui est ainsi formulée:

« La compagnie ne pourra mettre obstacle aux embranchements, ni réclamer à l'occasion de leur établissement aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucun dommage ou frais pour la compagnie. »

Je crains que cette expression *dommage* ne puisse donner lieu plus tard à quelque difficulté d'interprétation. On reconnaît facilement quelle est la pensée de la rédaction. Elles a voulu donner à la société Laffitte une action en recours contre des dommages matériels; mais le mot *dommage* peut s'interpréter aussi par celui de *préjudice*, qui a quelque chose de plus sérieux, et peut être pris dans une acception morale.

Il pourrait se faire, par exemple, qu'une ligne directe de chemin de fer, qu'un embranchement s'établit entre Annecy et Chambéry, et dans ce cas la compagnie *Victor-Emmanuel* viendrait dire: j'éprouve un véritable dommage puisque cette ligne enlève, à mon préjudice, une partie des voyageurs et des marchandises qui auraient pu se diriger sur Annecy par Ayton et Albertville.

Il me semble donc qu'il serait convenable d'en revenir à l'esprit primitif de la rédaction, c'est-à-dire de préciser que ce ne sera que contre des torts ou des dégâts matériels que la société Laffitte pourra, le cas échéant, exercer un recours. On ne conserverait donc que ces mots:

« Pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais pour la compagnie. »

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici.* Il me paraît que si les mots *aucuns frais* ne suffisent pas, l'on pourrait employer les mots *inconvénients matériels*. Si vous voulez mettre *dommage matériel*, je n'ai aucune difficulté.

COSTA DE BEAUREGARD. J'accepte volontiers l'idée de monsieur le ministre: on mettrait donc *dommage direct et matériel.*

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici.* Oui, *direct et matériel.*

PRESIDENTE. Dopo l'emendamento proposto dal deputato Costa si direbbe:

« La compagnie ne pourra mettre obstacle aux embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucun dommage direct ou matériel pour la compagnie. »

CAVOUR G., *relatore.* La Commissione accetta.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'articolo 26 della Commissione coll'emendamento proposto dal deputato Costa di Beauregard.

(La Camera approva.)

« Art. 39. Le chemin de fer aura une seule voie sur tous ses développements, sauf dans l'intérieur du grand tunnel, et sauf dans les parties où des gares devront être établies, comme aussi dans les sections où, sur la demande de la compagnie, le Gouvernement autoriserait la pose d'une double voie. Il sera construit avec toute l'économie conciliable avec les difficultés du terrain, la stabilité et la solidité des ouvrages, la bonté et sûreté du service d'exploitation.

« Quoique, en général, le chemin ne doive recevoir qu'une seule voie, la compagnie pourvoira à tous les redoublements de voie qui seront jugés nécessaires pour le bon service de l'exploitation.

« Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, sur la proposition de la compagnie. »

Il signor ministro avendo dichiarato che accetta la redazione della Commissione, metto ai voti l'articolo 39 come fu da questa proposto.

(La Camera approva.)

« Art. 50. La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié, par les travaux dépendants de l'entreprise, à moins toutefois qu'elle ne justifie de l'acquiescement des parties intéressées, et à moins que l'autorité administrative après avoir accueilli les observations des municipalités voisines n'ait expressément reconnu qu'aucun danger ne peut résulter pour la salubrité publique de la stagnation des eaux dont le cours viendrait à être intercepté. »

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici.* A quest'ultima aggiunta proposta dalla Commissione io proporrei di sostituire altra più semplice che ho formolata in poche parole.

LANZA, *ministro dell'istruzione pubblica.* L'emendamento che proporrebbe il ministro dei lavori pubblici

sarebbe il seguente: « sauf le cas où la salubrité publique pourrait être compromise. »

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici*. Il motivo per cui io desidererei che fosse sostituita questa redazione si è perchè quella formolata dalla Commissione mi pare troppo larga e tale da mettere in grave imbarazzo la compagnia e lo stesso Governo, il quale ha il massimo interesse a che la compagnia non sia esposta ad incontrare spese eccessive senza giusto motivo.

Lo scopo lodevole prefissosi dalla Commissione si è quello di assicurare la salubrità pubblica, che potrebbe essere compromessa dai ristagni d'acqua. Ora a siffatta esigenza provvedono sufficientemente le leggi sull'igiene pubblica che, ad istanza degli interessati, vengono applicate a cura del ministro dell'interno o di quello dei lavori pubblici ove del caso. Quindi pare che sia meglio lasciare libera l'applicazione ai singoli casi dei vigenti provvedimenti, la cui esatta osservanza è affidata alle autorità amministrative, alle quali vogliono essere rivolti i richiami dei comuni o proprietari che si credono pregiudicati.

CAVOUR G., *relatore*. La redazione del signor ministro avrebbe forse l'inconveniente che nel caso di dissenso tra la società ed il Governo essa potrebbe appellarsene ai tribunali.

Il ministro direbbe: questo ristagno d'acqua compromette la salute della vicina popolazione; e la compagnia risponderebbe: no, io voglio far giudicare la questione dai tribunali; ed essa ne avrebbe perfettamente diritto. Era per questo motivo che la Commissione aveva usato questa redazione: « à moins que l'autorité administrative, après avoir accueilli les observations des municipalités voisines, n'ait expressément reconnu qu'aucun danger ne peut résulter pour la salubrité publique. »

La Commissione seppe da uno dei suoi membri, deputato di Aiguebelle, che alcuni anni fa, in seguito a certi lavori che avevano intersecato il corso dell'acqua, rimasero soltanto in tutta quella città due famiglie che non fossero state colte dalle febbri; mentre dapprima quel sito era rinomato per la sua salubrità.

Anche nei lavori per l'arginamento dell'Isère, lavori utilissimi, si intersecarono alcuni scoli, e da ciò ne provennero febbri che fecero molto male. Mi pare adunque che, senza insistere sulla precisa redazione della Commissione, sarebbe a desiderarsi che il giudizio della questione igienica non fosse rimandata ai tribunali, i quali procedono sempre con molta lentezza nel giudicare queste cose, ma fosse riservata allo stesso ministro dei lavori pubblici. Mi sembra che il ministro dei lavori pubblici dovrebbe accettare di essere egli stesso giudice in questa materia.

Fu citato poi anche l'esempio di Moncalieri, che era un sito molto salubre, e che quando si fece la strada ferrata, per essersi negligentato uno scolo d'acqua, ne nacquero delle febbri che per alcuni anni rattristarono quel paese, a cui soggiacquero numerosi individui. Per tutte queste ragioni la Commissione ha creduto dovere alquanto abbondare in precauzioni. D'altronde, se si salva il principio che sia giudice l'autorità amministrativa in questa materia, la Commissione non dissente dall'ammettere un cangiamento nella sua redazione.

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici*. Io stesso ho acconsentito ad inserire questa aggiunta onde resti meglio cautelata l'igiene pubblica; ma non posso ammettere una redazione la quale in certo qual modo pregiudichi, sia l'accertamento dell'allegata insalubrità pubblica derivante dai ristagni d'acqua, sia il modo di provvedervi a mente delle veglianti leggi per cura delle competenti autorità, che, nel tutelare l'igiene pubblica, devono pure difendere la compagnia da esagerate ed indiscrete pretese.

Citerò un caso avvenuto appunto in un comune della Savoia. In alcuni scavi fatti nel suo territorio dalla compagnia, onde avere terre d'imprestito per i rialzi della strada, rimase qualche ristagno d'acqua. I proprietari, dopo aver ottenuti larghi compensi per la cessione del terreno, elevarono richiami per pretesa insalubrità originata da quei ristagni d'acqua. Il comune a nome loro ricorse alla compagnia, e, dopo lunghe discussioni, si convenne di pagare agli interessati e per essi al comune la somma peritata necessaria per procurare lo scolo delle acque ed abbuonire il terreno.

Il comune ricevette, secondo i patti convenuti, 8000 lire da parecchi mesi, ma sinora nulla si curò di fare, quasi che l'acqua, da putrida che era, sia diventata salubre e purissima.

Ora lascio giudice la Camera se si può esigere che la compagnia abbia a sottostare a frequenti danni di tal natura, e per soprappiù debba essere obbligata a ricorrere ai tribunali onde ottenere che si eseguiscano i lavori pei quali essa ha pagato così rilevanti indennità.

Ciò prova che in ultima analisi bisogna pur troppo sempre ricorrere ai tribunali per impedire che gli interessi della pubblica igiene sieno trasandati.

CAVOUR G., *relatore*. La Commissione accetterebbe la redazione proposta dal signor ministro, ma vorrebbe ad un tempo domandargli se egli non avrebbe difficoltà che si aggiungessero queste parole: « suivant l'avis de l'autorité administrative. » Questo tenderebbe ad evitare i mali che potrebbero nascere dal lungo tempo che impiegano i tribunali a dare le loro sentenze. Potrebbe infatti un troppo lungo indugio essere cagione di febbr e fare soffrire molte famiglie. Mi pare che con questo sottoemendamento alla proposta del Ministero sieno conciliate le due opinioni.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'articolo 63 coll'aggiunta sopra proposta.

(La Camera approva.)

« Art. 65. Les tarifs provisoirement établis au présent cahier des charges ne peuvent pas être augmentés n pour la totalité du réseau, ni pour une ou plusieurs sections ou tronçons, sans autorisation préalable du Gouvernement. »

CAVOUR G. *relatore*. Avendo ritirato la parola *provisoirement* per non votare sopra una questione di forma

riguardo all'articolo 63, a nome della Commissione la ritiro anche per questo articolo.

PRESIDENTE. La Giunta avendo ritirata la sua proposta, metto ai voti l'articolo 65 quale fu proposto dal Ministero.

(La Camera approva.)

« Art. 66. Ces mêmes tarifs ne pourront pas être diminués sans autorisation préalable tant que l'Etat devra payer à la compagnie une soulte annuelle pour compléter l'intérêt assuré sur les capitaux qu'elle aura dépensé suivant le présent cahier des charges.

« Lorsque le revenu du chemin de fer dépassera les sommes ainsi garanties, la compagnie sera entièrement libre de baisser à volonté ses tarifs.

« Tous changements apportés dans les tarifs doivent être annoncés un mois d'avance par des affiches. »

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici*. Per gli stessi motivi che ho già espressi, parlando della conservazione della parola *provvisorio* nel precedente articolo, domanderei anche che qui fosse ristabilita onde non incagliare quelle modificazioni di tariffe che nell'interesse comune dello Stato, cioè che assicura l'interesse del 4 1/2 per cento, e della compagnia fossero ravvisate necessarie.

Io assicuro la Camera che i ribassi delle tariffe, specialmente in sui primordi dell'esercizio delle ferrovie e mentre queste vanno estendendosi, sono indispensabili per aumentarne il prodotto, assicurando il trasporto sulle medesime di quei generi che, altrimenti, non se ne servirebbero.

Ora, se si vuole aspettare a fare ribassi di tariffe che la strada dia un prodotto superiore al 4 1/2 per cento, si va a rischio, per non dire che si è certi, di impedire che questo prodotto sia tardi o mai raggiunto; giacchè non si è che con opportuni e moderati ribassi nelle tariffe che, vincendo la concorrenza dei trasporti sulle strade ordinarie, si riesce ad accrescere il movimento sulle ferrovie e quindi i prodotti. Se diminuire le tariffe volesse dire scemare il reddito della strada, sarei d'accordo colla Commissione; ma invece, come ho dimostrato, questo reddito viene anzi ad aumentarsi notevolmente.

DAZIANI. Domando la parola.

La Commissione non ebbe mai intenzione d'impedire che si abbassino le tariffe nel caso che ciò fosse nell'interesse della società e del Governo, la Commissione vuole solo che la società ne ottenga l'autorizzazione dal Ministero. E la ragione ne è questa. Finchè dura la guarentigia del 4 1/2 per cento, è naturale che il Governo esamini se convenga o no abbassare le tariffe; alle volte la società potrebbe abbassarle, perchè, avendo la guarentigia del 4 1/2 per cento, poco le importa di diminuire più o meno per qualche tempo i prodotti della ferrovia quando questi sono minori dell'interesse guarentito, e ciò per alcuni interessi o motivi estranei alle tariffe che possono direttamente ridondare a vantaggio anche della società, ma per lo più solo ad alcune classi di azionisti od anche ai soli amministratori.

Invece il Governo ha sempre il dovere di esaminare se convenga, nell'interesse della guarentigia che ha assicurato, di lasciar abbassare le tariffe, scrutando qual è il motivo che induce la società a questa diminuzione, se ne è veramente la causa il probabile aumento del prodotto netto.

LANZA, *ministro dell'istruzione pubblica*. La differenza che corre tra l'articolo proposto dal Governo e quello formolato dalla Commissione consiste in ciò che, a tenore del primo, la compagnia è sempre libera di abbassare le sue tariffe, salvo che nell'anno precedente il reddito netto della strada sia riuscito inferiore al tre per cento; e allora può ancora diminuirle, ma non al disotto del 50 per cento della tariffa fissata nel *cahier des charges* senza l'autorizzazione del Governo.

La Giunta invece propone che giammai si possa ribassare questa tariffa senza autorizzazione del Governo, finchè lo Stato dovrà pagare alla compagnia una somma annua per completare l'interesse ad essa assicurato; quando poi il reddito della ferrovia sorpasserà la somma guarentita, la società sarà libera di scemare le sue tariffe. La differenza che vi esiste è questa; ma è evidente quanto diceva l'onorevole ministro dei lavori pubblici che, ogniqualvolta la compagnia cambia la tariffa, lo debba fare nell'interesse proprio per aumentare il reddito, e che una diminuzione di tariffa non suona lo stesso che diminuzione del medesimo.

Parmi che, essendo questo un assioma economico che non si può contestare, ne venga per conseguenza che sia inutile, anzi pernicioso ammettere questo vincolo alla società, ma che sia bene di lasciarla affatto libera, e per conseguenza di conservare l'articolo del Ministero.

CAVOUR G., *relatore*. Le tariffe della compagnia potranno sempre essere diminuite coll'autorizzazione del Governo; ma non bisogna perdere di vista che il legislatore deve sempre procedere con un po' di spirito di diffidenza contro amministratori futuri, specialmente trattandosi di una società anonima, i cui direttori potrebbero fare speculazioni nel loro interesse particolare a danno dello Stato.

Io suppongo che il reddito della linea sia soltanto del quattro per cento; la compagnia non ha nessun interesse di aumentarlo di qualche piccola somma, giacchè il Governo deve completare ciò che manca alla fatta garanzia; dunque, vada bene o vada male il servizio, in simili casi non importa alla compagnia.

In quella ipotesi il direttore della compagnia, per favorire una persona sua benevola od anche per ricevere una mancia (bisogna supporre anche questi casi che pur troppo alcune volte si verificano), può ribassare la tariffa. Or bene, quel ribasso chi lo pagherà? Lo Stato, il quale, se si adottasse la redazione del Ministero, non avrebbe nessun mezzo di impedire che tale ribasso si faccia a danno del prodotto della linea.

Può darsi che il ribasso sia conveniente, e appunto si lascia la facoltà al Ministero di autorizzarlo sotto la sua responsabilità. Insomma perchè dare alla compa-

gnia una facoltà che può dar luogo a tante frodi che sfuggono sempre alla repressione dei tribunali, perchè questi contratti si fanno sempre di nascosto, e potrebbe anche essere il caso che un amministratore, sebbene abbastanza indelicato per fare un tale ribasso per vantaggi personali, vi fosse indotto dalla compiacenza soverchia verso qualche persona sua favorita, quando gli effetti utili del ribasso si possono ottenere mediante l'intervento governativo? Per questo motivo la Commissione mantiene la sua proposta.

LANZA, *ministro dell' istruzione pubblica*. L'onorevole preopinante suppone che in qualche caso possa la direzione di questa strada ferrata ribassare la tariffa per favorire alcun'altra società industriale o qualche negoziante; ossia che la società *Vittorio Emanuele* diminuisca i prezzi della sua tariffa imprudentemente senza far bene i suoi calcoli, senza prevedere le conseguenze di queste diminuzioni, e vorrebbe che il Governo le facesse da tutore...

CAVOUR G., *relatore*. No, no!

LANZA, *ministro dell'istruzione pubblica*. Non ci è dubbio: egli vuole stabilire che questi ribassi non possano farsi senza che prima la società ne dimandi al Governo l'autorizzazione.

Mi sorprende invero il sentire questa osservazione dall'onorevole preopinante, che si è mostrato in questa Camera, in tutte le circostanze, fautore di principii di libertà in materia di industrie, ed ha sempre riconosciuto che i privati sono assai migliori apprezzatori dei propri interessi di quello che lo possa essere il Governo. Dunque non si può ammettere in massima che gli industriali privati siano più cattivi regolatori dei propri interessi che non il Governo, e che quindi ci voglia la tutela di questo perchè non facciano male speculazioni.

Quanto poi alla seconda supposizione, essa è talmente, mi si condoni l'espressione, assurda, che non può sicuramente servire d'argomento, giacchè non si possono da un amministratore fare dei ribassi parziali per un individuo od una società industriale unicamente per accordare un favore. Le tariffe sono generali, e, quando si fanno diminuzioni, devono essere stabilite dalla società per mezzo della direzione. Or bene si vede che questi favori personali non possono in alcun modo concedersi.

Per conseguenza mi pare che gli argomenti addotti non siano di tal natura da poter provare che la tutela del Governo in questo caso sia ragionevole, e che quindi non si debba modificare l'articolo proposto dal Ministero.

PRESIDENTE. Il deputato Daziani ha la parola.

DAZIANI. La modificazione proposta dalla Commissione non ha per iscopo che il Governo tuteli la società; essa potrà bene o male fare i suoi affari come le piace, senza che debba intervenire la tutela del Governo; ma, siccome lo Stato guarentisce il quattro e mezzo per cento, per tutelare se stesso mette questa condizione di non poter variare la tariffa, se non coll'autorizzazione del Governo fino a quell'epoca in cui la strada ferrata dia un reddito non minore del 4 e mezzo per cento. Ed è naturale questo, non solo per le ragioni addotte dall'onorevole relatore, ma per molte altre, come, per esempio, la società potrebbe sbagliarsi nei suoi calcoli di probabile aumento di prodotto, oppure potrebbe accadere che la società *Vittorio Emanuele* si intendesse con un'altra società estera, e per il tratto appartenente a quella società aumentasse la tariffa e diminuisse invece la tariffa della nostra, e così, facendo una media, verrebbe a percevere un'uguale somma per il tratto percorso dai viaggiatori e dalle merci sulle due linee; inoltre, avendo la guarentigia del 4 e mezzo per cento, guadagnerebbe tutto ciò che verrebbe a ritirare di più dal nostro Governo a cagione della diminuzione nel prodotto netto per l'effettuata riduzione di tariffa, così che chi verrebbe a soffrire di questo accordo, sarebbero le nostre finanze.

Tanto è vero che il Governo ha riconosciuto la possibilità di questi inconvenienti, che esso stesso ha già messo un limite. Se il Governo adottasse la teoria esposta dal ministro dell'istruzione pubblica, sarebbe stato illogico nello stabilire che, quando il prodotto della strada ferrata è minore del tre per cento, non si possa abbassare la tariffa che del cinquanta per cento, perchè il Governo ha stabilito questo limite nel capitolato, e, se non altro, perchè ha temuto che potesse accadere il caso in cui veramente verrebbe a soffrirne per una troppo forte diminuzione di tariffa, e noi, o signori, colla nostra proposta, non abbiamo fatto altro che allargare questo limite, collo stabilire che, ogniqualvolta il prodotto netto della strada non sia del 4 e mezzo per cento, debba, sia per l'aumento, sia pel ribasso della tariffa, intervenire l'approvazione del Governo, la quale approvazione non vi è alcun dubbio che verrà sempre data ogniqualvolta la domanda sarà fatta per lo scopo di un probabile aumento di prodotto, giacchè in allora Governo e società sono guidati dall'istesso interesse ed hanno l'istesso fine.

Quando poi il prodotto netto della strada ferrata sarà del 4 e mezzo per cento, allora, appunto perchè non miriamo alla tutela della compagnia, la lasciamo in piena totalità di fare quello che le pare e piace. Ma, finchè noi veniamo a garantirle un certo prodotto, abbiamo il diritto, anzi il dovere di fare in modo che non si agisca a danno del Governo ed a solo vantaggio della compagnia o di alcune classi d'azionisti.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'articolo 66 secondo la redazione della Commissione.

(La Camera approva.)

« Art. 68. Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables:

« 1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif, et qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas 200 kilogrammes;

« 2° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, aux plaqués d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs;

« 3° Et en général à tous paquets colis, ou excédants de bagage, pesant isolément moins de 50 kilogrammes.

« Dans les trois cas susdits la compagnie, après en avoir obtenu l'autorisation de l'administration supérieure, établira un tarif particulier pour chacun de ces objets.

« Un colis du poids de moins de 50 kilogrammes, pourra toujours être assujéti à un prix de transport au moins de 40 centimes.

« Toutes les fois que les agents de la compagnie présumeront que la marchandise déclarée est différente de celle qui est enfermées dans les colis ou caisses, ils pourront exiger qu'on les ouvre; et, si l'expéditeur n'y consent pas, il leur sera facultatif de lui refuser le transport.

« La compagnie peut procéder de même à l'égard des expéditionnaires pour empêcher le *groupage* d'expéditions diverses, qui seraient individuellement susceptibles d'un droit spécial.

« Dans ces deux cas le dommage que les agents de la compagnie viendraient à occasionner aux marchandises consignées en ouvrant les caisses ou colis, donnera lieu à une juste indemnité dont la compagnie sera toujours responsable.

« Après avoir vérifié la marchandise, ainsi que les divers titres d'expédition, la compagnie aura le droit d'exiger la surtaxe pour les objets présentés avec une fausse déclaration, même après en avoir fait le transport, pourvu que la marchandise n'ait pas encore été livrée au destinataire. »

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici*. Accetto la prima modificazione, ma debbo rifiutare la seconda perchè non sono gli agenti della compagnia che nei casi ivi contemplati aprono i colli, bensì, a richiesta loro, gli agenti degli speditori, i quali soli perciò debbono essere risponsabili di quanto è contenuto nelle casse o nei colli medesimi. Ciò è quanto si pratica nelle ferrovie dello Stato quando si ha grave presunzione che le merci dichiarate non sieno quelle contenute realmente nei colli.

Questa misura è assolutamente indispensabile per antivenire le frodi che su grande scala si esercitarono in Francia col *groupage* a danno delle compagnie e con indebito lucro degli spedizionieri.

Non mi farò a dimostrare qual danno ne deriverebbe allo Stato se questa provvida disposizione non esistesse per le sue ferrovie, e se non venisse egualmente applicata a quelle strade per cui ha guarentito un interesse od un minimo prodotto. La compagnia dunque deve aver diritto di esigere da quelli che le presentano pacchi, gruppi o colli di merci, e prima di riceverli, che vengano aperti dagli spedizionieri medesimi e, constatata la frode, di rifiutarsi al loro trasporto se non vengono pagati i diritti in tariffa.

Ora sarebbe ingiusto affatto il far ricadere a peso della compagnia le conseguenze di una falsa dichiarazione degli speditori, i quali d'altronde, diffidati dalla legge che è vietato il *groupage*, devono in caso di contravvenzione sottostare a tutte le conseguenze del loro operato. Al postutto non può ammettersi questa disposizione perchè essa sarebbe contraria al testo stesso del capitolato.

CAVOUR G., *relatore*. Dietro le spiegazioni date dal ministro, la Commissione ritira la seconda parte della sua proposta.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'articolo 68 della Commissione, togliendo ad esso il capoverso, così concepito:

« Dans ces deux cas le dommage que les agents de la compagnie viendraient à occasionner aux marchandises consignées en ouvrant les caisses ou colis, donnera lieu à une juste indemnité dont la compagnie sera toujours responsable. »

(La Camera approva.)

« Art. 76. Le transport des militaires, des douaniers et des marins munis de feuille spéciale de route, sera fait pour la moitié du tarif de deuxième et troisième classe.

« Les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé pour appartenir à la réserve, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujétis eux et leurs bagages qu'à la moitié de la taxe du tarif ci-dessus fixé.

« Les militaires ou marins voyageant en corps ne seront assujétis eux et leurs bagages qu'à la moitié de la taxe du tarif.

« Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, et pour la moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer. »

Il Ministero ha dichiarato di accettare l'aggiunta della parola *douaniers*.

Pongo ai voti l'articolo 76 secondo la redazione della Commissione.

(La Camera approva.)

« Art. 78. Le transport des prisonniers et de la force armée qui les accompagne sera fait pour la moitié du prix de tarif de la dernière classe; le transport des voitures cellulaires fournies par le Gouvernement sera gratuit et devra être fait par les trains ordinaires à toute réquisition de l'administration.

« Le transport des indigents fait à moitié prix de tarif de la dernière classe aura lieu aux mêmes conditions que sur les chemins de fer de l'Etat, et sur les bases du règlement approuvé par décret royal du 7 décembre 1856. »

Il Ministero dichiara di accettare questa variazione all'articolo 78.

Pongo ai voti quest'articolo secondo la redazione della Commissione.

(La Camera approva.)

« Art. 85. La contribution foncière à la charge de la compagnie sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances, selon les lois qui règlent l'impôt foncier.

« Les bâtiments et magasins dépendants de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité, et la compagnie devra également payer toutes les contributions auxquelles ils pourront être soumis. »

Il Ministero accetta questa redazione?

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici*. L'accetta.

PRESIDENTE. Allora pongo ai voti quest'articolo secondo la redazione della Commissione.

(La Camera approva.)

« Art. 87. Est accordée pour dix ans la libre importation de tous les fers, autres métaux, matériaux, machines, instruments, outils et imprimés destinés et indispensables à la construction, exploitation et à l'entretien de la totalité du réseau et des lignes télégraphiques.

« Cette exemption ne s'appliquera ni au mobilier des stations, ni aux objets d'habillement à l'usage des employés et gardiens de la voie ferrée, ni en général à tout ce qui ne se rapporte pas immédiatement aux services de construction et des transports. »

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici*. Io prego la Camera di non modificare la concessione fatta alla compagnia con questo articolo 87.

Io le farò presente che nel nostro sistema doganale le tariffe degli oggetti che sono necessari allo stabilimento e manutenzione della strada, non che al suo esercizio, sono tenuissime, e quindi, mentre la prolungazione dell'esenzione di queste tasse è un fatto di pochissima entità per le finanze, essa è però di molto rilievo per la società che molto insistette per averla in compenso di aggravi nuovi impostile. Del resto, è evidente che, dovendosi sottrarre dal capitale e successivamente dallo scarso prodotto della ferrovia l'importo delle tasse doganali su tutti gli oggetti che la compagnia avrà ad importare dall'estero, massime quando procederà al rinnovamento del suo materiale fisso e mobile, chi in definitiva pagherà le spese sarà lo Stato obbligato a sopperire alla deficienza nei proventi della ferrovia.

Ma avvi di più: mentre l'esenzione dai dazi doganali, limitati quali sono, non può cagionare alle finanze che una lieve diminuzione di questo ramo d'entrata, essa reca alla compagnia uno scapito grave, peggiorando nell'opinione pubblica la sua concessione; perchè in Francia, ove la società, quantunque costituita secondo le leggi dello Stato, è stabilita, ha tutti i suoi azionisti ed onde ricava tutti i suoi fondi, le tariffe doganali essendo elevatissime, si crederà che la compagnia debba sottostare per questo titolo a gravissimi dispendi, dovendo spedire dall'estero un così grande quantitativo di materiale per la sua rete di strade in Piemonte.

Concedendo invece la pattuita franchigia appunto per la ragione addotta che in Francia questi diritti sono gravissimi, essa vi farebbe un ottimo effetto e concorrerebbe a favorire lo spaccio di azioni che la compagnia deve in competente numero emettere per aver i capitali necessari alla sua impresa.

Per questi motivi pregherei la Camera di conservare l'articolo quale venne proposto nel progetto del Ministero.

CAVOUR G., *relatore*. La Commissione ha data una certa importanza a che non si possa applicare l'esenzione dei diritti di dogana nè alla mobiglia delle stazioni nè agli oggetti di vestiario, e questo perchè si sa che ci furono già esempi in cui si è voluto estendere con molta indiscrezione simili esenzioni altre volte concesse.

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici*. Mi scusi se l'interrompo.

La restrizione sull'applicazione del privilegio io l'accetto pienamente: anzi le dirò che si sta compilando, d'accordo dei due Ministeri delle finanze e dei lavori pubblici, un elenco degli oggetti che debbono riguardarsi come necessari ed indispensabili alla costruzione, esercizio e manutenzione della ferrovia, quali essenzialmente sono i ferri e le macchine, per escludere quegli altri oggetti che potrebbero dar luogo a frodi a danno delle finanze, e che del resto la stessa compagnia non avrebbe convenienza a farli venire dall'estero.

CAVOUR G., *relatore*. Alla Commissione parve troppo accordare per novantanove anni quest'esenzione, epperciò aveva proposto dieci anni: ora però accetterebbe un tempo anche più lungo, per esempio trent'anni, se questo potesse corrispondere all'idea del signor ministro.

PRESIDENTE. La Commissione propone il termine di 30 anni. Il signor ministro accetta?

Voci. Sì! sì!

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici*. Accetto poco di buon animo. (*Si ride*)

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'articolo 87 così emendato.

(È approvato.)

L'articolo 107, secondo la proposta della Commissione, sarebbe soppresso.

Il signor ministro accettando la soppressione dell'articolo 107, non occorre di deliberare a tale riguardo.

Essendo ora votate tutte le parti del capitolato che sono state emendate dalla Commissione, rimane soltanto quella sulla quale e il Ministero e la Giunta rimasero d'accordo. Se la Camera non fa difficoltà, riguardo a questi articoli si seguirà il sistema adottato relativamente ad altri capitolati, cioè ciascun deputato, se intende fare osservazioni, domanderà la parola su quel dato articolo su cui desidera parlare. Nel caso che vi siano osservazioni, queste terminate, sarà posto in discussione l'articolo 1 del progetto di legge che porta l'approvazione dell'intiero capitolato.

MELLANA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il deputato Mellana ha facoltà di parlare.

MELLANA. Intendo sottoporre un'osservazione al ministro ed alla Commissione. Colla legge che stiamo per votare noi implicitamente votiamo anche il contratto seguito tra la società *Vittorio Emanuele* e la società di Novara. Ora io credo che la società di Novara previdente, avrà fissato un termine, una mora qualunque

nella quale la società *Vittorio Emanuele* mantenga i patti, salvo a risarcirsi, in caso non segua il versamento del prezzo convenuto delle azioni di Novara, sul deposito in carta fatto dalla società *Vittorio Emanuele* nelle casse del Governo. Supponiamo che avvenisse appunto il caso di dover sciogliere il contratto; allora la fusione o vendita riconosciuta dalla nostra legge non sussisterebbe in fatto. Mi pare che nella presente legge sarebbe d'uopo fissare un tempo di uno o due mesi, entro il quale quel contratto dovesse seguire il pieno suo effetto, e, trascorso quel termine senza che la società *Vittorio Emanuele* abbia effettuato l'integrale pagamento delle azioni di Novara, si dichiari nella presente legge che questa condizione s'intenderà rivocata, fatta però autorità al Governo di procedere ai lavori del Moncenisio; e noti la Camera che dico appositamente di fissare il termine a tutto luglio od a tutto agosto di quest'anno, e non un termine generico di uno o più mesi dopo la pubblicazione della legge, per non lasciare il Governo esposto alle sollecitazioni od alle lusinghe della società *Vittorio Emanuele*.

Qualche cosa bisogna provvedere; io non voglio improvvisare (sono però in grado di proporlo) un emendamento; ma se non avremo appaganti spiegazioni dalla Commissione e dal Governo, io direi che si rimandasse il progetto alla Commissione perchè studiasse di togliere quest'anomalia.

Per eseguire il traforo del Moncenisio, sebbene siamo molti discordi nel modo, nel principio la maggioranza della Camera è assenziente; ed è perciò che ho proposto che, avvenendo il caso della decadenza della concessione fatta alla società *Vittorio Emanuele*, pure il Governo sia autorizzato a dar mano ai lavori del Moncenisio, e per tal modo avrò assenzienti alla mia proposta anche gli onorevoli nostri colleghi della Savoia. Questa disposizione legislativa guarentirebbe la società di Novara, fors'anche più di quello che abbia fatto essa stessa con suo contratto.

Ripeto: ove non si provvegga, può avvenire il caso che l'unione delle due strade *Vittorio Emanuele* e Novara stia legislativamente in forza di questa legge, e nel fatto poi non esista. Quali ne sarebbero le conseguenze? Non mi dilungo per ora ad esaminarle. Dietro gli schiarimenti della Commissione e del Ministero potrà la Camera vedere se sia o no il caso di stabilire a quest'oggetto un'apposita disposizione. In questo caso la formulerò io stesso, o meglio ancora potrebbe per mandato della Camera essere formulata dalla Commissione.

PRESIDENTE. L'aggiunta presentata dall'onorevole Mellana mi sembra aver luogo conveniente piuttosto nell'articolo 1 della legge che nel capitolato; perciò, se egli non si oppone, metterei ai voti il capitolato, e poi si discuterebbe la sua proposta.

Se dunque nessuno domanda la parola sul capitolato...

VALERIO. Domando la parola.

L'articolo 109 è così espresso:

« Tant que la section de Modane à Suse ne sera pas complètement terminée, le domicile légal de la compagnie *Victor-Emmanuel* demeure fixe a Chambéry. Dès que ladite section sera exploitée sur toute son étendue le domicile légal de la compagnie sera porté à Turin.

« Pour tous ses rapports avec le Gouvernement, la compagnie est tenue à instituer une délégation spéciale et permanente près le siége du Gouvernement a Turin. »

Dal momento che la fusione è fatta, a me sembra che il domicilio legale dev'essere là dove è la più gran massa d'interessi; questa si trova evidentemente al di qua delle Alpi, perchè la linea da Novara a Susa rappresenta interessi maggiori di quelli da San Giovanni a Ciamberì. Se per trasportare la sede legale della società si deve aspettare che tutto sia compiuto, io dico che gli interessi degli azionisti che sono al di qua delle Alpi, starebbero troppo tempo in sofferenza. Egli è evidente che per il traforo del Moncenisio s'impiegheranno molti anni. Finora esso è un'incognita, è un x; ma non credo che vi sia alcuno il quale pretenda che prima di dieci anni questo traforo sia compiuto, e questo tronco sia messo tutto in esercizio. Dunque per dieci anni vi sarebbe questa ingiustizia che, là dove sono minori gl'interessi, vi sarebbe la sede legale della società, e dove sono maggiori, questa non vi sarebbe. D'altronde avvi anche un motivo politico.

Questa società, che ha nelle sue mani una così grande impresa ed ha i suoi interessi così strettamente legati a quelli dello Stato, è bene che abbia la sua sede là dove risiede il Governo, affinchè la vigilanza sia maggiore, affinchè i consigli e le intelligenze che debbono passare tra Governo e società possano essere più pronti ed efficaci.

Nè facendo questa proposta io credo di fare menomamente torto a Ciamberì, imperocchè io so che i nostri concittadini di Savoia, così oculati ed intelligenti come sono, vedendo eseguirsi sotto i loro occhi quella strada, di cui sentiamo cotanto lodate dal signor ministro l'esecuzione e l'amministrazione, si persuasero talmente di questa cosa, che vendettero tutte quante le loro azioni (*Ilarità*); di modo che io credo che non vi sia più Savoiardo il quale abbia delle azioni della ferrovia *Vittorio Emanuele*. Non è così la cosa riguardo al tronco di Novara al di qua delle Alpi.

Dunque io domando, e nell'interesse della società medesima, e del Governo, e più di tutto in quello della vera giustizia, che, appena approvata questa convenzione, la sede legale della società *Vittorio Emanuele* debba essere stabilita in Torino. Io credo che nessuno vorrà contraddire a questa proposta, la cui giustizia parmi evidente agli occhi di tutti.

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici*. Ciò che ha detto l'onorevole Valerio mi pare che confermi la convenienza di fare che la sede della società sia provvisoriamente mantenuta a Ciamberì, dove è il centro degl'interessi della compagnia, finchè sia compiuta la strada. Giacchè io ritengo che la massa principale di questi interessi sia legata alla costruzione della ferrovia. Quanto all'esercizio, è verissimo che la linea di No-

vara è di grande importanza per la società, ma questa non è punto separata dal resto dell'impresa.

Del resto, io prego l'onorevole preopinante di por mente che la sede naturale di una compagnia si è quella ove risiede la massima parte, e, nel caso nostro, la totalità dei suoi azionisti, dove hanno luogo le assemblee generali, dove tengono domicilio gli amministratori della società e ad un tempo i principali azionisti. Se gli azionisti di Novara, valendosi della offerta opzione tra il rimborso in denaro dei loro titoli ed il cambio di questi con azioni della ferrovia *Vittorio Emanuele*, avessero preferite queste ultime, con ragione avrebbero preteso che il domicilio della società fosse a Torino, appunto per avere agevolezza di sindacarne l'amministrazione; ma dacchè, come è noto alla Camera, su trentadue mila azioni di Novara dieci sole preferirono il cambio con azioni della ferrovia *Vittorio Emanuele*, come si potrà pretendere che la compagnia, la quale deve chiedere ai capitalisti francesi i fondi per rimborsare le azioni di Novara, venga a stabilire la sua sede in Torino fuori del centro delle sue operazioni finanziarie e quindi lontana dal controllo e vigilanza degli interessati? Mentre tutti gl'interessi della compagnia sono in Francia, essa dovrà trasportare il suo domicilio in Torino, dove, rimborsati gli azionisti di Novara e riscattate le poche azioni di Susa, non vi sarà più chi abbia interessi di sorta?

Per verità io non vedo ragione plausibile di obbligare la società *Vittorio Emanuele* a portare la sede a Torino, invece di lasciarla dove è determinata dal primo capitolato, tanto più che gl'interessi che si rannodano alla costruzione della strada continuano ad essere in Savoia, ov'essa deve compiere la sua rete, la quale, al di qua delle Alpi essendo compiuta, non richiede più che la direzione dell'esercizio.

CAVOUR G., *relatore*. La Commissione aveva anche pensato alla proposta che venne fatta un momento fa dall'onorevole Valerio.

Nei vari colloqui che ebbe col signor ministro dei lavori pubblici, essa lo ha interrogato se non avrebbe difficoltà a stabilire questa mutazione della sede della società. Egli ha insistito sul piccolissimo numero delle azioni state dalla società *Vittorio Emanuele* collocate nello Stato. Si sa che sono quasi tutte in mano di Francesi, e finchè questo dura, per molti atti che esigono di essere fatti alla sede della società, parrebbe un po' duro di obbligare un gran numero di azionisti a venire a Torino, passando il Moncenisio, il quale non sarebbe ancora reso di così facile passo.

Osservo, d'altronde, che il domicilio locale ha poca importanza, e se ne ha una prova dacchè l'uffizio della strada ferrata di Ciamberì è sovente chiuso e tutti gli affari si trattano a Parigi. È però essenziale che vi sia un domicilio legale specialmente per facilitare i richiami che qualcuno avesse verso la società.

La Commissione non dà poi a questo punto grandissima importanza e si rimette al giudizio della Camera.

BIANCHERI. Io appoggio la proposta del mio amico Valerio, e penso che le ragioni che si sono opposte alla medesima non reggono.

La ragione principale addotta dall'onorevole relatore della Commissione e che fu già arrecata dal signor ministro dei lavori pubblici, consiste in questo, che poche azioni della strada ferrata *Vittorio Emanuele* essendosi collocate in Piemonte, ragion vuole che la società non sia tenuta ad avere la sua sede in Torino. Ma siccome non si è potuto negare il fatto allegato dall'onorevole Valerio che anche in Savoia vi sia un numero tenue di tali azioni, la conseguenza sarebbe che la società *Vittorio Emanuele* fissi in allora il suo domicilio, non già in Piemonte nè in Savoia, ma in Parigi.

Se pertanto già si è venuto a riconoscere che la compagnia dovesse avere la sua sede nello Stato, e se per la Savoia non vi sono ragioni più potenti di quello che ve ne siano per il Piemonte, a me sembra preferibile che la società abbia la sua sede in Piemonte piuttosto che in Savoia.

Ci è poi una ragione di alta politica che deve indurvi ad adottare che la compagnia stabilisca la sua sede effettiva in Torino anzichè in Savoia, ed è che, trattandosi di una linea che tocca alle due estremità della frontiera, certamente la società che l'amministra deve essere sotto la mano, dirò così, del Governo ed in contatto immediato con esso. Nè a questo inconveniente si ripara colla clausola inserita nel capitolato che la società debba essere rappresentata da un delegato, perchè altro è un delegato, altro la società stessa; esso deve anzi riferire a questa prima di poter rispondere a quelle date questioni che gli fossero sottoposte dal Governo. Se invece la sede effettiva della società si trova in Torino, non vi è dubbio che esso ha mezzi immediati onde venire a por riparo agli inconvenienti che fossero per sorgere.

Non regge neppure ciò che si è detto quanto alla espropriazione; sarebbe sempre facoltativo alla società di eleggere il suo domicilio legale, nei contratti, a Ciamberì, ed allora chi avesse ragioni da far valere, bisognerebbe che le portasse dinanzi ai tribunali di Savoia, mentre che la sede effettiva della società potrebbe sempre essere in Torino, e così si eviterebbero gli sconci che ho sopra accennati.

Io spero che la Camera comprenderà l'importanza di queste osservazioni e vorrà ammettere la proposta dell'onorevole Valerio.

CAVOUR, *presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze*. Il Governo non può consentire a questa proposta. Qui non si tratta di convenienza. Non vedo il perchè tutte le società debbano avere la loro sede nel centro dove trovasi il Governo.

Io, deputato di Torino, non voglio dare questa preminenza alla mia città nativa. La sede di una società deve collocarsi là dove la sua azione deve farsi maggiormente sentire. Ora, che cosa ha stabilito la legge? Che, trattandosi di costruzioni da eseguirsi in Savoia, la compagnia abbia a fissare la sua sede al centro delle medesime; che, compiuta la linea, allora la sua sede

si trasporterà a Torino, perchè questa città rimane centro di tale linea. Ecco quello che è logico; ma, finchè questi lavori si eseguiscono da Ciamberì al Rodano, da Ciamberì al Moncenisio e ad Albertville, conviene lasciar la sede della società a Ciamberì.

Prego quindi l'onorevole Valerio di voler tenere conto di questa osservazione, e di non insistere perchè sia adottata la sua proposta.

VALERIO. Quando ho fatta questa osservazione, ho detto che la sede doveva essere posta là dove maggiore è la massa degli interessi. Ora credo che nessuno mi contesterà che maggiore ne è la mole al di qua che non al di là delle Alpi; ho detto che, trattandosi di una società in cui lo Stato ha tanto interesse, sarebbe cosa molto utile che la sua sede fosse stabilita dove risiede il Governo, a cui tanto deve premere il buon andamento della medesima; che in tal guisa il Governo potrebbe più facilmente prendere colla società le intelligenze necessarie al buon esito delle operazioni. Qualora si volesse porre una sede succursale della società a Ciamberì, io crederei sempre che la sede effettiva principale della medesima dovrebbe essere a Torino; se la società avesse sede effettiva a Ciamberì, troppo grave cosa sarebbe per gli abitanti al di qua delle Alpi, dove, lo ripeto, è maggiore la massa degli interessi.

CAVOUR, *presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze.* A questo riguardo milita ancora in favore della proposta del Ministero un argomento che ho dimenticato ed è che pressochè tutte le azioni sono in Francia. È noto che le assemblee generali debbano aver luogo alla sede della società. Il Governo può e deve potere autorizzare la riunione delle medesime anche a Parigi, se fa d'uopo; ma qui una ragione di altissima convenienza esige che siffatta adunanza si tenga alla sede della società, cioè in una città dello Stato. Ciò posto, il far già venire una massa di azionisti da Parigi a Ciamberì, è un incomodo certamente grave; ma, siccome adesso vi è una strada ferrata che conduce da Parigi a Ciamberì, soltanto con una breve lacuna che sarà colmata l'anno venturo, sarà facile il loro trasporto; ma, se cinquanta o sessanta azionisti dovessero recarsi da Parigi a Torino, finchè il Moncenisio non è ancora perforato, ciò cagionerebbe loro un soverchio disagio. Questo è un altro motivo onde mantenere la sede della società a Ciamberì.

D'altronde, o signori, voi non potete mettere a confronto l'interesse dell'esercizio con quello della costruzione; per questa si richiede bensì la spesa di molti milioni, ma l'esercizio si raggira sopra una somma infinitamente maggiore.

Il Governo farà modo che la società abbia un rappresentante legale a Torino, onde qualunque abbia azioni giuridiche da intentare contro la società possa far valere le sue ragioni; ma, lo ripeto, il centro lasciatelo a Ciamberì, e, quando la costruzione sarà finita, si trasporterà, come la compagnia è disposta a fare.

VALERIO. Io modifico il mio emendamento; mi riferisco per la redazione alla Giunta, ma vorrei che, ove si dice *Pour tous les rapports avec le Gouvernement, la compagnie*, ecc., venisse introdotta una modificazione consentanea alle dichiarazioni del presidente del Consiglio dei ministri, e si dicesse: « Per tutti i rapporti che deve avere al di qua delle Alpi col Governo e coi privati, la compagnia dovrà istituire una delegazione speciale, la quale sia permanente a Torino. » In tal guisa, sino ad un certo punto, si arreca rimedio ad alcuni degli sconci che ho additati, quantunque dal lato politico e per il bene generale dell'impresa io persista a credere che, se la sede effettiva della società si trovasse a Torino a fianco del Governo, si eviterebbero molti altri inconvenienti.

LANZA, *ministro dell'istruzione pubblica.* Mi pare che l'onorevole Valerio dovrebbe formulare la sua proposta, perchè, nel modo in cui l'ho compresa, parmi che la sua idea sia già contenuta nell'alinea dove è detto: « Pour tous ses rapports avec le Gouvernement, la compagnie est tenue à instituer une délégation spéciale et permanente près le siége du Gouvernement à Turin. »

VALERIO. Io modificherei l'articolo in questo modo (salvo sempre alla Commissione il proporne la redazione):

« Per tutti i rapporti col Governo e coi privati, la compagnia...

LANZA, *ministro dell'istruzione pubblica.* Quali privati? Bisogna specificarli. (*Rumori*)

VALERIO. I privati al di qua delle Alpi. (*Rumori a destra*)

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici.* Quando la compagnia è obbligata ad avere una rappresentanza legale per tutti i suoi rapporti col Governo, l'ha anche necessariamente per i privati, i quali possono alla medesima rivolgere tutti i loro richiami. Del resto, spetta al Governo, che tiene obbligo dal capitolato stesso di sorvegliare la società, di far rendere ragione ai privati che avessero giuste lagnanze a muovere contro la società rispetto all'esercizio delle linee, e di prevenire e reprimere gli abusi e le contravvenzioni che in tale esercizio fossero commessi dagli agenti della compagnia responsale, a mente della legge, pel fatto dei medesimi. Sotto questo aspetto mi pare che, indipendentemente anche dall'azione giuridica, siano in via amministrativa debitamente tutelati gl'interessi anche dei privati.

Aggiungerò poi che delle tante quistioni che possono insorgere colla compagnia, la minima parte soltanto trae origine od ha rapporto coll'esercizio, mentre la più gran parte sono contestazioni gravissime di proprietà, di servitù, d'indennità e simili, che vogliono essere giudicate dai tribunali, od esigono componimenti sopra luogo, durante la costruzione medesima per opera dei commissari governativi; che se invece dovessero recarsi questi affari a Torino, anzichè definirsi prontamente, si complicherebbero e prolungherebbero indefinitamente.

Ecco i motivi per cui la sede più conveniente della società deve essere per ora a Ciamberì, vero centro de-

gl'interessi afferenti alla costruzione delle linee della Savoia.

VALERIO. Io rispondo all'onorevole ministro dei lavori pubblici che la delegazione presso il Governo non dà verun diritto ai privati che vanno avanti i tribunali, tutte le volte che si vorrà convenire la società *Vittorio Emanuele* davanti ai medesimi per l'esercizio della strada ferrata da Novara sino a Susa, dovranno i nostri concittadini recarsi a Ciamberì; questo è evidente.

Se la Camera non vuole accettare la mia prima proposizione, che cioè la sede legale, permanente, effettiva della compagnia testè accennata debba essere a Torino, per le ragioni d'alta importanza che ho accennate, e specialmente onde sia assicurato il buon andamento avvenire di questa società; se la Camera, dico, rifiuta questa proposta, accetti almeno l'altra sussidiaria, la quale sarebbe in relazione colle parole dette dall'onorevole presidente del Consiglio dei ministri, che cioè il delegato permanente presso il Governo di Torino sia un rappresentante legale, il quale possa davanti ai tribunali rispondere per le azioni, per le quali possa essere convenuta la società *Vittorio Emanuele* per l'esercizio della strada ferrata da Novara a Susa.

RATTAZZI, *ministro dell'interno.* L'onorevole Valerio vorrebbe in sostanza che vi fossero due domicili, cioè che ve ne fosse uno a Ciamberì, e poi che a Torino vi fosse chi rappresentasse questa società presso il Governo e presso i tribunali. Quando si ammettesse questo sistema, sarebbe lo stesso che dire che vi sia doppia sede a Torino e a Ciamberì, perchè non saprei quale divario vi esisterebbe tra l'avere questa in una città e poi avere un altro che rappresentasse la società non solo verso il Governo, ma anche verso i privati, in una città diversa; sono alla fin dei conti due domicili. Io credo che questo non sarebbe conveniente.

Quanto all'altro inconveniente accennato dal deputato Valerio, che cioè i privati dovrebbero recarsi a Ciamberì quando avessero contestazioni colla società, io faccio osservare che o si tratta d'azioni personali, nel qual caso veramente i privati avrebbero l'inconveniente di rivolgersi al luogo del domicilio dove la società è stabilita; o si tratta di azioni reali.

Quanto alle azioni personali, difficilmente può succedere che per l'esercizio nascano queste quistioni, perchè rarissimamente ciò avviene; quanto alle azioni reali, la competenza dei tribunali non nasce dal domicilio, ma dal luogo dove la lite è sorta; perciò non vi sarebbe nessun inconveniente quand'anche non avesse la società stabilito il suo domicilio a Torino. Del resto, se fosse mestieri stabilire il domicilio legale in ogni località dove potessero avere interesse tutti coloro che dovessero trattare per interessi generali o per questioni personali colla società, non basterebbe il fissare la sede a Torino e a Ciamberì, ma bisognerebbe ciò fare i tutti i capoluoghi che vengono solcati da questa linea, perchè io non vedo che preferenza debbano avere sugli altri coloro che abitano in Torino.

Dunque questa considerazione non può tenersi in conto per istabilire il luogo dove la società debba avere il suo domicilio legale; deve averlo là dove è maggiore la massa degl'interessi. Ora egli è incontestabile che questa, fino a tanto che non è compiuta la congiunzione delle due linee a traverso alle Alpi, esiste piuttosto al di là che al di qua delle medesime; compiuto il traforo del Moncenisio, questa massa d'interessi sarà maggiore in Piemonte. Quindi è evidente che si deve mantenere la distinzione posta nel capitolato, e che non si può ammettere il temperamento che vorrebbe introdurre l'onorevole Valerio.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Chapperon.

CHAPPERON. Messieurs, puisque la question a été portée sur le siége de la société, je profite de cette circonstance pour prier le Ministère de vouloir bien faire veiller plus attentivement à ce que la société se conforme aux obligations qui lui sont imposées.

D'après la loi, le siége de la société est à Chambéry; il y est de droit, mais il n'y a jamais été de fait. Il est certain que la société n'est habituellement représentée à Chambéry que par l'ingénieur en chef et le directeur du service. Le bureau qui y avait d'abord été établi, n'a point continué à y exister; de sorte que, lorsque quelqu'un a à traiter avec la société, on ne sait à qui s'adresser, le représentant de la société elle-même ne s'y trouvant à peu près jamais.

J'appellerai également l'attention du Ministère sur un autre fait. D'après les statuts de la société deux membres du Conseil d'administration doivent être sujets sardes. Cette formalité a été remplie au commencement; mais depuis longtemps elle ne l'est plus.

CAVOUR, *presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze.* Il n'y a plus d'actionnaires du pays; tous les sujets sardes ont vendu leurs actions.

CHAPPERON. Mais avant même que les sujets sardes eussent vendu leurs actions, cette prescription n'était plus observée. Et d'ailleurs, comme on avait trouvé des actionnaires une première fois, on pouvait en trouver la seconde.

Du reste, il y a une chose facile à saisir. Lorsque cette clause fut insérée dans les statuts, tout le monde comprit qu'on voulait donner une garantie au pays en introduisant dans le Conseil d'administration au moins deux membres qui connussent les provinces dans lesquelles le chemin devait être construit. Tout le monde pensait qu'il serait utile d'avoir dans le Conseil d'administration des hommes qui, connaissant ce pays, pourraient, en connaissance de cause, faire apprécier ses vrais intérêts. Mais il n'en a rien été.

Les deux membres qu'on avait choisis ne connaissaient nullement la Savoie, et ne pouvaient par conséquent être utiles en rien pour éclairer le Conseil. Ces inconvénients auraient pu être évités si le commissaire du Gouvernement fût venu quelquefois en Savoie.

La loi établit un commissaire pour surveiller les actes de la société, et nous ne l'avons jamais vu. S'il y a quelques réclamations à faire, on ne sait à qui recourir.

Cependant il s'est trouvé une fois à Chambéry; il y avait une réunion générale des actionnaires. Mais le président du Conseil d'administration a dû déclarer à l'assemblée qu'il avait refusé d'y assister; on y traita pourtant des questions très-importantes sur lesquelles il aurait pu et dû donner son avis. C'est pourquoi j'invite le Gouvernement à faire veiller plus exactement à l'exécution de la loi.

Les intérêts de la société seront sûrement aussi grands en Savoie qu'en Piémont; car, lorsque le réseau sera complet, il représentera plus de 50 millions, valeur que n'atteindront pas les chemins de Novare et de Suse réunis.

Par conséquent je crois que si le siége de la société doit être dans l'endroit où se trouvent ses plus grands intérêts, il ne peut être ailleurs qu'en Savoie. Mais en ce cas, il y a une abrogation qu'il faut absolument remplir; c'est que le délégué de la société ne soit pas un mot seulement existant dans la loi, mais qu'il soit réellement présent au poste que lui indiquera le vote qui va être émis par la Chambre.

PRESIDENTE. Il deputato Biancheri ha facoltà di parlare.

BIANCHERI. Se vi potesse essere dubbio sulla convenienza dell'emendamento proposto dall'onorevole Valerio, certamente le osservazioni esposte dall'onorevole Chapperon fanno sì che questi dubbi debbano essere rimossi. Gl'inconvenienti che egli ha accennati sono tali che, se la sede della società, anzichè essere stata a Ciamberì, fosse stata in Torino, certamente non sarebbero succeduti.

Voi avete una società la quale dichiara che ha il suo domicilio in Ciamberì ed ha creduto veramente che colà sia la sua sede; eppure c'è un deputato della Savoia che dice che questa compagnia non ci ha mai avuto la sua sede e appena vi è conosciuto chi la rappresenta. Egli aggiunse di più che raramente lo stesso commissario regio si lascia vedere. Il commissario regio è qui ed egli potrà... (*Movimenti*)

CHAPPERON. Je n'ai pas entendu parler du commissaire technique, monsieur l'ingénieur Colli, mais bien du commissaire royal, monsieur le comte Oldofredi.

BIANCHERI. Ho piacere che l'onorevole Chapperon mi abbia fatto ricredere; ma infine ci furono accennati diversi altri sconci, i quali non si sarebbero avverati, se la sede della società fosse stata in Torino, poichè certamente s'invigilerebbe a che ciò non avesse luogo. Se questo stato di cose si è verificato sino al giorno d'oggi, niente ci assicura che non possa ancora continuare, malgrado la vigilanza e la buona volontà del Governo.

Sento sempre a parlare della massa dei maggiori interessi che richiederebbe che la società avesse la sua sede a Ciamberì piuttosto che a Torino; ma io credo che gl'interessi che il Piemonte ha in questa compagnia colla convenzione cui stiamo per dare il nostro voto siano di gravissima importanza per la relazione che hanno con quelli della società di Novara non solo, ma di Biella e di Casale, le quali ultime hanno dei contratti con quella di Novara. Ora tutti questi interessati dovranno dipendere dalla società *Vittorio Emanuele*, e secondo la proposta del Ministero sarebbe mestieri ad ogni tratto recarsi in Savoia.

Il signor ministro delle finanze si preoccupa molto perchè i Francesi che hanno azioni della società *Vittorio Emanuele* debbano passare una o due volte il Moncenisio; e perchè non si preoccupa egualmente delle convenienze dei Piemontesi, i quali dovranno valicare le Alpi per andare a Ciamberì? Bisogna tenere una misura giusta per tutti.

Similmente le ragioni che furono arrecate dal ministro dell'interno non reggono. Egli ha già ammesso che per le azioni personali i Piemontesi dovranno andare in Savoia; ma anche per le reali, se l'azione ha da esperirsi qui, la citazione però colà deve farsi. Ora questo reca una perdita grave di tempo ed una spesa. Se a noi cotanto preme il tutelare gl'interessi degli altri, signori, preoccupiamoci anche un poco dei nostri.

Per tali considerazioni domando che venga accolta la proposta del deputato Valerio, che la sede effettiva della società sia in Torino e non in Savoia.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Vi sono due proposte del deputato Valerio, una subordinata all'altra.

Egli propone anzitutto che la sede della società sia in Torino.

Pongo ai voti questa proposta.

(Dopo prova e controprova, non è adottata.)

Il deputato Valerio propone subordinatamente che la delegazione da stabilirsi in Torino sia *speciale, legale e permanente*.

Pongo ai voti la proposta della parola *legale*.

(Dopo doppia prova e controprova, è rigettata.)

Ora darò lettura dell'articolo 1 del progetto come è stato redatto dal Ministero ed accettato dalla Commissione.

VALERIO. Rimane a votarsi l'intiera legge, sopra la quale è stato enunziato un emendamento; l'ora è assai tarda, chiedo quindi che si rimandi la discussione a lunedì.

Voci. A domani! a domani!

Altre voci. No! no!

PRESIDENTE. Debbo osservare che dieci o dodici membri di questa Camera mi hanno avvertito che domani non potrebbero intervenire alla seduta.

Voci. Vi sono ancora vari progetti da discutere.

CAVOUR, *presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze.* Vi sono anche dei limiti alle forze; è impossibile di poter sostenere un lavoro così grave e così continuato, dal mezzogiorno alle sei, senza almeno un giorno di riposo.

PRESIDENTE. Interpellerò la Camera a questo riguardo. Chi vuole che si tenga seduta domani, domenica, voglia alzarsi.

(La Camera delibera negativamente.)

La seduta è levata alle ore 6.

Ordine del giorno per la tornata di lunedì:

1° Seguito della discussione sul progetto di legge relativo alla strada ferrata *Vittorio Emanuele.*

Discussione dei progetti di legge:

2° Maggiori spese sui bilanci del 1856-1857;
3° Assestamento definitivo del bilancio 1853;
4° Modificazione alla tariffa di navigazione sul lago di Bourget;
5° Computo delle campagne d'Oriente al corpo di spedizione;
6° Affrancamento delle enfiteusi;
7° Modificazione alla circoscrizione di alcuni comuni;
8° Avanzamento nell'armata di mare;
9° Modificazioni alla convenzione colla compagnia Transatlantica.