

## TORNATA DEL 17 OTTOBRE 1860

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LANZA.

**SOMMARIO.** *Lettere di assenza dei deputati Airenti, Caprioli, Rovera, Conforti e Mangini. — Omaggio. — Convalidamento dell'elezione del collegio di Bitti. — Relazione sul disegno di legge per l'acquisto per parte del Governo della ferrovia da Vercelli a Valenza per Casale. — Seguito della discussione generale dello schema di legge per la costruzione di una ferrovia lungo la riviera ligure — Osservazioni del deputato Michelini G. B. — Discorso del presidente del Consiglio in difesa dello schema — Osservazioni del deputato Valerio — Considerazioni dei deputati Possenti e Casaretto in favore della proposta legge — Repliche del deputato Michelini G. B., e suo controprogetto — Discorso del deputato Sella Q., relatore, in riassunto della discussione — Reiezione della proposta Michelini — Obbiezioni dei deputati Turati e Susani sull'articolo 1°, e schiarimenti del presidente del Consiglio, e del relatore Sella Q. — Aggiunta del deputato Debenedetti all'articolo 9 del capitolato, oppugnata dal ministro pei lavori pubblici e dal relatore; rigettata — Approvazione dell'articolo 1° emendato — Emendamento Susani al 2° — Parlano il relatore Sella Q., il presidente del Consiglio ed il deputato Valerio — Reiezione dell'emendamento, ed approvazione dell'articolo. — Incidente sull'ordine del giorno per domani. — Votazione ed approvazione dello schema di legge.*

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

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

**VALVASSORI**, segretario, espone il seguente sunto di petizioni.

6808. I medici e chirurghi condotti del distretto di Firenzuola, compartimento di Firenze, inviano una petizione identica a quella registrata al n° 6792.

\* 6809. 19 cittadini ascoltanti presso il tribunale di Cremona, e 13 di Lodi, a nome dei loro colleghi di Lombardia, chiedono di essere parificati nell'onorario agli applicati dell'amministrazione centrale.

6810. De Koster Pietro, già impiegato presso il cessato Governo toscano, a nome proprio e de' suoi cointeressati, si rivolge alla Camera, perchè ecciti il Governo ad interporre i suoi buoni uffici presso la repubblica di Venezuela, onde ottenere la restituzione di proprietà loro usurpate dalla repubblica medesima.

### MOTIVI DELL'ASSENZA DEI DEPUTATI AIRENTI, CAPRIOLI, ROVERA, CONFORTI E MANGINI.

**PRESIDENTE.** Il deputato Airenti scrive che la notizia di una gravissima disgrazia domestica, qual è la morte di sua madre, l'ha costretto, suo malgrado, di partire immediatamente da Torino.

Il deputato Caprioli scrive da Brescia che, recatosi in patria per alcuni giorni, ed essendo caduto ammalato, con suo rincrescimento non potrebbe recarsi alla Camera secondo era sua volontà.

Il governatore di Cuneo rende noto che il deputato Giacomo Rovera si trova gravemente ammalato.

Il deputato Conforti scrive da Napoli che gravi faccende lo obbligano a rimanere in quella città, e quindi chiede il congedo di un mese.

Il deputato Mangini fa annunciare di essere trattenuto da malattia di recarsi alla Camera.

Pongo a partito l'approvazione del processo verbale.  
(È approvato.)

Il deputato Macchi ha facoltà di parlare sul sunto delle petizioni.

**MACCHI.** Prego la Camera di voler dichiarare d'urgenza la petizione 6809 di alcuni ascoltanti presso i tribunali di Lodi e di Cremona, i quali invocano un miglioramento alla loro condizione.

Si tratta di una classe d'impiegati dai quali si richiede non solo la più perfetta integrità, come si richiede da tutti, ma un certo decoro, la scienza e la piena indipendenza di carattere.

Essi si credono lesi nei loro diritti, e si rivolgono alla Camera chiedendo sollecito provvedimento. Io vi prego adunque di soddisfare al loro voto con quella urgenza che vi raccomando.

**PRESIDENTE.** L'onorevole deputato Macchi chiede sia dichiarata d'urgenza la petizione portante il n° 6809.

Interrogo la Camera in proposito.  
(È dichiarata d'urgenza.)

### RELAZIONE SOPRA IL DISEGNO DI LEGGE PER L'ACQUISTO DA PARTE DELLO STATO DELLA FERROVIA DA VALENZA A VERCELLI PER CASALE.

**PRESIDENTE.** Inviterò alla ringhiera il deputato Boggio che ha una relazione da presentare.

**BOGGIO**, relatore. Ho l'onore di presentare la relazione sul progetto di legge portante acquisto per parte dello Stato della strada ferrata da Valenza a Vercelli per Casale.

L'urgenza della materia e l'essere stata questa proposta concordemente approvata negli uffici mi incoraggiano a chiedere alla Camera che venga questa legge posta all'ordine del

giorno subito dopo esaurite le altre cose che vi sono già inscritte.

**PRESIDENTE.** Essendo già stampata questa relazione, si distribuirà immediatamente ai signori deputati.

Il comandante del corpo reale dello stato maggiore fa omaggio alla Camera di 192 esemplari della relazione fatta a S. M. sulla campagna di guerra nell'Umbria e nelle Marche dal comandante in capo della spedizione, e significa che, come siano ultimati, ne manderà altri 148 per compiere la distribuzione ai signori deputati.

Sarà intanto fatta la distribuzione dei 192 esemplari ai signori deputati presenti, e quando giungeranno gli altri, si distribuiranno a coloro che si trovano assenti.

#### VERIFICAZIONE DI POTERI.

**PRESIDENTE.** Il deputato Michelini G. B. ha facoltà di parlare per riferire sopra un'elezione.

**MICHELINI G. B., relatore.** Ho l'onore di riferire sopra l'elezione del collegio di Bitti in Sardegna.

Questo collegio è composto di quattro sezioni. Il numero complessivo degli elettori è di 675.

Nessuno dei candidati nominati nel primo scrutinio avendo ottenuto la maggioranza di voti richiesta dalla legge, si procedette al secondo scrutinio, nel quale intervennero 159 elettori, ed i voti si ripartirono nel modo seguente:

Serra commendatore Luigi, maggiore generale, ottenne voti 86; Siotto avvocato Pietro, voti 73.

Il commendatore Serra, avendo quindi ottenuto il maggior numero di voti, venne proclamato deputato.

Le operazioni sono regolari e non vi sono proteste di sorta.

È vero che il signor Serra è maggior generale, ma siccome il numero degli impiegati non è riempito, così havvi per lui posto nella Camera; l'ufficio quindi m'incarica di proporvi la convalidazione di quest'elezione.

**PRESIDENTE.** Pongo ai voti le conclusioni della Commissione che sono per la convalidazione dell'elezione del commendatore Luigi Serra a deputato del collegio di Bitti in Sardegna.

(Sono approvate.)

Invito ora il deputato Serra a prestare il giuramento. (*Ne legge la formola*)

(Il deputato Serra presta il giuramento.)

#### SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL DISEGNO DI LEGGE PER LA COSTRUZIONE DI UNA FERROVIA LUNGO IL LITORALE LIGURE.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione generale sul progetto di legge per la costruzione di una strada ferrata lungo il litorale dal confine francese alla città di Massa.

La parola spetta al deputato Michelini G. B.

**MICHELINI G. B.** La circostanza che, malgrado le più diligenti ricerche fatte dal Ministero, malgrado la più grande pubblicità data al desiderio di costruire una strada ferrata dal confine francese alla città di Massa, non si sono presentate compagnie, le quali si assumessero tale costruzione ed il successivo esercizio, se non esigendo dallo Stato gravissimi sacrifici, questa circostanza, dico, dimostra che la costruzione di quella strada non è economicamente utile, vale a dire che

essa presenta tali difficoltà, esige così ingenti spese, che, avuto riguardo alla tenuità dei vantaggi che se ne possono trarre ed alla quantità dei capitali attualmente disponibili, è meglio lasciare i capitali impiegati in quelle industrie in cui sono, piuttosto che distrarneli per adoperarli nella strada ferrata della Liguria. Imperciocchè è innegabile non essere utilità prodotta, cui i consumatori di essa non siano disposti di pagare al giusto suo valore; di modo che tutte le utilità che una strada di ferro produce sono rimborsate ai produttori dai viaggiatori, dai consumatori delle merci, il cui prezzo è diminuito per la diminuzione della spesa di trasporto, in una parola, da coloro cui, direttamente od indirettamente, reca vantaggio la strada ferrata. Delle strade ferrate, come di tutte le altre imprese, si deve dire che, quando non rendono ciò che costano, l'impresa è cattiva, cioè che gli imprenditori si sono sbagliati nel credere che i consumatori preferissero i nuovi loro prodotti a quelli che devono necessariamente cessare per lo sforzato traslocamento de' capitali. Quando la cattiva speculazione è fatta da società, gli azionisti ne sopportano il danno; quando è fatta dai Governi, il danno è sopportato dai contribuenti.

Queste cose sono di tutta evidenza per chi vi ponga un po' di attenzione, a meno si pretenda che, decretando una strada ferrata, il legislatore decreti la creazione dei capitali necessari alla costruzione di essa, sicchè non faccia d'uopo distrarli da altre industrie.

Ma, se ai miei occhi è dimostrato la strada della Liguria essere economicamente dannosa, la cosa può essere dubbia considerata sotto il lato politico e strategico.

Io ammetto essere desiderabile di avvicinare il più che sia possibile gli Italiani; ma a fronte di questo vantaggio politico sta lo svantaggio di dover imporre gravi pesi ai contribuenti, nei quali perciò può venir meno l'affetto alle libere istituzioni, tanto più che non mancano di molti, i quali, facendo il parallelo tra gli antichi ed i moderni balzelli, dimostrano ai poco chiaroveggenti l'antico ordine di cose essere preferibile all'attuale.

Le strade ferrate, non lo nego, giovano a trasportare rapidamente gli eserciti; esse moltiplicano quindi i combattenti. Puoi tuttavia dubitare se questo vantaggio provverrà dalla ferrovia della Liguria, in quanto che o noi saremo padroni del mare, ed allora potremo trasportare per mare le nostre truppe quasi con eguale rapidità; ovvero del mare saranno padroni i nostri nemici, ed allora essi potranno rompere con tutta facilità la nostra strada.

Ma io voglio ammettere che si deva fare a qualunque costo la strada di cui si tratta. Rimane dunque a ricercare quale sia il sistema da preferirsi per ottenerla.

Posto così il problema, spero che saremo tutti d'accordo doversi preferire il sistema che impone minori pesi alle finanze. Ebbene, io dico che quello proposto dal Governo di concedere la costruzione ad una società, la quale non ne assumerà l'esercizio, è il peggiore di tutti. La società, onde spendere meno, dovrà necessariamente essere indotta a non dare alle opere la sufficiente solidità. Non bisogna mai porre gli uomini in conflitto coi loro interessi, i quali finiscono sempre per prevalere. Deve anzi il legislatore procurare che gli interessi privati collimino col pubblico interesse. Una società che dovesse esercitare essa stessa a perpetuità o per lunghissimo tempo la strada ferrata ha il massimo interesse a costruirla solidamente; ma tale non è per certo la condizione in cui si trova una società che non deve mantenere la strada che per un anno dopo la costruzione.

Nè si dica che la sorveglianza governativa impedirà le frodi

e curerà l'adempimento dei patti che si è assunti la società costruttrice, perchè la molla del proprio interesse è più incessante, più efficace che l'altrui sorveglianza. Senza nulla detrarre all'estimazione di cui meritamente gode il corpo degli ingegneri civili, puossi dubitare che i sorvegliatori, i quali sono necessariamente molti, possano peccare per colpa, per connivenza cogli imprenditori, per negligenza; ed io mi faccio la domanda che, in caso simile, a se stesso moveva Bentham: *Qui gardera les gardiens?*

Certamente il cattivo esito di alcune strade ferrate costruite col sistema che ora ci viene proposto non è fatto per conciliare ad esso la nostra simpatia.

Una società avrebbe offerto al Governo di costruire ed esercitare per 99 anni la ferrovia ligure, mediante il premio di 80 milioni. Il Ministero, trovando troppo grave questa domanda, preferisce concederne la costruzione ad un'altra compagnia pel prezzo di 130 milioni, ma col patto che la strada appartenga immediatamente allo Stato. Giusta questo sistema, che è quello che il Ministero ci propone, si verrebbe ad imporre allo Stato un carico annuo di 8,400,000 lire, come consta dalla relazione della Giunta, le quali annue lire 8,400,000 rappresentano un capitale da 160 a 170 milioni. Quindi, per giudicare del merito comparativo dei due sistemi, bisogna vedere se la strada valga più o meno di 80 milioni. Dipendendo ciò dalla rendita netta di essa, è impossibile sciogliere adeguatamente tale quesito. Tuttavia, se si riflette alla concorrenza che alla ferrovia faranno i piroscafi e le navi a vela, di modo che le grosse merci continueranno senza dubbio ad essere trasportate per mare, e tenuissimo o nullo sarà il prodotto delle ferrovie per le merci trasportate a piccola velocità, che suole in altre circostanze essere ragguardevole parte della rendita; se si riflette che, quantunque la linea che deve percorrere la ferrovia sia molto popolata, mancano le popolazioni laterali che sogliono alimentare le altre strade ferrate, dall'uno dei lati essendo il mare disabitato, dall'altro scoscese montagne poco abitate, io sono indotto a credere che la ferrovia della Liguria non darà una tale rendita, che il capitale di essa si possa calcolare a più di 80 milioni. E trovo la conferma di questa mia opinione nel non essersi trovata una compagnia, la quale si assumesse l'incarico di costruire ed esercitare quella strada mediante un premio minore di 80 milioni.

Ma due circostanze fanno sì che viene tolto dalla mia mente ogni dubbio tra questi due sistemi.

Io credo che si debba preferire il sistema del premio fisso a quello che ci è proposto dal Governo, primieramente perchè temo, e temo con fondamento, che il preventivo sarà oltrepassato, come accade quasi sempre. Suppongasi che sia oltrepassato di un terzo, od anche solamente di un quarto; come se ne hanno molti e molti esempi, e come si fa probabile dalla stessa lettura della convenzione, allora colla nostra legge noi non imporremo più alla nazione un annuo carico di otto milioni e mezzo, ma bensì di dieci e più milioni.

Si rifletta inoltre alla spesa della sorveglianza, la quale dev'essere molto ragguardevole, affinchè la sorveglianza stessa abbia qualche efficacia.

Ma se io credo che con questa legge noi imponiamo allo Stato sacrifici reali maggiori dei previsti, credo per altra parte che si potrebbe ottenere una notevole diminuzione nel premio necessario affinchè la strada si faccia.

Il Governo non ha trovato compagnie che si contentassero di premio minore di 80 milioni, perchè, discendendo ai più minuti particolari, come sogliono, del resto, fare molti altri Governi, voleva che la strada si facesse in una determinata

guisa. Così, quanto alla direzione della strada, egli prescriveva, per arrecare uno dei molti esempi, che da Camogli a Santa Margarita la strada debba andare direttamente in galleria sotto il monte della Ruta, anzichè girare attorno al promontorio di Portofino. Il Governo stabiliva il numero, le classi e la situazione delle stazioni, il numero delle classi dei vagoni, e così andiamo via dicendo. Se, per lo contrario, il Governo avesse detto e pubblicato per tutta Europa: io voglio una strada dal confine francese alla città di Massa, lasciando che i costruttori la costruiscano a loro talento e limitando la mia sorveglianza alla tutela della sicurezza dei viaggiatori, e ne accorderò la concessione perpetua a chi si contenta di premio minore; se, dico, il Governo si fosse appigliato a questo sistema di libertà, io sono persuaso che si sarebbero presentate compagnie, le quali si sarebbero contentate di un premio notabilmente minore degli 80 milioni domandati dal costruttore inglese, di cui si parla nella relazione ministeriale.

Così operando, il Governo avrebbe non solamente tutelato l'interesse delle finanze dello Stato, ma quello ancor delle popolazioni che si varranno della strada ferrata. Imperciocchè, quando i consumatori sono disposti a rimborsare tutti i servizi produttivi, la produzione ha necessariamente luogo. Così, ove in dato luogo sia realmente utile al pubblico che si stabilisca una stazione, il pubblico è disposto a pagarla ciò che vale, sicchè conviene alla società di costruirla. Parimenti, se al pubblico conviene siano due, tre, quattro classi di vetture, ciò conviene anche alla società. Lo stesso dicasi del numero delle corse, dell'orario di esse e di tutto il resto.

Con questo semplice sistema il Governo non avrebbe da pensare alla sorveglianza della solidità e durata dei lavori, perchè vi sono interessati i costruttori; non avrebbe a preoccuparsi nè del numero e situazione delle stazioni, nè della quantità e qualità delle classi, nè della quantità ed orario delle corse, nè di tante altre cose, e tutta la sua attività, tutta la sua sorveglianza sarebbero ristrette alla solidità delle opere, coll'intento di tutelare la sicurezza dei viaggiatori durante l'esercizio. Ma questo semplicissimo sistema non garba al Governo, il quale, quasi ne sapesse più di tutti, sempre vuole ficcarsi tra produttore e consumatore, prescrivere a quello che cosa e come abbia da produrre, a questo che cosa e come abbia da consumare.

Per tutte queste considerazioni io mi riservo di proporre due articoli di legge, mercè di cui il Governo sarebbe autorizzato ad accordare la costruzione e l'esercizio della strada ferrata ligure a quella compagnia che si contenterà di premio minore.

La concessione dovrebbe essere perpetua; perchè, o non avvi differenza nel premio tra la concessione perpetua e quella di novantanove anni, ed allora è segno che al Governo poco monta che la concessione sia perpetua o no; od avvi, come io credo vi sia, differenza, ed allora io voglio che questa differenza sia lucrata dal Governo, pagando un premio minore.

Vorrei inoltre lasciare per ora in disparte la questione della traversa di Genova, la quale, richiedendo una somma che nessuno può indicare, nemmeno in modo approssimativo, allontana molte compagnie dall'accostarsi all'impresa, se non esigendo dal Governo ragguardevoli sacrifici. Per questo motivo divido la strada ligure in due tratti, lasciando in arbitrio alla compagnia, che ne assumerà l'impresa, di far partire quel tronco che deve percorrere la riviera di levante dalla stazione attuale di Genova, ovvero di costruirla una all'est della città.

Non so se la Camera farà buon viso alla mia proposta; con-

fesso, anzi che molto ne dubito; questo bene so che, facendola, io obbedisco al dovere che mi corre di essere massaio del danaro dei contribuenti, soprattutto in queste poco liete circostanze finanziarie. E se la mia proposta sarà ora disapprovata, forse troverà grazia presso coloro che questo tempo chiameranno antico, se è vero che gli amici della libertà comprendano una volta l'importanza di scemare l'intervento dei Governi nelle cose dei privati, e si riconosca l'attuale assurdità di ammettere giusti ed inconcussi i principii della scienza economica, ma di non trovare mai il tempo e l'opportunità della loro applicazione.

**PRESIDENTE.** Il presidente del Consiglio ha facoltà di parlare.

**CAVOUR, presidente del Consiglio.** L'onorevole Michelinì esordiva col dire che il sistema adottato dal Governo per mandare ad effetto la strada della riviera era il peggiore che immaginar si potesse.

In prova cominciava dall'avvertire come questa strada dovesse imporre necessariamente un onere alle finanze. Il Ministero non contesta questa prima parte del suo discorso; evidentemente la strada ligure considerata dal solo punto di vista finanziario, considerato lo Stato come un capitalista che cerchi un impiego al suo danaro, non sarebbe cosa utile. Per le ragioni medesime dette dall'onorevole Michelinì, io ammetto di buon grado che difficilmente, o soltanto dopo un lungo periodo di tempo, questa strada potrà corrispondere l'interesse del danaro che avrà costato.

Ma a favore della strada stessa militano ragioni di ben altra natura che non le finanziarie, militano ragioni economiche; imperocchè, se questa strada non darà un utile diretto corrispondente ai sacrifici che il tesoro farà, darà però molto profitto indiretto. Militano poi considerazioni maggiori e delle finanziarie e delle economiche, e sono le considerazioni militari e politiche. Egli è evidente che questa strada, se dal lato militare è opportunissima, dal lato politico è quasi una necessità. Quindi, siccome l'onorevole oratore ammetteva la necessità di farla, tralascierò di sviluppare queste considerazioni e piglierò le mosse dal dato che questa strada deve imporre un onere allo Stato, e che si tratta solo di cercare il mezzo per cui questo onere sia il minore possibile.

Quando una strada non dà o non promette utili corrispondenti al frutto che i capitalisti aspettano dall'impiego dei loro fondi, è necessario che lo Stato faccia delle concessioni di favore ai capitalisti medesimi onde ottenerne il danaro che l'impresa richiede.

Qui si presentano due grandi sistemi: o lo Stato affida ad una compagnia la costruzione e l'esercizio della strada mediante certi favori, oppure ne assume la costruzione a proprie spese. L'onorevole Michelinì *a priori* decide per il primo sistema, che dice essere conforme ai canoni i più conosciuti e i più autorevoli della scienza economica. Io ammetto la tesi generale, ma credo che in pratica si presentano delle circostanze in cui non si possa fare l'applicazione rigorosa di questi principii della scienza. Perchè una strada ferrata possa concedersi utilmente a dei capitalisti v'ha una prima condizione, ed è che i capitali siano disposti ad impiegarsi nelle strade di ferro, bisogna che vi sia sui grandi mercati del mondo una tendenza a questo genere d'impresе; quando questa tendenza esista, è facile trovar compagnie che, mediante condizioni ragionevoli, assumano impresе di strade ferrate.

È cosa notoria, e la storia degli ultimi anni lo provò, che i capitali hanno una tendenza ora per certi impieghi, ora per certi altri.

Alcuni anni fa le impresе di strade ferrate godevano di un immenso favore su tutte le borse d'Europa, e specialmente sulla borsa d'Inghilterra. Non vi era impresa, foss'ella pur sragionevole e infondata, che non trovasse capitalisti o almeno promotori.

Considerando nel complesso le strade ferrate, la massima parte delle impresе tentate quando ferveva questa tendenza andarono male, e ne susseguì una vera reazione.

Ora i capitalisti, o signori, non solo non hanno una tendenza ad impiegare i loro capitali in strade ferrate, ma hanno una inclinazione assolutamente opposta. Io ve lo proverò facilmente pregandovi di esaminare i listini delle borse di tutta l'Europa; da essi vedrete che quasi tutte le azioni delle strade nuove sono al disotto del pari. E riconoscerete pure per le strade antiche, il cui risultato è certo, che la ragione dell'interesse, per cui il capitalista colloca il suo danaro nelle impresе di strade ferrate, supera di gran lunga la ragione dell'interesse di tutti gli altri impieghi che presentano bestante solidità.

Prendete ad esaminare i risultati delle strade nell'Inghilterra, siano pure le meglio stabilite; esaminate il risultato della strada da Londra a Liverpool, e vedrete, paragonando il costo delle azioni, che chi compera delle azioni del Nord-Western impiega il danaro al 5 e 6 1/2 per 0/0. Così è delle altre grandi strade del Great-Western e Mid-Land, mentre l'impiego del danaro sui fondi pubblici dà il 5, e con ipoteca dà il 4. E perchè questo, signori? Perchè vi sono state in Inghilterra tante disillusioni sulle strade ferrate, che i capitali provano una certa ripugnanza ad adottare quest'impiego. Vedete in Francia. Colà le strade ferrate diedero ottimi risultati, sia perchè il Governo fu più parco nelle concessioni e quindi vi è minor concorrenza fra le varie strade, sia anche perchè il Governo accorda alle compagnie larghissimi favori. Eppur ciò malgrado paragonate il corso delle azioni delle migliori ferrovie di quel paese, come sarebbe quella da Parigi al Mediterraneo, con quel che rendono, e vedrete che il danaro impiegato in azioni del Nord, in azioni di Parigi a Bordeaux, rende dal 7 all'8 per 0/0, quando i fondi pubblici in Francia non fruttano che il 4 3/4, e che gli impieghi solidi non danno oltre il 5 per 0/0.

Non trarrò meco la Camera nelle altre parti d'Europa, perchè le condizioni delle ferrovie di Germania e degli altri paesi sono conosciute. Questo però basta per dimostrare in modo assoluto che nelle attuali circostanze i capitali rifuggono dall'impiegarsi nelle strade ferrate. Il deputato Michelinì crede confutarci con un fatto. Vedete, dice egli, quante offerte si fecero al Governo per la costruzione della ferrovia della Liguria. V'è una compagnia inglese, una compagnia americana, una compagnia nazionale, una compagnia francese; da tutte le parti del globo è accorsa gente a farvi offerte. Vedete a Napoli, appena si stabilisce un Governo, che già vi sono delle persone che offrono di costruire ferrovie. (*Harità prolungata*)

Quest'argomento del deputato Michelinì si può molto facilmente confutare.

Non voglio far questione di persone, ma dico cose note a tutti. È vero che sono venuti in più persone a fare offerte al mio collega il ministro dei lavori pubblici, ma non erano capitalisti, erano costruttori.

La costruzione delle strade di ferro ha dato origine ad una industria che si è sviluppata sopra larghe basi, l'industria dei costruttori di ferrovie, nella quale si annoverano persone rispettabilissime ed abilissime, le quali, relativamente alle impresе che assumono, posseggono mezzi larghissimi. Mi basterà

citare il signor Brassey in Inghilterra, il signor Parent in Francia, ed alcune altre persone che godono meritamente la fiducia e dei Governi e delle compagnie che hanno delle grandi opere da eseguire: questi industriali corrono dietro a tutte le imprese di strade ferrate, e vengono a chiederne le concessioni mediante garanzia d'interesse.

Se il primo mio teorema è vero, se i grandi capitalisti, quelli che cercano la concessione di strade ferrate per impiegare i propri capitali non esistono, il sistema che si presenta il primo in seguito, quello cui accennava l'onorevole deputato Michelini, il sistema dei costruttori delle strade ferrate mediante un premio, non è praticabile.

Io credo fermamente che, quand'anche voi metteste all'asta la concessione della strada ferrata del litorale mediante un premio, avreste molte difficoltà a trovare una compagnia solida che la volesse eseguire, od almeno voi dovrete pagare un premio talmente elevato che sarebbe pazzia l'acconsentirlo.

Ed infatti, o signori, se per attirare capitali nelle strade ferrate bisogna offerirne loro un corrispettivo maggiore del saggio dell'interesse corrente nel paese dove si fa la strada ferrata, egli è evidente che voi non troverete capitalisti che vogliano seriamente investire i loro fondi in un'impresa di una strada ferrata non garantita, se non hanno la speranza che il loro capitale darà un interesse maggiore di quello che si ritrae dai fondi pubblici dello Stato. Ora i nostri fondi pubblici fruttano il sei, e voi non troverete nessun capitalista serio inglese, francese, od americano, il quale venga ad investire fondi in istrade ferrate non garantite in Italia, se non saprà di ricavarne almeno l'otto per cento.

Quindi io non esito a dire che nelle attuali circostanze il sistema del premio non è applicabile; lo sarebbe stato dieci anni fa, ma nelle circostanze attuali non è applicabile; dunque qui la teoria non vale, la teoria deve modificarsi, secondo le disposizioni delle persone a cui deve applicarsi. Se l'onorevole deputato Michelini potesse persuadere i capitalisti che loro conviene impiegare i loro denari nelle strade ferrate allo stesso saggio della rendita, farebbe certo un bene; ma ora questo stato di cose non esiste, e vi è una tendenza contraria manifesta, la quale bisogna saper riconoscere, adattandosi a questa disposizione dei capitalisti.

Rimane il sistema delle garanzie d'interesse.

Voi troverete, o signori, molte compagnie le quali si adatteranno a costrurvi una strada mediante una garanzia di interesse. E perchè? Perchè le azioni delle strade ferrate garantite equivalgono ad un di presso alle rendite pubbliche; e dico ad un di presso, perchè varranno sempre un po' meno. Infatti voi vedrete che le azioni di strade ferrate sulle quali è garantito un certo interesse si vendono sempre meno di una rendita che dia un interesse analogo, salvo il caso in cui vi sia speranza che l'interesse sia separato; ma, quand'interesse forma il vero corrispettivo del capitale impiegato, non vi è dubbio che il corso delle azioni sarà sempre minore. Ciò si spiega facilmente, la rendita essendo più conosciuta, più popolare e più divisibile; potendosi smerciare su un maggior numero di mercati; essendo più ricercata delle azioni e dei titoli che portano lo stesso interesse, ma che hanno un mezzo di smercio più ristretto.

Il solo fatto che possono negoziarsi le nostre rendite sulle borse di Parigi fa sì che esse abbiano un premio più alto delle azioni e dei titoli garantiti, e vi è sempre una differenza del 4 o 5 per cento.

Quindi, se voi entrate nel sistema delle garanzie d'interesse, voi troverete dei costruttori i quali si offriranno a co-

strurvi la linea, e che faranno questo calcolo, e diranno: noi costruremo la linea per una data somma che ci presenti il guadagno del 30, del 40 per cento; perderemo il 20, il 25 per cento sul corso delle azioni, e ci rimarrà il profitto ordinario dei costruttori. E qui notate, o signori, che io non credo che nell'attuale circostanza queste compagnie richieggano un corrispettivo esorbitante dell'opera loro: io credo che la offerta fatta al ministro dei lavori pubblici non sia eccessiva nel sistema delle garanzie degli interessi; ma questi capitalisti lo dicevano essi stessi: noi calcoliamo di perdere il 20, il 24, il 26 per cento sulle nostre azioni, ma tutto questo è stato calcolato nel prezzo della strada e quindi ci rimane un guadagno corrispondente all'opera nostra.

Rimane quindi a vedere quale è il risultato di questo sistema. Non è il Governo che aliena tali rendite, ma sono i costruttori che vendono le azioni che loro dà il Governo, con questa differenza che il Governo vende le sue cedole un po' meglio di quello che il costruttore venda le sue azioni, perchè, come dissi, le azioni valgono sempre alcun poco meno della rendita ad interessi corrispondenti.

Quindi voi con questo sistema pagate un po' più che se faceste voi la strada, o la pagaste con titoli di rendita.

Ma l'onorevole Michelini mi dice: tutto questo sarà compensato da che la compagnia farà meglio la strada, la farà con minore economia e maggior solidità, e più conveniente agli interessi del pubblico, e più produttrice.

Questo argomento sarebbe validissimo, avrebbe per me una efficacia irresistibile se vi fosse la compagnia costruttrice, se vi fossero i capitalisti colla intenzione dichiarata di fare questa strada; e in secondo luogo se essi avessero la speranza anche molto remota di poter ricavare dal suo esercizio una somma maggiore dell'interesse garantito. Sì, se così fosse, sarei d'accordo col deputato Michelini. Io non respingo in modo assoluto il sistema della garanzia degli interessi, ma non l'ammetto che in date circostanze. Questo è una specie di premio d'assicurazione che dà il Governo per le circostanze anormali, perchè, se fatti non preveduti, se circostanze gravissime incagliassero il traffico della strada, lo diminuissero, varrebbe a far sì che i capitalisti fossero sempre sicuri di avere un frutto ragionevole, moderato se si vuole, ma sicuro del loro capitale. Ma quando il premio dell'interesse è il solo corrispettivo dei capitali impiegati, che convenienza ha la compagnia costruttrice di costruire bene, di costruire solidamente, di costruire colla vista di sviluppare il traffico sulla strada? Se, come lo dimostrò lo stesso deputato Michelini, se la strada della riviera non può dare che il 3 per cento netto, e che noi dobbiamo garantire il cinque, che incentivo avrà la compagnia di costruire bene? Che incentivo avrà di fare delle stazioni più comode, di avvicinare con gravi spese le stazioni ai borghi più popolati?

Tutte queste spese, che le imporranno un aggravio reale nella costruzione, potranno aumentare il prodotto della strada di un quarto per cento; potrebbero, cosa difficile! portare l'interesse dal tre al tre e mezzo; ma finchè il cinque non è raggiunto, i capitalisti non guadagnano niente. Chi guadagna sarebbe il pubblico; e, l'onorevole Michelini lo ha detto egli stesso, i capitalisti non sono filantropi, e dei guadagni del pubblico, che non producano loro di rimbalzo un vantaggio, si curano ben poco.

Quindi io dico che nel sistema della garanzia dell'interesse, quando quest'interesse è il solo corrispettivo dei capitalisti, i costruttori hanno un interesse direttamente contrario al pubblico.

So bene che con un capitolato voi potete provvedere a che

si vegli sulla buona esecuzione dei lavori. Ma, o signori, con questo modo voi avete una sorveglianza molto meno efficace di quando il Governo fa costruire per conto proprio. In questo caso gli appaltatori sono in una maggior dipendenza dal Governo che in quell'altro, dove una compagnia supposta indipendente, ma che non lo è, costruisce per conto proprio. Ed i signori ingegneri me lo consentiranno che, quando si ha da fare con appaltatori, si può essere più esigenti di quello che si possa essere con una compagnia concessionaria.

Io quindi assevero che le concessioni con garanzia d'interesse presentano molto minori probabilità di una lodevole esecuzione di quelle che offrono i lavori fatti per conto proprio dal Governo.

Ma, si dice, il Governo almeno non avrà la cura di esercitare la strada; sarà una compagnia che l'eserciterà a suo rischio e pericolo.

Ebbene, che cosa accadrà quando una strada sarà esercitata da una compagnia le cui azioni hanno guarentito un interesse, e che ha la certezza, qualunque sia la diligenza dei suoi amministratori, qualunque sia l'economia che saprà introdurre, ha la certezza di non poter mai raggiungere l'interesse che le è assicurato? Evidentemente, salvo che gli amministratori della compagnia fossero uomini diversi da tutti gli altri, essi amministreranno con molta larghezza; se non sono onesti, avranno poco scrupolo di approfittare della loro posizione; e se sono anche di retta coscienza, che cosa faranno? Amministreranno largamente; diranno: poichè gli azionisti non hanno alcun interesse che si facciano risparmi, paghiamo largamente questi poveri impiegati, miglioriamo la loro condizione, ed offriamo anche maggiori facilità al pubblico; in tal modo noi ci faremo un merito, e lo Stato pagherà.

Dunque io credo che anche rispetto all'esercizio il sistema della garanzia dell'interesse sia il peggiore di tutti.

Quindi, se è dimostrato che, nelle attuali condizioni del mercato, il sistema del premio non è attuabile, o è attuabile con sacrifici esagerati, è pure dimostrato che il sistema della garanzia dell'interesse (l'interesse non potendo mai essere raggiunto dal prodotto netto della strada) non è neppure attuabile.

Che cosa rimane a fare? Rimane che il Governo eseguisca esso stesso la strada.

Ma, ammesso questo principio di esecuzione diretta per parte del Governo, rimangono due sistemi: vi è il sistema degli appalti parziali, della provvista diretta del materiale mobile per parte del Governo, della costruzione dei fabbricati, e che so io, oppure il sistema dell'appalto generale.

Io non sono abbastanza versato in questa materia (e d'altronde vedo sul banco della Commissione delle persone autorevolissime su questo argomento, che potranno farlo con molta maggiore autorità), perchè io voglia qui esaminare l'uno e l'altro sistema, e fare il confronto dei vantaggi e degli inconvenienti che esso presenta; solo ricorderò alla Camera quello che già ho detto: essersi sviluppata da alcuni anni la grande industria delle strade di ferro; essere quest'industria esercitata da uomini nell'arte, nell'industria loro eminenti, e quindi notarsi una disposizione non solo nei Governi, ma anche nelle grandi compagnie a preferire il sistema dei grandi a quello dei piccoli appalti.

Se non erro, in quasi tutte le strade della Spagna, state concesse pure ad abilissimi capitalisti, ed alcune al Credito mobiliare di Francia, amministrato da uomini di straordinaria abilità, in quasi tutte, dico, le strade di Spagna il sistema dei grandi appalti è stato preferito.

Noi vediamo che in Francia le ultime grandi linee sono state costruite in massima parte mediante grandi appalti. Se non erro, nella stessa linea da Lione a Marsiglia, la quale era amministrata da uno dei primi ingegneri di Francia, da uno degli uomini più stimati per onestà e per capacità, il signor Talabot, in questa strada si diedero soltanto dei grandi appalti, uno dei quali al signor Brassey per 50 o 40 milioni.

Fin nel nostro paese abbiamo visto che le compagnie private preferivano i grandi appalti. Nella strada da Alessandria a Piacenza la compagnia diede un solo grande appalto.

Dunque, senza entrare nella discussione tecnica per la preferenza da darsi all'uno o all'altro sistema, io dico alla Camera che questo sistema è preferito non dai Governi solamente, perchè anzi dirò che i Governi sono quelli che hanno maggiore difficoltà ad accostarsi (e ne dirò or ora il perchè), ma dalle grandi compagnie, le quali, come dice l'onorevole Michellini, hanno l'intelligenza dei proprii interessi più di quel che l'abbia il Governo.

Se i Governi hanno una qualche ripugnanza ad adottare questo sistema, egli è perchè hanno un numerosissimo stato maggiore di ingegneri d'ogni genere, i quali preferiscono naturalmente il sistema opposto, nel quale hanno maggior campo ad esercitare il loro talento, a dimostrare la loro capacità. Quindi il sistema dei grandi appalti si approssima molto più al sistema in cui all'azione governativa si sostituisce l'industria privata, di quel che non vi si approssimi il sistema degli appalti parziali.

Se possono contestarsi i vantaggi e gli inconvenienti dei due sistemi riguardo alla spesa, quello che non è contestabile si è che riguardo al tempo il sistema dei grandi appalti è preferibile a quello degli appalti parziali. Questo è incontestabile: mettete l'amministrazione la più attiva, come non dubbio è quella del mio collega, se dovrà far costruire la strada dando trenta o quaranta appalti, provvedendo tutto il materiale mobile, e tutto ciò colle norme imposte dai regolamenti amministrativi, impiegherà il doppio forse del tempo che impiegherà una compagnia costruttrice che è libera e può liberamente agire.

Ora, o signori, per la strada della riviera la questione del tempo è importantissima: se si trattasse della sola questione finanziaria, io capirei che anno più anno meno poco importerebbe, purchè si risparmiasse 500 o 600 mila lire; ma qui si tratta di questione politica e militare, e in questioni di tal natura l'anticipare di due, di tre anni è tal beneficio che io credo si possa pagare alcuni milioni.

Quindi mi pare evidente che, se si vuol fare la strada ferrata delle due riviere, bisogna rinunciare a concederla a una compagnia di capitalisti, perchè questo sistema avrebbe tutti gli inconvenienti che ha quello proposto dal Governo, aggravati dalla necessità di dare in corrispettivo dell'opera un titolo che avrebbe maggior valore della nostra rendita, e ci costringerebbe ad aver a fare con una compagnia che avrebbe minor interesse a costruir bene e solidamente. Vi sarebbe poi l'inconveniente massimo di affidare l'esercizio della linea a chi avrebbe un interesse diretto a che la linea fruttasse poco. Da ciò la necessità di stabilire, di rassegnarci, se così volete, all'esecuzione per conto dello Stato.

Ciò posto, non mi rimane che ad esaminare il sistema delle imprese parziali e quello delle grandi imprese. Se voi volete che la strada sia fatta presto e solidamente, non dovete esitare a dar la preferenza al sistema delle grandi imprese. Quando avete a fronte una compagnia molto solida, diretta da persone capaci e che vi fa dei patti ragionevoli, io credo che voi dovete senza esitazione accettarli.

Io spero quindi che la Camera sarà per dare alla proposta legge il partito favorevole.

**MICHELINI G. B.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** La parola ora spetterebbe al deputato Valerio.

**VALERIO.** Io non intendeva di prendere la parola sopra quest'argomento. Le stesse ragioni che nella Commissione mi avevano indotto a ritirare la mozione da me fatta, perchè la Camera entrasse ad esaminare la questione finanziaria dell'impresa e vedesse se fosse migliore il partito adottato dal Ministero, o se fossero da preferirsi altri partiti che figuravano come esistenti presso il Governo dai documenti presentatici, la stessa ragione, dissi, che mi indusse a ritirare questa mozione, cioè la dichiarazione del signor ministro che questi partiti non esistono più, questa ragione che m'induceva a tacere nella Commissione, m'induceva pure a non far motto a questo riguardo nella Camera.

Dopo però l'ultimo periodo della discussione che ebbe luogo ieri, dopo le parole dette specialmente dall'onorevole Biancheri, io trovavo che mi era alquanto difficile il conservare quel silenzio sopra un argomento che veniva così largamente e con tanti dati sviluppandosi, e mentre si voleva dimostrare che il partito adottato dal Ministero era di tanto migliore e superiore di quelle offerte che, a mio avviso, avrebbe potuto e dovuto accettare di preferenza, e che il ministro diceva che non esistevano più.

La discussione erudita per principii economici, per cifre e per dati statistici, sollevatasi poco fa tra l'onorevole deputato Michelini ed il signor presidente del Consiglio dei ministri, mi rende forse ancor più necessario il dire qualche parola a questo proposito.

Senza entrare nel campo vasto delle teorie, dove mi troverei troppo rimpicciolito, io vorrei pregare l'onorevole presidente del Consiglio a portare con me la questione nella pratica.

Nella pratica la questione non sarebbe mica quella di vedere se sia migliore il sistema delle concessioni guarentite d'interesse, delle concessioni a premio o dell'appalto diretto per lo Stato; nella pratica la questione sarebbe di vedere, colla scorta delle cifre, se fra le proposte che il Ministero ha comunicate alla Camera non vi sia un partito migliore del partito adottato. Questa è la questione pratica.

Lascero ben volentieri a parte le proposte ad interessi guarentiti, de' cui inconvenienti ci ha fatto un quadro così maestrevolmente delineato il signor presidente del Consiglio; lascio a parte questo sistema, perchè in molti argomenti a questo riguardo consento nell'opinione testè esposta. Vedo anch'io che l'interesse guarentito annulla tutto ciò che vi ha di buono nelle concessioni.

L'interesse guarentito può essere utile, può essere opportuno quando sia inferiore all'interesse che si può ottenere dall'opera; allora solo l'interesse vero del concessionario si confonde coll'interesse dell'opera, e l'interesse guarentito non è che il mezzo di poter gettare nel campo bancario la speculazione, la quale, quando è lanciata, trova da vivere per sé ed induce il concessionario a far quello ch'è necessario perchè l'opera fiorisca, e fiorisca per virtù propria e non per virtù della garanzia governativa. La garanzia governativa per le opere nelle quali il prodotto presumibile è inferiore alla garanzia può rassomigliarsi a un di presso ad una condizione di parassitismo, alla condizione di una pianta che vive di un'altra pianta. Il concessionario vive dell'interesse guarentito; tutte le altre ragioni per la sua vita scompaiono. Ma, oltre a questi partiti di concessione con interesse assicurato, avevamo un partito a premio.

Il signor presidente del Consiglio ci ha detto che i partiti a premio non sono ammissibili. Se si vogliono premi, dice egli, sono premi esagerati; i capitalisti che vi porteranno i loro capitali per impiegarli nella vostra ferrovia non si contenteranno dell'interesse che potrebbero ricavare impiegando i loro capitali nelle vostre cedole, nelle vostre obbligazioni. Le obbligazioni dello Stato danno il 6 ed il 4 1/2 per cento; i capitalisti che vorranno fare strade ferrate chiederanno il 7 o l'8 per cento. Questa teoria è confermata dalla pratica generale di tutto ciò che vediamo, come diceva l'onorevole signor presidente del Consiglio, sui listini di tutte le borse, sui bollettini di tutte le strade ferrate del mondo. Ma di ciò non è qui il caso. Qui avevamo una cifra, avevamo un'offerta, per la quale un imprenditore ci diceva: datemi 80 milioni di premio, e costituirò una compagnia di 58 milioni di capitale, che farà eseguire questa strada, e l'esercirò senz'altro. Qui adunque non è questione di discutere se il premio abbia da essere più grande o minore; qui è una questione di paragonare due cifre. Avete un costruttore che offre di farvi la strada a 108 milioni, e, facendo i vostri conti, vedete che questi 108 milioni possono diventare 150, con calcoli limitatissimi, o 160, se. . . . (*Segni di diniego del presidente del Consiglio*) Perdoni il signor ministro, io richiamo la sua attenzione a quanto ci ha dimostrato la Commissione. La Commissione stessa ci ha dato due elementi di calcolo: con uno ci dimostra che l'interesse annuo della somma al 5 per cento, nell'ipotesi impossibile, iperbolica, che si possa avere il danaro al pari, ci darebbe 6,500,000 lire; 6,500,000 lire, al 5 per cento, corrispondono ad una somma di 150,000,000. . . .

**JACINI, ministro dei lavori pubblici.** Ma, e il ribasso?

**VALERIO.** Io parlo di questo contratto, non parlo del ribasso; io potrei dire che il ribasso si poteva ottenere anche coll'altro sistema.

Di poi la Commissione, calcolando nell'altra ipotesi, quella cioè che il denaro dobbiamo valutarlo al saggio attuale del debito pubblico (mi direte ch'è il minimo, ed io voglio sperarlo, anzi lo credo; ma non dovette dimenticare che in momenti di crisi potrebbe anche scendere a cifra minore), ha dimostrato che ci vorrebbero 8,400,000 lire, che corrispondono a 168 milioni di capitale. Dunque, quando dico 150 o 160 milioni, sto in limiti moderati.

Il confronto sta conseguentemente tra il premio di 80 milioni che avreste consegnato a una società perchè facesse quest'opera, ed il capitale di 160 milioni che impiegherete voi a farla.

Credete voi che avreste imposto maggiore sacrificio allo Stato di quello glielo imponiate con questa legge? Qui, lo ripeto, la questione è soltanto di cifre.

**CAVOUR, presidente del Consiglio.** Ma gli 80 milioni bisogna calcolarli 100.

**VALERIO.** È verissimo; ma allora bisogna calcolare gli altri a 170 milioni. Che anzi ho fatto un calcolo in cui riduceva gli uni e gli altri al 90 per 100, dimodochè gli 80 milioni diverrebbero 90, ed i 170 diventerebbero una cifra frammezzo ai 150 e i 170 milioni.

Le cifre che ha esposte ieri l'onorevole Biancheri darebbero in questo caso la dimostrazione che questa offerta è la migliore.

Premetto però che per riuscire al risultato che io vi ho dichiarato bisogna ammettere, secondo l'avviso di una parte della Commissione, che il reddito di 24,000 lire all'anno per chilometro non sia un *minimum*. Chi ha fede che questa linea possa gettare un reddito brutto superiore alle 24,000 lire per chilometro, lo dico schiettamente, non deve temere que-

sto contratto; è meglio allora che lo Stato costruisca da sé, perchè farebbe cosa migliore, piuttosto che di addossarsi un'imposta perpetua o quasi perpetua. Perocchè io non posso dare troppo peso, coll'onorevole Susani, alla condizione di reversione allo Stato della linea dopo 99 anni; chè la somma, per ammortizzare anche 170 milioni in quel tempo, non è di tale entità da doverne tener conto e da influire nelle presenti valutazioni.

Dunque 5 milioni di gravame imposto allo Stato permanentemente sarebbero un sacrificio non ammissibile, mentre nell'altro sistema abbiamo un sacrificio, è vero, di 5 milioni, ma che, supposto possibile l'accrescimento del reddito della linea, diminuirebbe ogni anno.

Ma se qualcheduno crede, come credo io, che questa linea durerà lungo tempo prima che possa raggiungere le lire 24,000 di rendita, deve preferire di fare ora il sacrificio assoluto di 5 milioni di rendita, piuttostochè di fare quell'altro sacrificio fittizio di 5 milioni di rendita, che farà prima ascendere ad 8 milioni, poi di 7, poi di 6 e 1/2; e non so quanti anni dovranno trascorrere prima che si arrivi a ridursi al 5. Onde si accumulerebbe a tale somma la differenza nei molti anni prima che questa linea raggiunga il reddito presunto di 24,000 lire per chilometro, da accrescere a somma molto maggiore dei 168 milioni calcolati il vero capitale necessario a costituirli.

Ma a questo punto l'onorevole presidente del Consiglio mi dice: questa offerta non è fatta dai capitalisti, ma è fatta da un costruttore il quale ha una posizione rispettabile.

**CAVOUR**, presidente del Consiglio. Eminente.

**VALERIO**. Eminente, come dice egli stesso; ma quest'offerta insomma, il ministro dice, non esiste più. Come il ministro dei lavori pubblici ha dichiarato nella Commissione, esso afferma che quell'offerta venne disdetta.

E qui veniamo di nuovo nel terreno pratico, nel terreno sul quale sono stato ricondotto nella Commissione stessa.

A questo punto io mi dissi e ripeto: a che discutere sopra partiti che non abbiamo? Noi non vogliamo fare quistione accademica: se questo partito esistesse, io non avrei certamente votato la legge; ma, se non esiste, come possiamo continuare a cercare tra l'uno e l'altro partito quale sia il migliore?

Ridotta a questi termini la quistione, io mi trovai forzato dalla logica del fatto ad unirmi alla maggioranza della Commissione per votare questa legge; e questo stato di cose dovrebbe, a mio avviso, persuadere la Camera a venire nella stessa sentenza ed a votare il contratto proposto.

La quistione non è vergine; se si trattasse solo della cosa, e non del tempo; se vi fosse campo alla discussione, in cui potesse specularsi, e vi fosse tempo per operare, io sosterrrei certo e con energia l'opinione contraria all'adozione del contratto che il ministro ci propone; io non dubiterei di sostenere e di provare che vi è e che debbasi preferire miglior sistema per fare la ferrovia ligure. Ma l'urgenza della strada è dimostrata; respingendo questa legge, andate certo in uno di questi sistemi: o sospingete il Governo ad incamminarsi a far lui la strada ad economia, cioè direttamente per piccoli appalti sotto la direzione immediata della sua amministrazione, o lo mettete nella necessità di sospendere la strada. Nè l'una, nè l'altra cosa, io spero, voi non le volete; voi non volete dire al Governo che eseguisca lui stesso la strada, perchè sapete che in questo modo egli spenderà più assai che non venga a costare il contratto propostovi; e voi non volete rimandare l'esecuzione di questa ferrovia, della cui necessità siete tutti convinti.

Io dunque conchiudo pregando la Camera a votare la legge

quale vi viene proposta; non senza notare che la Commissione riuscì a migliorare essenzialmente le condizioni del capitolato, con aggiunte e con dichiarazioni che furono accettate e dal ministro dei lavori pubblici, e dalla società appaltatrice.

**POSSENTI**. Io sostengo l'adozione pura e semplice della conclusione della Commissione, perchè sono intimamente convinto che la convenzione che viene accettata colla proposta legge è più utile allo Stato di qualunque delle altre proposte state fatte al Ministero, anche nell'ipotesi assai dubbia che bastasse l'accettazione del Ministero e della Camera d'altra di quelle proposte perchè essa si traducesse in fatto.

Comincerò da quella così sottilmente propugnata dall'onorevole Susani, della concessione a premio di 80 milioni e rinuncia della ferrovia dopo 99 anni; e non a caso dico sottilmente, dacchè l'onorevole preopinante appoggiò tutta la sua argomentazione preoccupandosi singolarmente degli interessi dei nipoti, dei nipoti dei nostri nipoti, a parità d'interesse dei loro antenati, o per lo meno a creduta parità di tale interesse.

E difatti, se mal non mi appongo, il suo raziocinio fu questo: nel sistema di contratto del Governo si propone di spendere 150 milioni, ponendo sulla piazza 160 milioni di cedole, da servirsi coll'annualità perpetua di 8 milioni, ritraendone 3 soli dall'esercizio della strada, e così si propone di assoggettare la nazione al sacrificio perpetuo di 5 milioni annui.

Nel sistema della richiesta concessione a premio non si porrebbero sulla piazza che 100 milioni di valori, col sacrificio bensì di 5 milioni all'anno, ma per soli 99 anni, dopo i quali il sacrificio diminuirebbe di 3 milioni coll'entrar in possesso della strada, e così i nipoti dei nipoti dei nostri nipoti fruirebbero di 3 milioni, mentre d'altra parte i loro padri, avi e bisavoli del precedente secolo, non patirebbero maggior danno di quanto ne patirebbero coll'altro sistema.

Or qui prima di tutto mi permetto d'osservare che, quando si spingono le proprie investigazioni nella profondità dei secoli, su questa materia non può dimenticarsi il costante e successivo decremento del valore relativo del danaro, dovuto per la maggior parte all'incremento continuo della massa dei metalli conati, la di cui creazione esubera le cento volte la sua consumazione; decremento di valore, io intendo, a fronte della merce con esso concambiabile, e specialmente delle merci alimentari, la di cui produzione, a differenza di quella delle merci d'altra specie, aumenta appena a proporzione della popolazione, e che appunto per la loro maggior costanza di produzione sono in ultima analisi il vero tipo regolatore di tutti i valori.

Or fa un secolo il prezzo medio del frumento era di lire 10 l'ettolitro; il suo prezzo medio attuale è di lire 20, e da qui a un altro secolo sarà di lire 40 e forse più.

Non parrà quindi strano che i 5 milioni attuali di rendita della ferrovia diventino 6 milioni dopo un secolo per questo solo fatto; nè parrà del pari strano che pel solo fatto degli incrementi di movimento d'uomini e di cose in un secolo, il prodotto della ferrovia si accresca di un terzo, ossia d'altri 2 milioni; si avrà dunque la rendita della ferrovia, dopo un secolo, di 8 milioni, e conseguentemente nel sistema della convenzione che vi si propone avverrà che alla fine d'un secolo lo Stato pagherà 8 milioni all'anno ai possessori dei valori emessi, ed incasserà 8 milioni di rendita della ferrovia, e così il sacrificio verrà pareggiato dal beneficio.

Ma sento dirmi: anche nel sistema propugnato dall'onorevole Susani i 5 milioni attuali saranno divenuti 8 alla fine del secolo, rimanendo tuttavia di soli 3 milioni la corrispondente annualità di debito dello Stato per questo titolo, e conseguen-



temente vi saranno sempre ancora 5 milioni annui di guadagno, a fronte del sistema accettato dal Governo.

Adagio, signori; l'incremento che possono avere le rendite della ferrovia non è istantaneo, sicchè debba mantenersi costantemente di 5 milioni per tutto il primo secolo, e divenire d'un sol tratto 8 milioni al principiare del secolo successivo; quell'incremento è continuo, salve le eccezioni dovute a cause estranee alla gran legge che non si è mai smentita.

Distribuendo pertanto questi successivi incrementi su periodi ventennali, è presumibile che, limitando il reddito medio del primo ventennio a 5 milioni, divenga 4 quello del secondo, 5 quello del terzo, 6 quello del quarto, e 7 quello del quinto, raggiungendo 8 milioni nel primo ventennio del secolo successivo. Ora, se così sarà, come parmi che debba essere, è d'uopo di far bene i nostri conti.

Che avverrebbe egli nel sistema della concessione a premio? Che per ciascuno dei 100 anni del secolo lo Stato farebbe il sacrificio di 5 milioni prima di andar al possesso della strada.

Che avverrebbe invece nel sistema del Governo? Che lo Stato subirebbe il sacrificio di 5 milioni nel primo ventennio, di 4 nel secondo, di 5 nel terzo, di 2 nel quarto, di 1 nel quinto; fino a che troverebbe pareggiato il sacrificio ed il beneficio al principio del secolo successivo.

Ora io mi sono divertito a calcolare alla *juif-errant* le conseguenze di questi due sistemi; e siccome esse possono presentarsi con poche parole, così io penso, o signori, che non vi sarà discaro il conoscerle.

|   |               |
|---|---------------|
| Eccolo: il sacrificio di 5 milioni nel primo ventennio ascende al suo termine, co' suoi interessi composti, a . . . . . | 165 milioni   |
| ed alla fine del secolo a . . . . .   | 8,194 milioni |
| Quello di 4 milioni del secondo alla sua fine a . . . . .   | 152           |
| ed alla fine del secolo a . . . . .   | 2,471         |
| Quello di 5 milioni del terzo a . . . . .   | 99            |
| ed alla fine del secolo a . . . . .   | 698           |
| Quello di 2 milioni del quarto a . . . . .  | 66            |
| e alla fine del secolo a . . . . .  | 175           |
| Quello di 1 milione del quinto, ed alla fine del secolo a . . . . .   | 53            |

cosicchè il montante totale dei sacrifici alla fine del secolo ascenderebbe a . . . . . 11,571 milioni

Ora desiderate di conoscere a quanto ascende il sacrificio costante di 5 milioni all'anno, cui darebbe luogo il sistema proposto dall'onorevole Susani? Ebbene, signori, questo sacrificio ascenderebbe alla somma di 15,050 milioni

e sarebbe quindi maggiore dell'altra di . . . . . 1,479 milioni

Quindi è che, per largheggiare ai nostri bispronipoti una rendita di 5 milioni, obbligheremmo noi stessi ed i nostri successori, progenitori dei beneficanti, ad un sacrificio di 1,479 milioni, che rappresentano una rendita di 75 milioni e mezzo; e se, come è probabile, non potessimo subire tali sacrifici senza nuovi debiti, noi regaleremmo ai nostri posteri 5 milioni annui di rendita sulla ferrovia, salvo a pagarne 75 1/2 su rendita del debito pubblico.

Rimane ora da esaminare l'altra proposta dell'assicurazione del 5 per cento sopra un capitale di 148 milioni. Ora è fuor di dubbio che questa proposta appare più vantaggiosa di 12 milioni in confronto a quella che si sta discutendo, oltre al van-

taggio di non sovraccaricare il debito pubblico di altri 160 milioni; ma prima di tutto è da avvertire che, in forza del capitolo 82, i 12 milioni si riducono circa a cinque, e d'altronde i termini in cui l'offerta è fatta non sono abbastanza chiari per impedire che dia luogo a malintesi. Ciò poi che è certo si è che essa è basata come quella di Morton e compagnia sulla libertà della pendenza; ciò che per me val ben altro di 5 ed anco di 12 milioni al confronto del capitolato modificato dalla Commissione su questa parte. Ma si dirà: quando il costruttore è anche l'esercente, avrà cura di adottare pendenze che gli fruttino il maggior reddito possibile.

No, o signori, perchè la ferrovia essendo sicuramente perdente in confronto al capitale, e la rendita essendo assicurata sul capitale medesimo, tutta la speculazione degli assuntori si porta sul monopolio delle azioni e sul risparmio della spesa di costruzione, e quindi nulla importa loro che la strada in luogo di rendere tre o quattro milioni ne renda soltanto due o tre, e così il sacrificio dello Stato si fa assai maggiore; senza contare i grandi inconvenienti a cui possono dar luogo le maggiori pendenze; e sui quali è debito del Governo di portare la massima cura.

D'altronde in una strada di importanza strategica, io credo più opportuno che l'esercizio sia libero, nelle mani del Governo, anzichè affidato ad una società.

La relazione della Commissione, nell'accennare per semplice ipotesi ad un prodotto netto di lire 5,600,000, disse che la maggioranza fu d'avviso che nel fatto quel prodotto sarebbe dopo alcun tempo divenuto assai maggiore, mentre la minoranza credeva che non si sarebbe neppur raggiunto quel limite. Quanto a me opino colla maggioranza nel senso che nei primi otto o dieci anni d'esercizio non si raggiungerà forse neppure quel prodotto, e che questo rimarrà probabilmente vicino ai tre milioni; ma convengo colla maggioranza che, dopo quel periodo, vi si accosterà, lo raggiungerà e lo supererà, se non di molto, certo di una cifra abbastanza sensibile; e tale mia fiducia si fonda sulla diversa opinione che porto relativamente alla mancanza assoluta asserita dalla relazione d'ogni movimento di grosse merci per la concorrenza che gli farà il cabotaggio; opinione d'altronde fondata sopra due fatti essenziali, l'uno generale, l'altro specialissimo a questo caso.

Il fatto generale sta nella vittoria su tutta la linea ottenuta dalle ferrovie sopra ogni specie di navigazione, non solo sui canali, ma sibbene anco sui laghi, sui fiumi, e su quella pur anco di cabotaggio, i di cui inconvenienti sono gravissimi in confronto al servizio delle ferrovie, ed i di cui prezzi di trasporto (parlo delle navi a vele, giacchè, quanto ai piroscafi, credo che nessuno penserà a contestarlo) non sono tali che la ferrovia non possa abbassarsi fino a quelli. Ma il fatto specialissimo e per me di grande importanza è il seguente.

È fuor di dubbio che tosto o tardi, e forse contemporaneamente alla litoranea si dovrà aprire una nuova strada dalla Spezia a quella dell'Italia centrale, sia essa quella che, traforando l'Appennino a Valderna, cammina per le valli della Magra e del Taro, come vogliono alcuni, sia quella che, traforando prima l'Alpe Apuana, quindi l'Appennino all'Ospedaletto, scorre per le valli della Magra, del Serchio, della Secchia, del Tresiaro, come vogliono altri; in ambi i casi si presenterà questo gran fatto, che, cioè, i porti di Livorno e di Genova si faranno concorrenza per promuovere il maggior spaccio alle loro merci nel basso Po e valli influenti, battendo ciascuno di essi la sua porzione di strada litoranea, il primo da Livorno a Sarzana, il secondo da Genova alla Spezia, e si potrebbe scommettere, con molta probabilità di

esser nel vero, che tutto quel movimento si farà pei due tronchi di litoranea e non per via di mare.

Questi due fatti pertanto sono quelli che mi destano la fiducia di vedere la strada, della cui approvazione ora ci occupiamo, elevarsi ad un prodotto superiore alle modeste previsioni della relazione, e sono quindi questi i due fatti per cui credo opportuno che lo Stato corra la sorte di una perdita sensibile nei primi anni, riservandosi gli utili probabilissimi dell'alea futura, anzichè cedere ad una società, per una piccola minorazione del sacrificio attuale, tutti gli effetti di tale alea, non che quelli dell'altra che offre la nostra rendita sul debito pubblico.

Diversamente mi parrebbe di consigliare di fare acquisto di cattiva semente per misura di economia.

Per questi motivi ho già dato e qui rinnovo la mia approvazione alla proposta legge.

**PRESIDENTE.** Rimanono ancora tre oratori iscritti sulla discussione generale. Ora la parola toccherebbe al deputato Casaretto.

**CASARETTO.** Io pensava di entrare in una serie di calcoli per dimostrarvi due cose: la prima, che la strada ferrata della riviera avrebbe dato un prodotto netto allo Stato ben superiore a quello che calcolava la Commissione; la seconda, come i calcoli instituiti dagli onorevoli contraddittori erano erronei; ma, dopo quanto esposero il presidente del Consiglio e l'onorevole preopinante, io credo che farei cosa inutile e noiosa per voi se volessi entrare in un ragionamento di calcoli, e mi limito semplicemente ad osservare che il sistema patrocinato dall'onorevole Susani basava sopra un errore.

Basava esso sopra la supposizione che il prodotto della strada ferrata dovesse per 99 anni rimanere inalterato. Ora è un fatto invece assicurato dall'esperienza che coll'andare degli anni il prodotto delle strade ferrate va continuamente progredendo, per modo che abbiam visto in Francia, in un lasso di tempo infinitamente minore di 99 anni, il prodotto netto delle strade ferrate raddoppiato. Ma, ripeto, non voglio entrare in ragionamenti di cifre; temerei di troppo annoiarvi.

Per me sono convinto che i sistemi patrocinati dagli onorevoli contraddittori erano peggiori di quello proposto dal signor ministro. Ciò stante, io mi domando: il sistema proposto dal signor ministro è egli buono? Se faccio questa domanda nel senso relativo, debbo dire certamente: è buonissimo; perchè, come ho detto, le proposte fatte di altri sistemi contenuti nella relazione e patrocinati dal signor Susani e dal signor Valerio mi paiono inferiori; ma non solamente il sistema proposto dal signor ministro è migliore, ma è l'unico, dappoichè egli ha dichiarato che tutti i partiti fatti sono stati ritirati.

Ma ciò non basta: non solo sono stati ritirati, ma io credo che non possono più rinnovarsi. E sapete il perchè? Perchè le condizioni politiche d'Europa sono mutate, perchè il valore dei fondi pubblici è ribassato.

La società che faceva il miglior partito, a mio modo di vedere, era quella che si proponeva di avere la concessione mediante l'interesse guarentito contro una somma di 148 milioni, la qual somma poi sarebbe ascesa a 158.

Se voi osservate la relazione, vedrete che questa società ha fatta la sua proposta nel luglio passato. Ora in quell'epoca appunto i pubblici fondi erano molto più alti. Se si dovessero adesso rinnovare queste offerte, si domanderebbero condizioni molto più larghe. Gli è perciò che il sistema proposto dal signor ministro, nelle circostanze presenti, relativamente è buono, perchè non si può averne un altro migliore, perchè è l'unico anzi che si possa avere.

In senso assoluto poi è egli buono? Signori, io non lo credo. Certamente le condizioni presenti del credito non sono favorevoli alla esecuzione di queste grandi opere, che sono le ferrovie. Ma, allora ci domandiamo noi, dobbiamo adunque rimandare quest'intrapresa a tempi migliori, e dobbiamo ancora aspettare? Io non lo credo; abbiamo aspettato già troppo. Se si fosse fatta prima questa ferrovia, si sarebbe costruita a miglior mercato non solo, ma credo che nell'anno scorso saremmo stati assai contenti d'averla dal punto di vista militare, e quest'anno saremmo più contenti ancora dal punto di vista politico.

Ora noi dobbiamo affrettarci a fare le ferrovie. Queste sono, allo stato presente delle cose, uno strumento indispensabile di produzione, uno strumento indispensabile di civiltà. Sono le strade che hanno promosso dovunque la civiltà. Se voi mi direte quante strade ha un paese, io vi dirò a qual grado di civiltà questo paese si trova. Or bene, ciò che erano anticamente le strade comuni, ora sono le strade ferrate. Se noi vogliamo che l'Italia possa sviluppare convenientemente la sua industria e la sua civiltà, è d'uopo che noi la mettiamo al pari delle altre nazioni d'Europa; essa è in ritardo evidentemente.

L'Italia è il paese il quale fra tutte le nazioni d'Europa ha una rete minore di ferrovie; dobbiamo affrettarci di compirla. Ma non è solo dal punto di vista della produzione e della civiltà che dobbiamo compiere le strade ferrate, ma è ancora dal punto di vista politico. Finchè ci vorranno 7, 8 o 10 giorni per andare da Torino a Napoli, oppure bisognerà sopportare i disagi del mare, credo che l'Italia non sarà fatta; quando invece potremo andare da Torino a Napoli in 24 ore, allora l'Italia sarà.

Non è del resto solo la ferrovia della riviera che bisogna fare; non bisogna solamente andare fino a Massa; Taranto è la nostra meta. (*Movimento*) Questa ferrovia non è che un principio; se voi volete l'Italia, dovete volere la strada ferrata il più presto che sia possibile: urge, signori, di fare l'Italia; urge perciò di costruire la strada ferrata.

Egli è altresì dal punto di vista militare che noi abbiamo la più grande urgenza di compiere questa strada.

Signori, le strade ferrate sono oramai il più grande strumento di guerra. Le grandi operazioni militari si sono sempre compiute meno colle braccia che colle gambe dei soldati; egli è in questo modo che si sono operate tutte le prodigiose imprese, a cominciare dai tempi di Cesare, a venire fino a quel grande cittadino italiano che col suo magnanimo ardore, col suo grande carattere, e soprattutto colla sua abilità militare ha fatto l'Italia, voglio dire Garibaldi. Se quindi è colle gambe dei soldati che si vincono le grandi guerre, ebbene le gambe dei soldati sono le strade ferrate. Se la Russia nel 1855 avesse speso 200,000,000 di meno per mantenere 200,000 uomini di meno sotto le armi, ma avesse compiuta la sua rete di strade ferrate, non sarebbe stata vinta; una nazione che può mettere in piedi un milione di combattenti non sarebbe stata battuta da 150,000 uomini.

L'anno scorso, perchè ci mancava precisamente quella strada ferrata, di cui ora si parla, noi abbiamo corso un gran rischio di venire oppressi dal nostro nemico prima che la nostra alleata potesse aiutarci, e se la Francia non avesse avuto la sua rete di strade ferrate, il nostro esercito probabilmente sarebbe stato schiacciato prima che la Francia avesse potuto soccorrerlo.

Questa strada ferrata poi, di cui noi parliamo, ha più d'ogni altra l'interesse militare; io credo che in una guerra coll'Austria non sarà più possibile di far base delle nostre operazioni

Torino: allorquando sono a fronte due grandi armate nella Lombardia, esse non possono starvi lungamente, senza che l'una o l'altra per ogni piccolo sbilancio di forze fosse costretta a ritirarsi o sopra Alessandria o sopra Verona. Ebbene, se noi volessimo prender per base di operazione Torino, evidentemente ogni piccolo sbilancio che soffrissimo nelle nostre forze, ogni lieve superiorità che avesse il nemico, noi, ritirandoci sopra Alessandria, perderemmo tutte le risorse dell'Italia meridionale; tutta la base di operazione di una futura guerra coll'Austria sarà evidentemente l'Italia meridionale, e la nostra grande fortezza sarà l'Appennino; Alessandria, Piacenza, Bologna non saranno che i fortini avanzati di questa grande fortezza.

Ebbene, in questo stato di cose, credete voi che una linea di strada ferrata interna, al coperto degli attacchi del nemico, che metta in comunicazione diretta Alessandria e Piacenza con Bologna, che ci permetta di trasportare, con grande celerità, i nostri mezzi di attacco or su un fianco, or sull'altro del nemico, credete voi che non abbia ad avere un'azione decisiva sulla sorte della guerra?

Io ripeto adunque, dappoiché il sistema del Governo non solo è il migliore, ma l'unico che abbiamo noi se vogliamo fare l'Italia e difenderla, dobbiamo affrettare le opere ed accettare questo sistema.

Io voto per conseguenza questo schema di legge.

**PRESIDENTE.** La parola spetterebbe al deputato Susani, ma gli osservo che avrebbe già parlato tre volte sopra questo argomento.

Toccherebbe quindi al deputato Biancheri.

**BIANCHERI.** Vi rinuncio. (*Bene!*)

**MICHELINI G. B.** Intendo di dire poche parole per replicare all'onorevole presidente del Consiglio.

Primieramente io non ho proposto che il Governo conceda la costruzione e l'esercizio della strada ferrata di Liguria guarentendone il minimo dell'interesse. Io non approvo questo sistema, e sono molto lieto di essere, sopra questo argomento, d'accordo coll'illustre uomo di Stato.

Venendo alle altre parti del suo discorso, io ammetto essere qualche cosa di vero in quella fluttuazione dei capitali da lui avvertita, i quali si recano ora verso un genere, ora verso altro genere di speculazioni. Agli esempi da lui addotti altro ne aggiungerò. Io mi ricordo che quando cominciava a rivolgere la mente ai fenomeni economici, i capitali inglesi recavansi con grande entusiasmo verso le miniere del Messico. Ma alcune cattive speculazioni avendo prodotta una specie di reazione, i capitali se ne allontanarono con eguale sollecitudine. L'infallibilità non è attributo dell'uomo, e non sono infallibili nemmeno i capitalisti, benchè il proprio interesse acuisca loro notabilmente l'ingegno.

Ma tutte queste cose non hanno che fare col caso nostro. Noi abbiamo un'offerta di costruire la strada ligure mediante il premio di 80 milioni. È vero che è stato detto che tale offerta è stata ritirata. Io avrei alcuni motivi di dubitarne, essendo anzi stato assicurato che il costruttore inglese che fece quell'offerta si chiama offeso della preferenza che ad altri fa il Governo valendosi dei suoi studi. Il ministro dei lavori pubblici può dilucidare la cosa, rinnovando alla Camera la dichiarazione che si è detto essere stata da lui fatta alla Commissione.

Io frattanto, sino a contraria dichiarazione, ritengo che abbiamo chi si contenta del premio di 80 milioni; tanto più che, le circostanze finanziarie di Europa non avendo guari cambiato, ciò che fu conveniente poche settimane or sono può ancora esserlo attualmente.

Ora io ho dimostrato, se mai non mi appongo, essere da preferire il partito del premio di 80 milioni a quello che ci è proposto dal Ministero; anzi ho dimostrato che, mercè alcuni cambiamenti nelle condizioni della concessione, si potevano trovare compagnie che si contentano di un premio notabilmente minore.

Siccome mi sembra che il presidente del Consiglio non abbia bene afferrate le mie idee, così onde concretarle, affinché la Camera possa averne un esatto concetto, io propongo i seguenti due articoli di legge da sostituirsi a quella che discutiamo.

Questi due articoli sarebbero così concepiti:

« Articolo 1. Il Governo è autorizzato a concedere la costruzione e l'esercizio in perpetuo delle due strade ferrate da Ventimiglia a Voltri e da Genova a Massa a quella compagnia che si contenterà di un sussidio minore.

« Articolo 2. Tutto ciò che spetta alla costruzione ed all'esercizio è lasciato in arbitrio della compagnia concessionaria, limitandosi il Governo a sorvegliare la solidità delle opere, per tutelare la sicurezza dei viaggiatori. »

**PRESIDENTE.** Non essendovi più alcun oratore iscritto per parlare nella discussione generale, questa s'intenderà chiusa.

Ora avendo l'onorevole Michelini presentato un controprogetto, domando se è appoggiato.

(È appoggiato.)

Il relatore della Commissione ha facoltà di parlare.

**SELLA G., relatore.** La discussione che ebbe luogo fino ad ora mi pare siasi aggirata principalmente sopra due punti: il primo è, sarei per dire, teorico; cioè se, allorquando si deve venire alla costruzione di una linea la quale assolutamente importa allo Stato che in un modo o in un altro venga fatta, e la quale si trova in condizioni economiche tali da non lasciare speranza che una società privata trovi il suo tornaconto ad incaricarsene in tutto e per tutto, convenga meglio allo Stato il dare una concessione a tempo di quella strada, sia guarentendo un *minimum* d'interesse, che assegnando un premio al concessionario; oppure se non gli torni a miglior conto il costruirla a sue spese. L'altro punto, sopra il quale si è aggirata lungamente, specialmente ieri, la discussione, è se qualcuna delle offerte presentate al Ministero, che non vennero accettate, non fosse per avventura preferibile a quella di cui si propone l'approvazione alla Camera.

Io mi limiterò a fare alcune brevi osservazioni alle cose che si sono dette in proposito, perchè vorrei che fossero rettificata alcune idee meno esatte che potrebbero avere lasciato nella mente degli onorevoli che le hanno sentite.

Si cominciò a dire che la strada, ove si faccia eseguire per conto dello Stato, come provvede il contratto di cui ci occupiamo, la strada sarà inevitabilmente mal fatta. E perchè?

Perchè il costruttore non avrà alcun interesse a farla bene, perchè la vigilanza governativa non potrà impedire che i costruttori facciano piuttosto il loro interesse, costruendola male, anzichè quello dello Stato, costruendo a seconda delle buone regole dell'arte, con incremento della spesa da loro sostenuta.

L'onorevole Michelini è giunto al punto di chiedere: metteteci pure de'sorveglianti, ma chi sorveglierà i sorveglianti?

In verità, precisamente quando studiava per farmi ingegnere, mi ricordo d'aver letto in un romanzo molto spiritoso, che un viaggiatore, dovendo percorrere un paese di cui non importa fare il nome, domandò dalla polizia sei gendarmi che lo accompagnassero e lo difendessero dai briganti. Gli vennero concessi i sei gendarmi; ma avevan questi tali fac-

cie, che egli chiese immediatamente dalla polizia sei briganti, perchè lo difendessero dai gendarmi.

In verità io non mi sarei creduto allora che, quando sarei stato ingegnere, in un Parlamento avrei udito chiedersi agli ingegneri incaricati di sorvegliare la costruzione delle opere pubbliche: ma chi vi sorveglierà voi stessi?

Io so bene che non è certo nell'animo del signor Michellini....

**PRESIDENTE.** Si rivolga alla Camera.

**SELLA Q., relatore** .... di voler dir nulla di meno onorevole contro gli ingegneri cui sarà affidata la sorveglianza di queste opere, ma le sue parole potrebbero essere prese in un senso che certamente non è nell'animo dell'onorevole Michellini, ed era necessario che fossero contraddette.

Ad ogni modo l'obbiezione non manca di verità. È certo che il costruttore non ha interesse di far bene la strada, perchè egli non la debbe esercire. Ma, siccome si fa uso di quest'argomento per vantare le migliori condizioni in cui sarebbe il Governo ove ne desse piuttosto la concessione, io vorrei fare questa semplice osservazione.

Voi avete da una parte la costruzione della strada che si fa sotto la sorveglianza del Governo, e si spendono, per esempio, nel nostro caso 103 milioni.

Ma, dall'altra parte, se ne accordate la concessione, voi avete un esercizio di 99 anni che si fa da persone le quali neppure non hanno interesse a far bene tal esercizio, e poco importa loro che sia fatto economicamente o no, come diceva testè l'onorevole presidente del Consiglio.

Or bene, se voi ammettete per ora come esatte le cifre della nostra relazione per quel che riguarda l'annuo esercizio, a capo di 99 anni avete una somma niente meno che di 653 milioni.

Voi vedete bene che, se si nega l'efficacia di questa sorveglianza sopra la costruzione della strada, se si dice che la sorveglianza governativa non vale per la costruzione d'un'opera che importa 103 milioni, volendo essere equi, si deve applicare lo stesso ragionamento alla sorveglianza di un esercizio che durerà 99 anni e importerà la somma ben più cospicua, e che salirà a 600 o 700 milioni, anche supponendo che il prodotto annuo non abbia da aumentare, come certamente avverrà dopo un dato periodo di tempo.

Un altro argomento messo in campo dagli oppositori della legge è il seguente. Supponiamo, si è detto, che si presentino davanti a voi due sistemi, quello della costruzione e quello della concessione, e che entrambi importino uguale sacrificio annuo allo Stato; vi è una gran ragione che persuade doversi adottare piuttosto il secondo, ed è che con esso voi dovete semplicemente trarre ogni anno dall'erario una certa somma, mentre col sistema della costruzione non solo sborsate ogni anno la stessa somma che col sistema della concessione, ma dovete inoltre sborsare sin dal principio il capitale corrispondente. Si aggiunge che voi gettate ad un tratto alla borsa un capitale enorme in cedole, il quale naturalmente occasionerà ribassi, od almeno farà nascere quei raggiri che producono artificiali ribassi anche quando alla diminuzione naturalmente non tenda la rendita. Ciò, si diceva, verrà ad aggravare le condizioni economiche dell'impresa, pregiudicherà i futuri prestiti, ecc., ecc.

Siccome non bisogna mai spaventarsi senza causa, vediamo a che si riduca questa gran somma che si getterà d'un tratto alla borsa.

Io voglio ammettere che il capitale nominale da spendere per la linea ligure sia il più grande di cui si è detto, di 160 milioni; forsechè si emetterà questo capitale in un giorno?

La costruzione durerà sei anni, e si pagherà a misura che i lavori avanzeranno; dunque i 160 milioni si emettono in sei anni, cioè in media 20 milioni e due terzi all'anno, il che corrisponde poco più di un milione di rendita all'anno. Nè questa rendita si getta in commercio ad un tratto, poichè sta nel contratto che solo di mano in mano che la società abbia fatto opere per il valore di un milione abbia diritto di esserne rimborsata.

Un milione, io non sono mai stato in questo caso, ma credo che quando si può riscuoterlo lo si riscuote subito. Per conseguenza io penso che questi appaltatori non aspetteranno in fin d'anno a farsi dare le cedole a cui hanno diritto, sibbene le esigeranno a misura che il lavoro si avvanzerà, epperò anche questo milione di rendita si porterà alla borsa ad intervalli, durante l'anno.

Vediamo in media che cosa fa un milione di rendita diviso per 12 mesi; esso dà all'incirca 74,000 lire di rendita al mese, e siccome non si prende che 50,000 lire di rendita per volta, vuol dire che si porterà ogni mese alla borsa ora 50, ora 100,000 lire di rendita.

Ora domando io alle persone che hanno, non dirò perizia, ma qualche idea di ciò che succede alla borsa, se il portarvi ogni mese quando 50, quando 100 mila lire di rendita, possa avere una qualche influenza sul corso. Domando ancora se, per somme che chiamerò piccole rispetto agli affari che si fanno alla borsa, convenga fare quei certi raggiri, che non si fanno certamente *gratis*, e mediante i quali si può ottenere un ribasso.

Del resto, o signori, niuno ignora che il prezzo di una merce dipende dalla ragione della domanda all'offerta; per avere qualche idea dell'influenza che può avere sui corsi questo andar a mettere alle borse ora 50, ora 100 mila lire di rendita, basta fare questa riflessione: le nostre finanze hanno a tutto oggi emessi 74 milioni di rendita; ora chi porta 50 o 100 mila lire di rendita sul mercato che cosa fa? Porta una quantità che non è in un caso che 7 decimillesimi, e nell'altro un millesimo e mezzo della merce che già vi esiste. Io per verità non veggio come questo accrescimento di rendita possa produrre un ribasso sensibile.

Concludo adunque col dire che il portare ogni mese ora 50 ora 100 mila lire di ribasso alla borsa, certamente non fa rialzare i fondi, ma il ribasso prodotto si riduce a cosa così piccola, che io so nemmeno se possa senza esagerazione valutarsi ad un millesimo.

Venne soprattutto dall'onorevole mio amico il deputato Susani, nella sua spiritosa ed eloquente orazione di ieri, venne messo il paragone tra il sistema delle concessioni ed il sistema delle costruzioni per conto dello Stato, sotto questo semplice punto di vista che io mi permetterò di riprodurre in questi termini.

Egli dice: supponiamo che il costruire la strada importi allo Stato un onere di 160 milioni; ciò vorrà dire per l'erario pubblico un sacrificio annuo di otto milioni; e poi lo Stato avrà da detrarre, se vuol veramente far conto del sacrificio, la rendita, che sarà quel che sarà, ma che per molti anni non potrà al certo essere superiore al 5 per 0/0.

Prendiamo invece il sistema della concessione, e l'onorevole mio amico ragiona in questi termini: supponiamo che vi sia un concessionario il quale chiegga una guarentigia del cinque per cento sopra un capitale anche di 160 milioni; egli è chiaro che il sacrificio, egli dice, che lo Stato dovrà sostenere sarà anche la differenza tra otto milioni, che sono gli interessi di questo capitale guarentito dal Governo, e la rendita della strada che sarà quel che sarà.

La differenza dei due sistemi non si farà vedere per conseguenza, egli dice, ed ha ragione, in principio: ma io vi voglio pigliare dopo i novantanove anni, in allora si potrà vedere la differenza tra i due sistemi. Passati novantanove anni, se avete concessa la linea, voi entrate in possesso della strada, pigliate la rendita della medesima, che sarà un milione, due o tre, chè egli nella stima della strada non entra, e fa benissimo; ma se l'avete invece costruita voi, che per farla avete emesso delle cedole, dovete continuare a pagare gli otto milioni annui. Insomma in un caso l'annua passività si estingue, perchè coi concessionari fate patto di pagare gl'interessi solo per novantanove anni; nell'altro caso invece fate coi sottoscrittori alle cedole, che emetteste per costruire la strada, il patto di pagare gl'interessi in perpetuo, ovvero di rimborsare loro il capitale.

La differenza tra i due sistemi, conclude l'onorevole Susani, sta in ciò che con uno di essi, con quello della concessione, voi avrete al fine dei 99 anni 160 milioni di più che col sistema della costruzione per conto dello Stato.

A queste ingegnose osservazioni debbo prima di tutto contrapporre che in generale allorquando si fa una concessione a tempo si calcola nella spesa anche l'estinzione del capitale; per conseguenza, ove si mettesse nelle spese d'esercizio l'estinzione del capitale, questi 160 milioni si troverebbero formati da questi capitali calcolati per l'estinzione.

Ma supponiamo pure che questa sottrazione della rendita per l'estinzione del capitale non si faccia: sta però l'inconveniente in tutta la sua mole, quale lo ha esposto l'onorevole Susani.

Analizziamolo alquanto, senza spaventarci di questi 160 milioni. 160 milioni dopo 99 anni che sacrificio annuo importano allo Stato? Qual è la somma che bisognerebbe ogni anno consegnare ad un banchiere, onde dopo 99 anni si trovassero 160 milioni? Questa somma è di circa 64 mila lire all'anno. Dunque tra il sistema della concessione e il sistema della costruzione, ammettendo in tutto il ragionamento dell'onorevole mio amico Susani, la differenza è di circa 64 mila lire annue.

Lasciamo dunque stare gli avi, i proavi, i nipoti, i pronipoti, perchè convengo anch'io coll'onorevole mio amico Valerio che non giova estendere il ragionamento insino ad un secolo: simili calcoli sono chimere, si potrebbero dire tante cose in un senso come nell'altro, ma poi tutti i bei ragionamenti che si farebbero direi io affatto insussistenti, perchè non avrebbero fondamento di sorta. Chi sa dirmi quali avvenimenti possano nascere nel mondo durante un secolo? Ma ammettiamo pure che le cose vadano proprio sempre come vanno in oggi, il sacrificio nel sistema della costruzione, ammesse tutte le ipotesi dell'onorevole Susani, si riduce a 64,000 lire all'anno. A distruggere poi affatto questo già esiguo divario basta una osservazione. Si è supposto, il che certamente non è, che la spesa d'esercizio sia la stessa, e nel caso in cui si fa costruttore della linea il Governo, ed in quella in cui se ne dia la concessione ad una privata società.

Ora nessuno certamente ammetterà che lo Stato, il quale esercisce per conto proprio, non spenda meno di un concessionario, il quale avendo guarentito un annuo interesse, che non può sorpassare, è assolutamente indifferente a che la spesa d'esercizio sia maggiore o minore. Proseguendo il paragone del sistema della concessione con quello della costruzione, si potrebbe ancora chiedere se il pubblico sia poi molto contento, vegga poi tanto di buon occhio che una strada ferrata sia piuttosto esercitata da una società privata che dal Governo. In questo ex-Piemontè, se si può dire così, dove ab-

biamo l'uno e l'altro sistema, credo non troverete alcuno che non abbia interesse in contrario, il quale non preferisca le strade ferrate esercitate dal Governo a quelle esercitate dalle società private.

Vi sono delle circostanze poi in cui importa allo Stato l'aver l'esercizio delle strade ferrate: notate che con questo non mi faccio partigiano assoluto dell'esercizio di tutte le strade di ferro per opera del Governo, ma semplicemente ai tanti inconvenienti che si notarono nel sistema di costruzione per opera dello Stato intendo contrapporvi anche alcuni inconvenienti del sistema delle concessioni; vi sono, per esempio, le circostanze di guerra, in cui riconoscerà ciascuno che sarebbe meglio assai che lo Stato avesse egli l'esercizio delle strade ferrate. E l'onorevole Susani, che l'anno scorso aveva incarichi importantissimi presso una ferrovia, se mi volesse aiutare colla sua eloquenza, potrebbe far fede di quanti inconvenienti sia cagione la direzione d'una ferrovia nelle mani d'una società privata in tempo di guerra, soprattutto poi se questa società privata ha contemporaneamente grandi interessi in Lombardia ed a Vienna. Si può ancora invocare l'esempio della Francia.

Ivi il Governo ha fatto molto, acciocchè le minori società si fondessero e nascessero delle società grandi, nelle mani delle quali fossero le strade ferrate.

Ora sapete che cosa succede? L'onorevole presidente del Consiglio lo sa meglio di me: succede che ora il Governo si oppone a che queste grandi società si fondano assieme, perchè altrimenti ne nasce uno Stato nello Stato.

Ed infatti, supponete per un momento che nello Stato nostro, nell'ex-Piemonte, una sola società esercitasse tutte le strade ferrate ivi esistenti, che formano circa mille chilometri: questa società avrebbe un bilancio di 30 o 40 milioni all'anno; ed un bilancio di questa specie, se attualmente in Italia sarà poca cosa, nel piccolo Stato dell'ex-Piemonte poteva ben dirsi uno Stato nello Stato.

Se io accenno a queste poche cose, non intendo però entrare in una questione accademica sullo svantaggio delle concessioni, rimpetto al sistema delle costruzioni per conto dello Stato; prima di tutto perchè veggo qui tali economisti che in verità io non oserei entrare in lizza nè punto nè poco con loro, e poi io credo che siamo in tali strettezze di tempo che non occorrono questioni accademiche, per maggiormente complicare la discussione.

Veniamo ora al secondo punto, sul quale si è anche molto aggirata la discussione, cioè se non dovrebbero preferirsi alcune offerte fatte pel passaggio al ministro dei lavori pubblici, a quella che si accettò colla convenzione del 4 ottobre. È certamente dovere della Camera lo indagare l'operato dei ministri, di lodarli se han fatto bene, se han fatto male di negar loro la fiducia, ovvero, siccome *errare humanum est*, dir loro: questa volta avete fatto male, procurate un'altra volta di far bene.

Per conseguenza era ovvio che la vostra Commissione dovesse esaminare queste offerte, le quali erano, del resto, esposte nella relazione ministeriale quasi ad invitare la Camera a giudicare l'operato del ministro.

Infatti la vostra Commissione avea dato al suo relatore l'incarico di valutare i sacrifici che queste varie offerte avrebbero importato allo Stato con un metodo analogo a quello che si adottò per la proposta accettata e che trovate esposto nella relazione.

Io vi debbo dire che non vi fu tempo; le sollecitazioni erano sì amorevoli e sì autorevoli, che assolutamente mi dovetti limitare a far quello che era strettamente necessario;

oltre a ciò ero ben convinto che era urgente il finire la relazione, perchè il non finirla presto era lo stesso che rigettare la legge. È quindi tutta mia la colpa se tutta questa parte della discussione nella Camera non trovò dato alcuno nella relazione; mancò il tempo, e dovetti implorare dalla Commissione un *bill* d'indennità se io non feci tutto quello di cui ero stato incaricato. Non vi dirò che io non mi sia accinto ad eseguire l'incarico della Commissione; mi ci sono provato; ma ho trovato in queste proposte cose tanto vaghe, che sarebbe stato lavoro di più di una settimana il far questo quadro di comparazione, se pure era possibile il farlo accuratamente.

Prendiamone una, per esempio la proposta di Brassey; si fanno in una letterina tre proposte, che vedete enunciate nella relazione ministeriale; per darvi un'idea dello stato di queste proposte, vi citerò qualche esempio.

« *En nous posant comme simples constructeurs pour compte du Gouvernement, nous prendrions en paiement soit de l'argent, soit de la rente de l'Etat, négociable en France à 1 pour 100 au-dessous du prix du jour ou à un prix à convenir d'avance suivant la convenance du Gouvernement.* »

E questo prezzo sarebbe di 125,500,000, ma per la costruzione del solo tratto da Ventimiglia alla Parmignola.

Ora, in tale offerta, scorgete voi qualche cosa intorno alle pendenze, alle curve, al tempo in cui la strada si farà? Io non ci vedo nulla.

Ora voi troverete nel contratto presentato alla vostra approvazione che si offre un ribasso di 6,600,000 lire se volete permettere pendenze del 15 <sup>0</sup>/<sub>100</sub> invece del 10 <sup>0</sup>/<sub>100</sub>, ed io non dubito che, se voleste accordare altre tolleranze ed altri favori, si arriverebbe a ribassi di 10, di 15 ed anche di 20 milioni. Ora, come si fa a paragonare il contratto colla proposta Brassey che nulla dice in proposito?

Veniamo alla seconda proposta Brassey.

« *Au moyen d'une subvention de l'Etat de 80 millions, nous nous engageons à former une société anonyme, conformément aux lois du pays, au capital social de 58,000,000 de francs, représenté en totalité par des actions, ou partie en actions et partie en obligations, sans garantie gouvernementale. La dite subvention nous serait payée, à fur et mesure de l'avancement des travaux, en rentes de l'Etat sur le pied mentionné ci-dessus, ou en argent, à la convenance du Gouvernement.* »

Bene: avete udito i sapienti calcoli e dell'onorevole Susani ed anche del mio amico, l'onorevole Valerio, in proposito. Essi vi fanno vedere che è preferibile questa offerta a quella che fu accettata. Ed ecco in che modo. Essi vi dicono: da una parte avete un premio di 80 milioni, che ridotto in cedole fa cinque milioni di rendita all'anno; dall'altra, ammettendo l'infelice schema di calcolo citato nella relazione, avete un sacrificio di 4,800,000 lire. Quindi, dicono essi, da una parte avete 5 milioni e dall'altra 4,800,000 lire di sacrificio. Le offerte sono dunque quasi eguali.

Ma notate prima di tutto che la offerta Brassey non parla niente affatto del tempo. Con questi cento milioni di premio voi non sapete se la strada si voglia fare in sei od in otto anni. E voi capirete benissimo che questo fa una grandissima differenza, una differenza tale che la Commissione ha creduto che, se si può anticipare la costruzione di un anno, si possa, senza tema di essere troppo generosi, dare alla società un premio del 5 per cento.

Oltre a ciò il tratto sul quale si chiede un sussidio di cento milioni non è già quello stesso per cui è fatto il contratto da approvarsi: esso non va che da Ventimiglia alla Parmignola.

Bisogna per conseguenza ancora aggiungere il tratto dalla Parmignola a Massa per una parte, e dall'altra il tratto, che non credo per nulla facile, da Ventimiglia al confine francese.

È una spesa questa che si può valutare forse a sei o sette milioni.

**SUSANI.** No, a cinque e mezzo.

**SELLA Q., relatore.** Ad ogni modo tutto questo viene, mi pare, a dimostrare che era difficile il fare questo quadro dei sacrifici che si sarebbero imposti allo Stato colle offerte che non furono accettate e con quella che fu accettata. Nelle prime proposizioni di questo genere che si fanno ad un ministro, alcune cose si scrivono, altre si intendono a voce: ora come si fa, quando la voce non c'è più e non rimane altro che lo scritto, come si fa a rendere veramente conto del valore di queste offerte?

Ma volete ancora un'ultima ragione, la quale, spero, sarà decisiva, del motivo per cui la Commissione non poté valutare queste offerte? Perdonino i miei colleghi della Commissione se rivelo i nostri piccoli segreti. Io vi debbo far sapere che, per istabilire queste meschine cifre che vedete nella relazione sul sacrificio probabile che imporrà allo Stato la convenzione, si è discusso per otto ore. Ora io vi lascio pensare quando noi avremmo presentata la relazione, se avessimo discusse tutte quante le altre offerte, che saranno forse una dozzina! Ora se noi, che ci trovavamo in sei intorno ad un tavolo, ed eravamo in condizioni tali da poter chiederci reciprocamente e tutti i momenti delle spiegazioni e rischiararci, se noi abbiamo impiegate otto ore per accordarci sovra un caso solo, pensate a qual tempo si andrebbe se si volesse discutere alla Camera la dozzina di offerte fatte al ministro.

Per conseguenza io credo che è inutile l'esaurire la polemica delle offerte e la quistione accademica, se cioè convenga concedere la strada ligure a compagnie private, oppure se sia meglio che il Governo la costruisca a suo conto.

La questione che noi siamo chiamati a decidere è questa: noi abbiamo davanti agli occhi un contratto, col quale, se noi gli diamo la nostra approvazione, si viene a fare la linea ligure, e si viene ad imporre allo Stato un dato onere. Se voi non approvate questo contratto, ovvero volete introdurre nella legge modificazioni che ne involvano l'annullamento, si dovrà in un modo o in un altro presentare una nuova legge; ed allora quali ne saranno le conseguenze? Ne avverrà che non sarà certamente più questo Parlamento che sarà chiamato a pronunciarsi in proposito, e in tal caso il nuovo Parlamento, il quale vogliamo sperare che si radunerà presto e che avrà davanti sè tante questioni anche più urgenti della urgente faccenda della ferrovia ligure, non se ne potrà tosto occupare, e per lungo tempo non si parlerà più di strada ferrata ligure.

Le conseguenze saranno che queste disgraziate popolazioni liguri, disgraziate intendo rispetto alla ferrovia, dopo aver visto una legge nel 1857 che decretava la concessione della ferrovia, dopo aver visto nel 1859 una concessione per cui si doveva proprio fare questa ferrovia, dopo essersi lusingati in questi passati giorni, in cui la legge di cui ci occupiamo fu presentata con plauso di molti deputati, ed ebbe favorevole accoglienza presso la vostra Commissione, che il momento della esecuzione della sospirata ferrovia era giunto, se la vedranno rimandata alle calende greche.

Io credo che, se voi rigettate questo contratto, ovvero se proponete tali modificazioni che sia necessario il ripresentare una nuova legge, la conseguenza sarà che i Liguri diranno:

in verità non ce la vogliono fare questa strada. In verità potranno quasi pensare che sia una specie di commedia questa che si fa di lusingarli colla ferrovia e poi di torla loro.

Veniamo, permettetemi di abusare della vostra sofferenza ancora per qualche momento, veniamo ad esaminare il contratto ed a renderci conto dei sacrifici che impone allo Stato.

Prima di tutto fermiamoci un istante sul modo in cui il contratto che si tratta di approvare è fatto. Io non esito a dire che unanimi sono a giudicarlo gli uomini dell'arte, di cui parecchi eravamo nella Commissione. Noi vi dobbiamo dire che siamo ben lungi dall'approvare in tutto il sistema secondo cui è steso. L'abbiamo detto nella relazione e lo diciamo ancora. Del resto io credo che neppure il signor ministro sia contento del contratto in tutte le sue parti. Noi, per esempio, crediamo che assolutamente sia necessario, allora quando si vuole far costruire una strada ferrata per conto dello Stato, che la sia studiata accuratamente; crediamo necessario che l'appalto della costruzione di questa strada sia dato sopra un progetto, al quale sappiamo attenersi per una parte il Governo e per l'altra parte i costruttori. Altrimenti operando, crediamo che sia proprio un far contratti alla cieca. Non è già che temiamo dover risultare un sacrificio straordinario alle finanze dello Stato per questa mancanza del progetto, perchè è aperta una porta a migliori offerte coll'articolo 81, che ammette le riduzioni del 5 per cento. Anzi ieri il signor ministro ci dichiarava che senza questo articolo non avrebbe mai proposto alla vostra sanzione questo contratto, ed ha fatto benissimo. Tuttavia, siccome gli appaltatori che vengono a presentare offerte per costruire la strada a corpo, senza studi, debbono correre una certa alea, e, a dir il vero, non piccola, se sono costruttori onesti e serii, le loro offerte saranno fatte in guisa da coprire i casi sfavorevoli che possono incorrere. Ma pure è aperta la via a migliori offerte; anzi alcune già se ne presentarono, e, se non è voce erronea quella che corre, altre anche migliori se ne attendono. Ma io credo di essere interprete dell'opinione di tutta la Commissione, anzi di tutti gli uomini tecnici esperti in questo genere di cose, facendo all'onorevole signor ministro dei lavori pubblici eccitamento di essere molto guardingo nell'accettare offerte troppo vantaggiose. A dir il vero, io non mi fido guari delle offerte magnifiche, e, se mi venissero fatte, sarei più propenso a respingerle; e ciò perchè? Perchè esse non si possono poi mantenere. E ne abbiamo avuto degli esempi in questa strada medesima, la quale fu concessa a Morton Peto e compagni a condizioni magnifiche, colla sola guarentigia di 25,000 lire di prodotto brutto per chilometro. Ebbene, che cosa ne avvenne? Che la strada non fu fatta; era stata bensì deposta una cauzione, ma anch'essa fu restituita.

Nella convenzione che noi vi presentiamo introducemmo molti miglioramenti, che agli occhi nostri hanno il valore di qualche milione. E mi è lecito di ciò dire, inquantochè tutto il merito ne ridonda non su di me, ma sulla Commissione, e in particolare sopra uno de' suoi membri, il quale, in compenso delle pene che si è dato di studiare accuratissimamente questo appalto, ebbe il dispiacere di vedersi dipinto da un diario riputatissimo come un nemico della legge, voglio parlare (domando al mio collega scusa dell'indiscrezione) dell'ingegnere Valerio.

Tra questi articoli modificati e poscia accettati dalla società appaltatrice ne trovate parecchi i quali saranno tenuti in gran conto da chiunque sia un po' esperto di queste cose. La società ha fatto molte difficoltà per accettare parecchie di queste modificazioni, sebbene esse tendano, più che a giovare

la spesa di costruzione, a scemare notevolmente le spese di esercizio.

Veniamo ora all'onere che ne deriva allo Stato. Supponemmo nella relazione che si pagasse la costruzione od in contanti od in cedole all'80 per 0/0. Poi ammettemmo che il prodotto chilometrico brutto fosse di 24,000 fr. per chilometro, e che la spesa d'esercizio fosse i 45 centesimi della rendita brutta.

Ieri l'onorevole Susani ha fatto un appunto alla relazione su questo proposito: egli ha detto che non poteva ammettere che la spesa d'esercizio non fosse che i 45 centesimi della rendita brutta. Ma io spero che l'onorevole Susani converrà nella nostra opinione, quando gli avrò fatto rilevare una circostanza, ed è questa, che vi è una grande differenza fra la linea ligure e le altre linee nostre quanto alla spesa di esercizio, e ciò per un motivo semplicissimo.

Il litantrace costa a Genova 30 o 40 lire alla tonnellata, ma per portarlo a Torino bisogna pagare da 16 a 17 lire la tonnellata, in guisa che d'assai ne cresce il prezzo. Se ora si ritiene che la locomozione assorbe dal 30 al 40 per 0/0 della spesa totale dell'esercizio, e che di questa spesa di locomozione fattore essenziale e principale è il litantrace, comprenderà ognuno che simile differenza di prezzo abbia giustificato questo 45 per 0/0.

Se l'onorevole Susani, che in queste cose è maestro, vorrà fare il calcolo, partendo dal rapporto medio della spesa di esercizio alla rendita brutta, quale risultò nel 1858 sulle ferrovie esercitate dallo Stato, troverà nè più nè meno del coefficiente da noi adottato, che io non dubito egli avrebbe anche accettato ove avessimo avuto la fortuna di averlo a collega nella Commissione.

Con tutte queste ipotesi perveniamo nella nostra relazione al sacrificio in un caso di 2,900,000 lire, e nell'altro di lire 4,800,000, od in media di 3,800,000 lire. Ma del poco valore di questi calcoli avete giudicato dalle offerte che ci furono presentate.

I nostri calcoli non erano ancora stampati che già si dovevano modificare per l'avvenuto ribasso del 5 per 100, e la modificazione che nasce dalla diminuzione del 5 per 100 non è certo grandissima, ma è tutt'altro che insignificante, poisciachè il sacrificio si riduce nell'ipotesi del pagamento in contanti a 2,600,000 lire, ed in quella del pagamento in cedole all'80 a 4,400,000; in media a 3,500,000 lire.

Finalmente, come abbiamo calcolato noi questo prodotto brutto chilometrico? Abbiamo dato mano all'ultimo rendiconto dello Stato, che si riferisce al 1858, ed abbiamo trovato che le strade ferrate dello Stato hanno prodotto una rendita brutta chilometrica di 46,000 lire, e abbiamo poscia così ragionato: supponiamo che sulla nuova via ligure il movimento sia lo stesso che sulla via da Torino a Genova, meno le grosse merci.

E qui è nata una grande discussione: alcuni dicevano che quasi tutte le grosse merci dovevano anche passare per la strada ferrata.

Io non sono di questo avviso, perchè, siccome il trasporto di grosse merci a distanza alquanto ragguardevole, se viene fatto per mare, viene a costare poco più di un centesimo per chilometro e per tonnellata, mentre ne costa dieci per la strada ferrata, non so credere che la ferrovia possa in ciò concorrere col mare.

Egli è certo che per piccole distanze, in cui le spese d'imbarco e sbarco abbiano una grande importanza; che per quei tratti che debbono le merci di terra percorrere per andare ad uno scalo marittimo, i trasporti si faranno per terra.

Vi potrà essere vantaggio a mandare grosse merci per ferrovia se si tratta di un porto in cui le spese d'imbarco e sbarco siano straordinarie come a Genova, ove trovate un frate che ha diritto di pesare le legna che vi approdano mediante un dritto in natura, ove trovate anticaglie che fanno stupire in questo secolo, e che nessuno sognerebbe mai di trovare in una città commerciale, intelligente e cospicua come Genova.

Il prodotto brutto chilometrico di 24,000 lire io credo che non si può avere in principio dell'esercizio della linea, ma ben si avrà dopo qualche tempo.

E qui credo che l'onorevole Possenti non abbia letto bene la relazione allorché ha detto che la minoranza della Commissione ha asserito che non si sarebbe raggiunto mai questo prodotto; essa disse solo che l'avrebbe raggiunto dopo *vari anni di esercizio*.

Egli è impossibile che un uomo possa dire quale sarà lo sviluppo del movimento non solo sopra le nostre, ma in generale sopra qualunque strada ferrata di qui a tempo notevole. A noi basti notare che questa ferrovia ligure è una linea internazionale, non è uno di quei piccoli tronchi che non hanno altro scopo che di servire una piccola regione. Non v'è alcuno che, esaminando alquanto la carta d'Europa, non debba riconoscere che la linea naturale di comunicazione tra l'Italia meridionale e centrale e tutta la Spagna e parte notabilissima della Francia sia la linea ligure. Non sono Liguri, per conseguenza non dico per interesse municipale, ma per amore di verità. Dirò di più, non ostante la vicinanza dell'onorevole Grattoni, che questa linea, per sei mesi dell'anno, torrà alla galleria del Cenisio, che spero di vivere abbastanza per vedere ultimata, trarrà, dico, una parte notevole dei viaggiatori, poichè nell'inverno, quelli che non vengono in Italia per affari urgenti ma per diporto, non andranno a passare per la Savoia, per una strada che molti mesi dell'anno è interrotta, ma preferiranno le amene sponde del Mediterraneo. Questo mi par chiaro.

Ora, vogliamo noi credere che non crescerà grandemente il movimento di questa linea? Non parlo dei primi anni; ma in seguito? Basti l'esempio del piccolo Piemonte. La strada ferrata di Genova, nel 1852, diede una rendita brutta di lire 21,000 per chilometro; nel 1858 diede una rendita brutta chilometrica di 46,000 lire; nei primi otto mesi del 1859 diede una rendita che, ragguagliata all'anno intero, non è minore di 59,000 lire. Voi vedete adunque che dal 1852 al 1860 il movimento sulla linea di Genova si è pressochè triplicato.

*Una voce.* Ne è causa la guerra.

**SELLA Q., relatore.** Sarà quello che sarà, ma ad ogni modo la cosa è così.

Del resto ciò non è soltanto vero nel nostro paese; esaminate i risultati delle strade ferrate dei vari paesi, e vedrete come in tutte vi sia stato incremento. Che se nel nostro paese, se nel piccolo Piemonte fu triplicato il movimento sulla linea di Genova, che non sarà delle linee nostre allorché l'Italia sarà riunita?

È evidente che non abbiamo rotte le barriere che ci dividevano, per istarcene poi ciascuno nelle nostre provincie; non abbiamo per prima cosa tolte le dogane, per consumare esclusivamente merci del nostro comune.

Dirò di più: l'Italia finora era in condizioni ben tristi; qua cospirazioni, là esilii; dappertutto una lotta perpetua tra le più grandi potenze di uno Stato, il Governo ed il popolo, e, se mi è permesso, senza offendere la maestà dell'Italia con un paragone un po' triviale, l'Italia era una macchina nella

quale i due organi principali lavoravano l'uno a distruggere l'effetto utile dell'altro. Or bene, ciò non ostante, questa macchina dava risultati non ispregevoli, che ci assegnavano un posto distinto tra le nazioni. Ma che sarà quando questi due organi saranno insieme uniti per lo stesso scopo? È evidente che il posto che noi occuperemo nell'industria sarà ragguardevole; è evidente che il movimento delle nostre linee non sarà più quello che si addice ad un piccolo paese, ma sarà eguale a quello che ha luogo nei grandi paesi.

Per conseguenza io sono di quelli che credono che il sacrificio indicato nella relazione è inferiore al vero nei primi anni; forse vero per qualche lustro; ma dopo non so quanti lustri l'incremento sarà tale che non mi parrebbe un sacrilegio il credere che si possa persino giungere al 5 per cento.

Ed infatti qual movimento occorre perchè questa cifra venga a dare il 5 per cento sul capitale?

Confesso che ometto ora una circostanza importante, che cioè, quando il movimento sarà notevole, bisognerà rendere la linea capace di due binari, e crescerne quindi di assai la spesa. Ma, per via di esempio, se stiamo al solo attuale costo della linea, per ottenere il 5 per cento di rendita netta converrebbe avere un movimento da 56,000 a 73,000 lire per chilometro, mentre il movimento attuale della linea di Genova è di 59,000 lire.

Andiamo nell'avvenire una cinquantina d'anni; hanno tali cifre alcun che di spaventoso? Io nol credo.

La Commissione pensò che non dovesse venirci a magnificar l'avvenire della linea ligure per indurvi ad approvarla, ma che fosse stretto debito suo il darvi qualche conto dei sacrifici che essa impone.

Questi sacrifici sono gravi nei primi anni; ma dopo qualche tempo sussisteranno certo ancora, ma non saranno più paragonabili con quelli valutati nella relazione.

Ed in tale convincimento la Commissione, la quale per altra parte è d'opinione che, anche quando l'aggravio alle finanze fosse più grande di ciò che sarà in realtà, bisognerebbe tuttavia fare e far subito la linea ligure, non può a meno di proporvi l'adozione del progetto di legge presentatoci.

Non mi farò qui a parlare nè di condizioni politiche, nè di condizioni strategiche, alle quali conviensi pure aver grandi riguardi, perchè temo del *nec sutor ultra crepidam*. Mi fo solo lecito un'osservazione.

V'ha forse qualcuno di voi, signori, che metta di buon cuore una palla nera contro questo progetto di legge, perchè impone un sacrificio non ispregievole alle finanze, perchè la convenzione cui si riferisce non par lodevole (ed anzi si desidera, giova dirlo ancora, che non serva mai di precedente e di modello per altri contratti analoghi), o per qualche divergenza d'opinione sul principio teorico cui la convenzione s'informa?

Quando io penso allo stato di eccitamento in cui non può a meno che di trovarsi tutta la popolazione della Liguria; quando io considero specialmente la Liguria occidentale, la quale vede costruirsi rapidamente strade ferrate nelle provincie che pochi mesi fa erano fortunatamente ancora unite a noi come sorelle, il sacrificio non mi pare più grande; dico di più: ed è che, fosse anche maggiore di quello che ora appare, piuttosto che essere causa d'una dilazione che produrrebbe effetti, a mio parere, perniciosissimi, io voterei pur sempre il progetto di legge. (*Bravo!*)

**PRESIDENTE.** Ora si passerà alla discussione e votazione degli articoli.

Al progetto del Ministero ne era stato contrapposto un altro dal deputato Michellini. Questi, come la Camera ha inteso, fa



una proposta, colla quale si verrebbe a sostituire al contratto *à forfait*, che forma l'essenza del disegno presentato dal Ministero, un contratto mediante un premio fisso.

Ne darò di nuovo lettura:

« Art. 1. Il Governo è autorizzato a concedere la costruzione e l'esercizio in perpetuo di due strade ferrate da Ventimiglia a Voltri, e da Genova a Massa, a quella compagnia che si contenterà d'un sussidio minore.

« Art. 2. Tutto ciò che spetta alla costruzione ed all'esercizio è lasciato in arbitrio della compagnia concessionaria, limitandosi il Governo a sorvegliare la solidità delle opere, per tutelare la sicurezza dei viaggiatori. »

Metterò dapprima ai voti il primo articolo, che è come un emendamento, essenziale però, dello schema del Governo.

Chi intende di approvarlo, sorga.

(La Camera non approva.)

Leggerò ora il primo articolo del progetto della Commissione, accettato anche dal Ministero:

« È approvata la convenzione intesa addì 4 ottobre 1860 tra il ministro dei lavori pubblici ed i signori cavaliere Israele Guastalla, rappresentante e proprietario la ditta Allegra e Davide Guastalla; Leonardo Sacerdote; ingegnere Vincenzo Stefano Breda; Pietro Bonaccini, e la Compagnia Centrale per la costruzione e manutenzione del materiale delle vie di ferro di Bruxelles, per l'appalto della costruzione della ferrovia del litorale del Mediterraneo dal confine attuale francese a Voltri, e dalla stazione della piazza del Principe in Genova per la Spezia e Sarzana sino alla città di Massa. »

**TURATI.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**TURATI.** Credo necessario di richiamare l'attenzione della Camera sulle seguenti parole della relazione:

« Quanto alla protesta della società di Voltri, la quale asserisce di aver tuttora diritto di preferenza alla costruzione del prolungamento della sua ferrovia, la Commissione crede di non dover entrare a discuterla, essendo la questione portata davanti ai tribunali. »

Che la Giunta non dovesse discutere questa questione, è naturale, poichè essa è portata davanti ai tribunali; ma io vorrei chiedere uno schiarimento al Ministero, se cioè, essendo pendente questa causa promossa da un'altra società, la quale vuole aver la preferenza, il Governo non corra il pericolo di aver poi, direi così, sulle braccia due società, quella di cui si tratta nella legge, e quella di Voltri.

Io sottopongo alla Camera questo mio dubbio, e prego la Commissione di volermi dare qualche spiegazione in proposito.

**CAVOUR, presidente del Consiglio.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare.

**CAVOUR, presidente del Consiglio.** In una questione dubbia, io certamente non vorrei emettere un'opinione che pregiudicasse le condizioni della società di Voltri; tuttavia prego la Camera di prendere in considerazione questo fatto e di valutarlo.

Nel concedere la strada ferrata di Voltri, il Governo ha voluto fare un favore a quella società, dandole la preferenza per il prolungamento di quella ferrovia fino a Savona. Evidentemente lo Stato ha contemplato il caso, in cui quella compagnia fosse in grado di poter fare questo prolungamento; ma non poteva avere intendimento di darle il mezzo di incagliare la costruzione dell'intera linea.

Ora egli è manifesto che, per tutti quelli che conoscono la condizione in cui versa la società di Voltri (non è un rimprovero che io le faccio, è un fatto che indico), essa non è in

istato di poter imprendere l'opera della strada da Voltri a Savona; se ha aspettato che un'altra società venisse ad assumerne l'impresa, oppure che lo Stato volesse addivenirvi, qualora venisse a mettere innanzi la pretesa a cui ha accennato l'onorevole Turati, io penso che sarebbe assolutamente infondata.

Dall'altro lato, il Governo non si è tolta la facoltà di costruire la strada, esso ha dato alla società di Voltri la preferenza nel caso in cui un'altra compagnia chiedesse la concessione della strada da Voltri a Savona. Ma, quando il Governo stimi di assumerla, essa non può vantare nessun diritto rispetto allo Stato.

**PRESIDENTE.** Il deputato Susani ha pure domandato la parola su quest'articolo. (*Rumori*)

**SUSANI.** Sarò brevissimo, ma non intendo di rinunziare alla parola.

Chiusa la discussione generale, non si può sortire dal trattare di questo particolare progetto per ciò che si riferisce alle clausole le quali danno un vero valore alla votazione dell'articolo sottoposto alla nostra considerazione.

Ho detto ieri chiaramente, e desidero oggi ripetere, che riconosco quant'altri mai la necessità economica, politica e strategica di questa linea. E come ieri ho detto che, quando mi sia dimostrato che non si potrà fare altrimenti più convenientemente, la voterò, così a proposito dell'articolo primo, col quale si sta per dare forza di legge al capitolato, credo di dovere considerare se effettivamente sia abbastanza garantita l'esecuzione del contratto. Credo non mi si negherà essere qui il caso di protestar altamente contro quello che vediamo praticarsi per questo contratto. La Commissione è con me d'accordo; ciò non porta per niente sul sistema che fu splendidamente difeso dall'onorevole signor presidente del Consiglio, poichè egli, da abile schermidore, prese a combattere il discorso del signor Michelinini, e con lui si tenne nelle generalità.

Egli è certo che quello che deve dispiacere ai rappresentanti di coloro i quali pagano sta nel sancire una spesa, certo, se si vuole guardare alla massima, necessaria, ma di cui non si creda pienamente dimostrato necessario tutto l'ammon-tare.

Ciò su cui è lecito muovere lamento, e che la Commissione stessa dichiarò non doversi ammettere a far precedente, è la mancanza di studi dettagliati, i quali dimostrino che la somma richiesta, per rispetto allo scopo da conseguire, sia nei limiti del ragionevole.

L'onorevole presidente del Consiglio ha citato molti esempi di società francesi, le quali fanno di simili contratti ad appalto generale. Io potrei rispondergli che ne furono effettivamente fatti, e in tempi non molto lontani, come, se non erro, per la strada che mette da Parigi direttamente a Mulhouse e Basilea; ma io so, e potrei portarne documenti, che le società francesi si sono pentite altamente, e che ora fanno bensì contratti con intraprenditori grandissimi, ma *par séries des prix*, cioè a prezzi unitari. Su di questo argomento molto resterebbe da dire.

Ma questa non è questione che voglia essere trattata qui, è questione, la quale, come diceva l'onorevole Sella, si può trattar meglio a tavolino che non alla Camera; ciò che qui importa, ciò ch'io vorrei si è che la Camera nel votare questo progetto non intenda di sancire un precedente, imperocchè, siccome l'Italia ha bisogno di molte strade ferrate, come diceva l'onorevole Casaretto, deve preoccuparsi del modo di farle il più presto possibile.

Il capitolato che noi sanciremo, dando il nostro voto al-

Particolo 1 proposto dalla Commissione, so bene che non potrebbe essere qui discusso nè votato paragrafo per paragrafo; tuttavia mi permetterò di domandare qualche spiegazione alla Commissione ed al signor ministro dei lavori pubblici sopra alcuni articoli del capitolato medesimo. (*Rumori d'impazienza*)

Ma, o signori, vi prego di ritenere che qui si tratta d'imporre ai contribuenti un carico di 170 milioni.... (*Rumori*)

**PRESIDENTE.** Prego la Camera di far silenzio, onde l'oratore possa proseguire; così si potrà votare la legge di questa sera; se no, non si farà che perder tempo.

**SUSANI.** La Commissione ha stabilito una cifra che fu presentata come il modulo, e dico il modulo, perchè convengo pienamente col mio onorevole amico signor Sella che in queste cose non si può procedere con rigore matematico, come modulo del sacrificio che lo Stato è chiamato a fare. La Commissione pone questo modulo in 4,400,000 franchi di rendita. Io credo sarà qualche cosa di più; ma già non è ora questione di qualità. La prima domanda che io faccio è questa: crede la Commissione, crede l'onorevole ministro che tale cifra sia assoluta; crede che quando avrà pagato, poniamo pure in denaro, per togliere tutte le discussioni che si possono fare sulla questione del tasso, quando avrà pagato i 108 milioni, sarà finito il sacrificio che deve fare lo Stato per avere questa linea? Io credo di no, se guardo agli articoli 5 e 6, e soprattutto all'articolo 68 del capitolato.

Vi è detto come lo Stato pigli parte alla redazione dei progetti; quindi mi permetterei di aggiungere alla spesa prevista la spesa che lo Stato subirà per la redazione dei progetti. Poi non è calcolata la spesa di sorveglianza; mi permetto di credere che sarà di qualche entità. Tanto ciò è vero che quando si ripete che non conviene allo Stato di costruire egli per conto proprio, si dice: vedete quante spese; bisogna impiantare degli uffici, ecc., ecc. Questi uffici, se non saranno tanto costosi come nel primo caso, lo saranno pur sempre abbastanza.

L'articolo 68 stabilisce che, ove il passaggio della città di Genova costi più di cinque milioni, lo Stato bonificherà alla società che intraprende la esecuzione dei lavori la differenza. Io cito quest'esempio, perchè da questo più patentemente appare come sia altamente riprovevole il sistema di non aver i piani fatti anticipatamente. Quello che importa assai più che di votarla presto, è di avere una strada fatta bene e prontamente, e quindi era molto meglio di fare prima questi progetti.

Si noti che, dovendosi pur fare i progetti innanzi di dar mano ai lavori, tanto e tanto il tempo per lo studio e la redazione di essi non si risparmia.

Ora questo passaggio di Genova non si può certamente valutare così come si direbbe *à vol d'oiseau*, facendo un'escursione in un pallone sul porto, cosicchè non potrebbe far meraviglia a nessuno che, compiti gli studi, ci trovassimo a fronte di una maggior spesa di due, tre o quattro buoni milioni.

Un'altra osservazione che avrei a fare si riferisce all'art. 49.

Io domando alla Commissione se essa crede che potrebbe far difficoltà il sostituire all'uso delle traversine di essenza forte l'uso obbligatorio di traversine dolci iniettate; e brevemente dirò il perchè.

L'onorevole ministro ricorderà di aver nominata una Commissione per trattare della questione della iniezione dei legnami.

Vedo con piacere nel relatore dell'attuale Commissione uno de' miei onorevoli colleghi in quella Commissione.

Noi allora siamo arrivati a concludere che, dati i prezzi quali lo Stato attualmente paga per le traversine di essenza

forte, dati i prezzi di costo delle traversine di essenza dolce iniettate, la manutenzione di un chilometro di strada ferrata presentava una notevole differenza a favore del secondo sistema.

Non istarò ad enunciare le cifre: il signor ministro deve averle, ed il mio amico l'onorevole Sella dee ricordarle.

Questa differenza non si vuol trascurare, perchè, sopra un certo periodo di tempo, porta la spesa per la manutenzione della strada, in quanto è delle traverse, da uno a due.

A me pare che si potrebbe adottare l'uso delle traversine di essenza dolce iniettate. La società non deve avere in ciò difficoltà alcuna, perchè le traversine d'essenza dolce iniettate costano nel nostro Stato meno delle traversine di essenza forte non iniettate.

Tal cosa non deve essere indifferente per lo Stato, poichè dopo un anno sarà chiamato a mantenere egli la strada.

Infatti, invece di cambiare una traversina ogni otto o dieci, non ne cambierà che una al più ogni venti.

Quest'economia sopra una linea di 275 chilometri non è certamente a trascurarsi, poichè il valore medio d'una traversina è di cinque lire, e per un chilometro di binario ce ne vogliono circa 1100.

Desidero adunque di sapere se la Camera vuole introdurre questa modificazione e se il signor ministro può accettarla. Ciò posto, in quanto a me, lo ripeto, perchè è l'intima mia convinzione, che desidero veder registrata negli Atti della Camera, sono convinto che con questo contratto non raggiungeremo così bene, come l'onorevole relatore ha fatto sperare, il proposito nostro.

Non credo, fra le altre cose, che il capitolato gaurentisca sufficientemente il suo mantenimento; imperocchè anche i 4 milioni di deposito si limitano a 3 milioni circa, se teniamo conto della tassa della rendita, per ciò che questi depositi si fanno in carte pubbliche al valor nominale, e non bisogna dimenticare che in questi appalti vi hanno sempre de' gravi pericoli. Un conto mal fatto, cosa facilissima quando non ci sono i progetti d'esecuzione, e una perdita di 4 milioni è presto raggiunta. In tal caso l'imprenditore, come avevo ieri l'onore di dire, può trovare il suo conto ad abbandonare l'impresa. Certo l'onoratezza degli uomini che assumono simili contratti è fino ad un certo punto garanzia che ciò non succederà, ma in teoria almeno è anche questo un argomento, il quale consiglia che lo Stato non debba accingersi mai a contratti simili, senz'averne in mano, ben fatti, gli studi d'esecuzione.

In ciò io mi accordo coll'onorevole Commissione.

Fatte queste osservazioni che credevo necessarie, siccome io riconosco la necessità di avere la linea, non essendomi, per averla, concesso altro partito, voterò la legge. (*Bravo!*)

**PRESIDENTE.** Il relatore della Commissione ha facoltà di parlare.

**SELLA Q., relatore.** Chiesi la parola soltanto per dare gli schiarimenti che sono stati richiesti.

L'onorevole Susani domanda prima di tutto alla Commissione se non sarebbe possibile introdurre delle variazioni. Io debbo dichiarare che ne abbiamo proposte tante e sì gravi alla società a più riprese, per cui non credo che la società sia ancora disposta ad accettarne altre.

Se stesse solo a noi, solo alla Commissione, essa riconosce ben altre variazioni che sarebbero utili allo Stato ed al paese; ma è un contratto; o si accetta o no. Bisogna confessarlo, gli appaltatori ebbero molta compiacenza, accettarono molte importantissime variazioni, ed ora naturalmente non posso sapere se per avventura sarebbero ancora disposti ad accettarne delle altre.

L'onorevole Susani accennò specialmente alle traversine.

Non debbo nascondere che io parlai di queste agli appaltatori con cui l'onorevole ministro dei lavori pubblici mi aveva posto in relazione, onde potessi loro spiegare le variazioni che noi desideravamo. Essi risposero che non intendevano essere vincolati.

Ponga però mente l'onorevole Susani che, mentre l'antica redazione del contratto diceva: le traversine saranno di legname d'essenza forte, da noi si pose: saranno di rovere o di larice rosso; e perchè questo? Perchè vi è nella Liguria una quantità di legni d'essenza forte, castagni, elci, faggi, che forse si potrebbero avere a miglior mercato, e che per traversine, lo sa meglio di me l'onorevole Susani, non valgono nulla, mentre le traversine di quercia e di larice rosso hanno ad ogni modo un valore sempre rispettabilissimo.

Io divido la sua opinione circa la maggior durata delle traversine iniettate, ma non si poté ottenere altra modificazione all'articolo.

Mi pare d'altronde che fosse assurdo l'insistere per ottenere di più; poichè, sebbene io non divida tutte le opinioni in questa seduta accennate dall'onorevole Michelini, tuttavia convengo in questo, che il conto suo ciascuno lo sa, e lo sa meglio del Governo.

Or bene, le traversine di quercia vengono a costare alla società sopra questa ferrovia ligure circa 160 lire il metro cubo; le traversine di legno dolce vengono a costare 60 lire il metro cubo; poscia avvi il lavoro di iniezione che, secondo i calcoli che ho estratto da una elaboratissima relazione fatta dallo stesso onorevole Susani d'incarico del signor ministro dei lavori pubblici, viene a costare 19 lire il metro cubo se fatta col creosoto, e 9 lire se col solfato di rame.

Ora, se il costo delle traversine di rovere e larice è di lire 160 il metro cubo, mentre quello delle traversine iniettate è di 69 a 79 lire, e queste meglio convengono all'esercizio della strada che quelle, non dubito che e società e Governo saranno presto d'accordo, e che le traversine iniettate saranno preferite.

Aggiungeva poi l'onorevole Susani nei suoi appunti alcune cosette che mi premerebbe rettificare: egli diceva esservi un possibile aumento di spesa nel passaggio di Genova, spesa di sorveglianza, di redazione di progetti ed altre. Ve ne saranno certamente delle spese, mettete anche 4, 5, 6 milioni, ma sono spese in complesso della cosa che, dobbiamo dichiararlo, non hanno tanto significato, e per darne un'idea giovi rammentare che il sacrificio annuo, valutato nella relazione a L. 4,800,000, salirà a L. 4,850,000, od al più al più ai cinque milioni, che l'onorevole Susani assunse a base dei suoi ragionamenti.

Del resto, per avere un concetto delle variazioni introdotte nel capitolato, ne citerò alcune: era ammesso secondo la redazione antica del capitolato che fossero tollerate, a cagion d'esempio, le pendenze del 10 per mille; la nuova redazione proposta dall'onorevole ingegnere Valerio ecco come corre: essa viene a determinare che la pendenza generale debba essere inferiore al 6 per mille, e che solo nei tratti ove senza grandissima spesa non si può fare a meno, la pendenza andrà al 10 per mille.

L'influenza che avrà questo cangiamento nella spesa di costruzione per la società costruttrice non sarà forse molto ragguardevole, ma per l'esercizio definitivo della linea sarà immensa questa miglioria; e per rendervene conto basta pensare che, finchè non si eccede una pendenza del 6 per 00/00, quello che perdete andando in su lo guadagnate venendo in giù; ma se andate sopra pendenze eccedenti il 6 per 00/00,

che cosa succede? Che avete uno spreco di spesa nel vapore andando in su, e rovinare le ruote dei vostri vagoni e consumate i freni venendo in giù. Quindi è che questa piccola mutazione implica una diminuzione grandissima nella spesa di esercizio a favore dello Stato.

Inoltre si ottenne che la pendenza nelle curve a minimo raggio da 5 per 00/00 che era tollerata fosse ridotta al 5.

Non dirò che per la società queste condizioni importino grandi sacrifici, ma per la celerità con cui si potrà andare in queste curve e per la sicurezza colla quale si potrà camminare su queste curve, questa condizione è delle più importanti.

Si ottenne che, alloraquando si ha da passare tra due curve a flessi contrari, il tratto rettilineo che debbe essere tra le medesime, invece di 40 metri fosse portato a 60. Con un lungo convoglio si è obbligati, in simili punti, a torre il vapore agli stantuffi della locomotiva e ritardare perciò il convoglio. Or bene, il limite della lunghezza del convoglio su cui tale operazione non è necessaria è portato da 40 metri a 60.

Vede dunque l'onorevole Susani che, ottenute queste (non parlo dei sacrifici che importano alla società, ma di quelli che toccano l'esercizio futuro della linea), ottenute queste condizioni, che sono importantissime, si poteva prescindere dalle traversine, le quali, adoperate secondo il sistema che l'onorevole Susani trova men buono, costano 160 alla società stessa, mentre adoperate quelle secondo il sistema da lui desiderato non vengono a costare che da 69 a 79.

Voci. Ai voti!

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare il deputato Debenedetti, il quale si è fatto iscrivere per parlare sull'articolo 9 del capitolato.

**DEBENEDETTI.** Nell'articolo 9 del capitolato, al secondo capoverso, io leggo queste parole:

« Essa (la strada) dovrà inoltre avvicinarsi, per quanto purelo consentano le difficoltà del terreno, agli altri più importanti e più industriali centri di popolazione ed offrire un facile accesso tanto ai porti principali delle due riviere, quanto alle strade ordinarie che, scendendo dalle convalli degli Appennini, sboccano sull'una o sull'altra delle due riviere medesime. »

Siccome il paese di Lerici non dovrebbe essere privato del vantaggio di comunicare direttamente colla strada ferrata, e per altra parte non vuole sollecitare l'impossibile, se veramente le difficoltà del terreno non lo consentiranno, domanda di poter almeno godere del vantaggio che la strada ferrata si avvicini alla più breve distanza possibile da quel luogo.

In tal caso parmi che non vi sia difficoltà alcuna che il nome di questo paese sia iscritto nell'elenco che è al primo capoverso; imperciocchè io leggo nel medesimo:

« Dovrà, per quanto le condizioni del sito lo consentono, toccare od avvicinarsi alle seguenti città e borgate, Ventimiglia, » ecc.

Per conseguenza, siccome le espressioni del primo e del secondo capoverso in sostanza non sono le stesse, non vedo qual cosa osti a che la Camera ammetta anche Lerici.

Io quindi domando che essa voglia acconsentire che il nome di Lerici sia posto fra quelli di Spezia e Sarzana.

**PRESIDENTE.** Il ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

**JACINI, ministro dei lavori pubblici.** Il Governo, non avendo ancora potuto compiere gli studi su tutta la linea, e particolarmente sulla tratta a cui si riferisce la mozione dell'onorevole preopinante, non potrebbe prendere fin d'ora alcun impegno, tanto più che, trattandosi di un luogo nelle vicinanze della Spezia, che sta per acquistare una grandissima

importanza militare, potrebbe darsi che quell'impegno si trovasse in contraddizione colle viste del genio militare.

Del resto giovi avvertire che la località di Lerici deve presto fruire di questa linea, stante la condizione preveduta nel capitolato, che il tronco da Sarzana a Massa debba eseguirsi entro un anno. Appena ciò avvenga, saranno attivate corse di battelli a vapore tra Genova ed il golfo della Spezia, e questi naturalmente faranno scalo a Lerici, situato in prossimità di Sarzana. Così Lerici sarà primo a godere i vantaggi della costruzione della strada ferrata della Liguria.

**DEBENEDETTI.** La risposta del signor ministro dei lavori pubblici mi soddisferebbe, se veramente io potessi esser sicuro che, in seguito agli studi che si faranno, Lerici non sarà posto in disparte; ma ciò non è.

**PRESIDENTE.** Insiste perchè sia aggiunto Lerici?

**DEBENEDETTI.** Al punto in cui siamo io non voglio prolungare la discussione, esponendo i motivi che m'inducono a fare questa proposta; debbo però domandare che sia posta ai voti, pregando la Camera di farle buon viso.

**PRESIDENTE.** Il deputato Debenedetti vorrebbe che si aggiungesse il nome di Lerici tra Spezia e Sarzana. Domando se questa proposta è appoggiata.

(È appoggiata.)

**SELLA Q., relatore.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare.

**SELLA Q., relatore.** Ho chiesto di parlare semplicemente per osservare che questo è un contratto. Ora esso può essere accettato o rigettato; ma non possiamo noi soli decretare l'aggiunta di questo vocabolo Lerici tra la Spezia e Sarzana. (*Segni di assenso*)

Non si può. Per conseguenza io credo che non possiamo assolutamente variare il capitolato.

**PRESIDENTE.** Porrò ai voti la proposta fatta dall'onorevole Debenedetti, acciò sia aggiunto Lerici fra Spezia e Sarzana, ed acciò sia esso annoverato fra i luoghi in cui dovrà esservi una stazione.

(Non è approvata.)

Ora do facoltà di parlare al deputato Michellini sull'articolo 66.

**MICHELINI G. B.** Desidero chiamare l'attenzione della Camera sull'articolo 66, il quale impone agli intraprenditori l'obbligo di mantenere la strada per un solo anno. Se essi hanno veramente intenzione, come presume il ministro, di dare alle loro opere la dovuta solidità, dovrebbero facilmente acconsentire che tale obbligo si estendesse per un maggiore spazio di tempo, per esempio a cinque o dieci anni... (*Rumori prolungati ed ilarità*)

**PRESIDENTE.** Prego di lasciare che l'oratore esponga meglio il suo pensiero.

**MICHELINI G. B.** Sono norme del diritto comune, del Codice....

**PRESIDENTE.** Intende ella di fare una proposta particolarmente a questo riguardo?

**MICHELINI G. B.** Non la faccio. Era solo per sottoporre quest'osservazione alla Commissione.

**BERNARDI.** Domando facoltà di parlare.

**PRESIDENTE.** Il deputato Bernardi ha facoltà di parlare.

**BERNARDI.** Farei solo osservare che l'articolo primo non risponde, per quanto parmi, al senso della legge che votiamo.

Onde evitare male interpretazioni, vorrei che si facessero risultare le modificazioni introdotte; che si dicesse, cioè, se è approvata la convenzione colle modificazioni che si sono posteriormente introdotte.

*Dal banco della Commissione.* Ha ragione.

**SELLA Q., relatore.** Accetto l'aggiunta a nome della Commissione; soltanto converrebbe indicare la data delle fatte variazioni, cioè il 16 ottobre 1860.

**PRESIDENTE.** La modificazione proposa sarebbe del tenore seguente:

« È approvata la convenzione stipulata addì 4 ottobre 1860, colle variazioni accettate il 16 stesso mese, tra... » ecc.

Pongo ai voti l'articolo 1° con quest'aggiunta.

(È approvato.)

« Art. 2. Presentandosi chi offra un ribasso non minore di quello previsto all'articolo 81 dell'annessa convenzione, il Governo del Re è autorizzato a dare esecuzione alla convenzione identica alla annessa, che si venisse a stipulare tra il ministro dei lavori pubblici e quello degli offerenti che, tenuto conto del maggior ribasso e delle maggiori guarentigie, si credesse di preferire. »

**SUSANI.** Domando facoltà di parlare. (*Mormorio d'impazienza*)

**PRESIDENTE.** Il deputato Susani ha facoltà di parlare.

**SUSANI.** L'articolo 81 stabilisce che il ministro possa accettare offerte di ribasso, purchè fatte entro il termine di un mese dopo la promulgazione della legge. Io credo che la redazione dell'articolo 2 tenda a dare facoltà al Ministero di concedere definitivamente l'appalto a quello tra coloro che offrono ribasso, il quale presenti le maggiori garanzie finanziarie, tecniche e morali, e ciò anche prima che sia trascorso il mese; quindi, siccome io penso che il lasciar trascorrere intiero questo mese contribuisca a dare maggior pubblicità e maggiore efficacia al concorso pubblico, il quale resta aperto durante questo tempo, così propongo che l'articolo venga così modificato:

« Presentandosi chi offra un ribasso non minore di quello previsto dall'articolo 81 dell'annessa convenzione, e trascorso il termine di un mese, » ecc., con quel che segue dell'articolo stesso.

Sebbene io sia persuaso che lo stesso signor ministro non s'indurrebbe a concedere definitivamente l'appalto prima che sia spirato il mese, spero che la Camera riconoscerà la convenienza di togliere ogni dubbio in proposito.

**PRESIDENTE.** Il deputato Susani proporrebbe adunque un emendamento, che consiste nell'aggiungere all'articolo 2, dopo le parole: *presentandosi chi offra un ribasso non minore di quello previsto dall'articolo 81 dell'annessa convenzione*, queste altre: *e trascorso un mese dal termine di cui all'articolo stesso*, ecc. Il resto dell'articolo rimarrebbe come è proposto nel progetto della Commissione.

Chiedo se è appoggiato quest'emendamento.

(È appoggiato.)

**SELLA, relatore.** Domando facoltà di parlare.

Io credo che, se si presenta un serio concorrente per ribasso, il quale riunisca condizioni di solidità ed onestà, le quali non sono tanto facili a trovarsi, il ministro farebbe sicuramente bene ad accettare l'offerta, perchè alle volte uno può non essere disposto ad aspettare un mese, tempo che non è affatto insignificante in materia di costruzione di strade ferrate.

Per conseguenza la Commissione, senza fare una opposizione assoluta all'emendamento, crede preferibile la non accettazione del medesimo.

**SUSANI.** Dirò solo poche parole.

In quanto a me, dichiaro che, se l'emendamento non fosse accettato, si commetterebbe, a mio avviso, una grande ingiustizia, imperocchè non è supponibile quello che dice l'onore-

vole preopinante, che cioè un offerente serio non possa adattarsi ad aspettare un mese la accettazione delle sue offerte.

Del resto, se il ministro è libero di apprezzare, e non si ponga la condizione *sine qua non* che si aspetti un mese a decidere sulla offerta quando si presenterà un nome il quale sia degno della pubblica confidenza, chi assicurerà che non ve ne possano essere altri due o tre egualmente rispettabili, i quali avrebbero potuto presentare offerte migliori?

Assolutamente il togliere con questa legge il pieno effetto dell'articolo 81 del capitolato lascerebbe dei dubbi che io non vorrei pigliare sopra la mia coscienza.

**JACINI, ministro dei lavori pubblici.** Tutti comprenderanno facilmente come a questo riguardo io mi trovi in una posizione assai delicata.

Io credo conveniente che all'articolo 2, dove è detto: *tenuto conto del maggior ribasso e della maggior guarentigia*, non siano sufficienti queste parole, perchè potrebbe darsi per avventura una interpretazione varia alla parola *guarentigia*.

Mi pare che si potrebbe adottare la dicitura: *maggior ribasso, maggior solidità e maggior guarentigia*, perchè alle volte si potrebbe intendere per *maggior guarentigia* la semplice circostanza di fare un deposito maggiore e null'altro.

*Voci.* Non è la questione!

**PRESIDENTE.** Il ministro proporrebbe che si aggiungessero le parole *maggior solidità* dopo quelle di *maggior ribasso*.

**CAVOUR, presidente del Consiglio.** Vorrei fare un'osservazione sulla proposta dell'onorevole Susani.

L'onorevole Susani vorrebbe che l'offerta di ribasso che potesse presentarsi non fosse definitiva che dopo un mese dall'epoca dell'accettazione.

L'onorevole Susani deve ritenere che nei tempi che corrono non vi saranno molti capitalisti che vogliano rimanere impegnati un mese senza che il Governo assuma alcuna specie di impegno. Non credo che capitalisti serii vogliano far l'offerta di un ribasso del 5 0/0, perchè entro lo spazio di un mese un altro capitalista possa venire a fare un altro ribasso del cinque o del dieci.

Così facendo, credo che si escluderebbero tutte le società serie. (*Oh! oh!*) Ho l'intima convinzione che nei tempi che corrono, tempi abbastanza gravi, i capitalisti che s'impegnerebbero senza che il Governo fosse impegnato non sarebbero capitalisti di gran riguardo. Per mio conto li riputerei molto imprudenti, e non avrei quindi nella loro solidità una grande fiducia.

**VALERIO.** Quando abbiamo sancito l'articolo 81, io non dubitavo, nè poteva dubitare circa la evidente e letterale sua interpretazione, che cioè dalla data della promulgazione della legge, l'asta, per così dire, sarebbe stata aperta per un mese. È d'uopo che ci spieghiamo ben chiaro; è cosa di rilievo. Quando ho votato l'articolo 81, io non credevo che se il secondo o terzo giorno di quel mese si fosse presentato un offerente, il resto del mese avrebbe dovuto essere precluso ad altri offerenti. È d'uopo considerare che ci sono due questioni. Credo che il fare un'offerta ad un appalto di 108 milioni (facciamo i conti netti per non esagerare la posizione), porti la disponibilità di un capitale maggiore di otto o dieci milioni; ecco la posizione finanziaria. Ora dunque nessun capitalista, imprenditore o società può presentarsi a quest'appalto senza avere in qualche modo la certezza dei mezzi occorrenti, senza avere date disposizioni per avere i fondi necessari. Capisco bene che un appaltatore, una società non riunirebbe

questa quantità di fondi per tenerli un mese improduttivi. Ma c'è poi l'altro lato della questione; bisogna che quest'appalto abbia tempo d'essere conosciuto, che i capitalisti veramente serii abbiano avuto tempo di percorrere la linea, d'andare sul terreno, di esaminare la cosa, per fare un'offerta seria; perchè offerta seria è quella che fa un uomo pratico dopo aver studiato seriamente.

Io, ripeto, credetti l'aggiunta Susani non necessaria; l'ho tuttavia appoggiata dal momento che l'ho sentita proporre, perchè il solo dubbio in ciò m'ha fatto pena, e cercava che fosse tolto. Se veramente ci fosse il dubbio che il mese, il quale deve decorrere per l'asta fissata nell'articolo 81, potesse essere troncato al principio, o al terzo, o alla metà, io dico che l'articolo 81 sarebbe un'illusione, perchè, secondo me, non esisterebbe più, sarebbe ridotto a due, tre o quattro giorni.

**CAVOUR, presidente del Consiglio.** C'è il ribasso del cinque per cento.

**VALERIO.** Va bene; c'è il ribasso non minore del cinque per cento; ma c'è pure il termine d'un mese per presentarlo anche maggiore. L'articolo 81 è l'unica garanzia di questo contratto; diminuirlo in qualche modo, sarebbe veramente indebolire ancora le condizioni di un contratto, pel quale e sostenitori e oppugnanti non sono stati tanto teneri da trovare che avesse tante virtù da potercene levare qualcheduna. Se quindi il Ministero crede veramente che a termini dell'articolo 81 egli abbia facoltà d'accettare questo ribasso prima che il mese sia scaduto, allora io appoggerei la proposta Susani; altrimenti, restando la cosa nei termini naturali, cioè che l'articolo 81 abbia la sua intelligenza naturale, che cioè il mese sia tutto intiero aperto alla concorrenza, in tal caso credere non necessario, nè opportuno l'emendamento Susani.

**SUSANI.** L'onorevole Valerio ha ommesso di rispondere ad un'obiezione fatta dall'onorevole presidente del Consiglio, il quale oggi è venuto potentemente in aiuto del ministro dei lavori pubblici. (*Mormorio*)

Ma che cosa succederà, il signor presidente del Consiglio ha detto sostanzialmente, se voi non vi decidete prontamente a favore di un capitalista buono, senza obbligarlo a tenere i suoi fondi sospesi per un mese?

Nessuno verrà a farvi esibizioni in questi tempi.

Io credo che l'argomento si possa ritorcere, dicendo che, avendo cognizione dell'articolo 81, nessuno verrà prima che sia spirato il mese; verranno tutti allo spirare del mese, e in ventiquattro ore il Ministero farà ciò che si fa in molti casi, quando si mette all'asta un'offerta da deliberarsi al migliore offerente.

Dal momento che l'onorevole presidente del Consiglio ha espresso la sua convinzione contraria all'interpretazione che do io, ed ho con me l'onorevole Valerio, a questa clausola del contratto, io debbo persistere nel mio emendamento, perchè credo che esso assicuri l'unica garanzia che ancora rimanga. Se l'emendamento non sarà adottato, respingerò la legge.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.** Il progetto di legge in discussione avendo trovato un così eloquente oppositore nell'ingegnere Susani, non si deve trovar strano che io mi sia provato a difenderlo contro i suoi attacchi. (*Harità*) Ridotta la cosa alle spiegazioni date dal signor Susani, io confesso che ha ragione di asserire che i capitalisti i quali avrebbero l'intenzione di concorrere a quest'appalto aspetteranno un mese; ciò vuol dire che noi sappiamo ora che si può ottenere il 5 per 0/0, e noi non lo accettiamo per aspettare le eventualità che si possono presentare nel mese; se nel mese

le condizioni generali dei mercati si migliorano, forse invece del 5 per 0/0 otterremo il 5 1/2, otterremo il 6; ma se nel mese le condizioni peggioreranno, o se le conseguenze di un convegno che avrà luogo tra pochi giorni fossero non troppo pacifiche, voi non avrete sicuramente la ragione del 5; voi potete correre l'eventualità di ottenere invece del 5 il 5 1/2, il 6 ed il 6 1/2 per 0/0, contro il pericolo di non ottenere neppure questo 5.

La Camera, votando per l'emendamento, sapete che cosa fa? Fa quello che fanno gli speculatori di borsa che vendono alla fine del mese venturo, *à fin prochain* (Ilarità), ed io credo che sia un cattivo calcolo. La Camera può giudicare a suo talento: faccia pur quello che vuole; ma io la prego di osservare che mette in pericolo un 5 per cento assicurato oggi, per l'uno o l'uno e mezzo per cento che potrà ottenere fra un mese. Io credo che la Camera, così praticando, fa un cattivissimo calcolo. (*Adesione*)

Tuttavia è cosa di apprezzamento, è un'alea, è un giuoco; e per me, signori, io mi terrei sempre al sicuro. Se la Camera desidera di correre quest'eventualità, chinerò la testa, e pregherò il cielo che abbia indovinato, ottenendo un maggiore ribasso di quello che fu offerto oggi.

**PRESIDENTE.** Chi approva l'emendamento del deputato Susani, sorga.

(La Camera rigetta.)

Ora porrò ai voti l'articolo 2 coll'emendamento proposto dal ministro dei lavori pubblici, che consiste nel dire, dopo le parole *maggior ribasso*, quelle di *maggior solidità*.

(La Camera approva.)

Prima di procedere allo scrutinio segreto, darò lettura dell'ordine del giorno per la tornata di domani.

Io proporrei che domani si discutesse in primo luogo la legge intorno alla promulgazione del Codice civile e degli altri Codici nelle provincie dell'Emilia.

In secondo luogo, il progetto per l'acquisto della strada ferrata di Vercelli.

Poi il progetto di legge per l'abolizione del Concordato austriaco in Lombardia.

In ultimo quello per la convalidazione dei decreti reali riguardo alla mobilitazione della guardia nazionale.

**SINEO.** Se ho bene sentito, mi pare che il primo progetto che verrebbe posto all'ordine del giorno per domani sarebbe quello relativo all'attuazione dei Codici nelle provincie dell'Emilia.

Io credo che la legge che aveva in oggi la precedenza, e che tende a far cessare gli effetti del Concordato in Lombardia, abbia un carattere non meno urgente, e che si debba uniformare l'ordine del giorno di domani a quello che era fissato per oggi.

(Molti deputati hanno lasciati i loro stalli.)

**PRESIDENTE.** Questa proposta darà probabilmente luogo ad una deliberazione, perciò pregherei i signori deputati di ritornare ai loro stalli.

Io ho combinato l'ordine del giorno, come ne diedi lettura, tenendomi ad una massima che non poteva trasandare, cioè alla decisione presa dalla Camera relativamente alla maggiore o minore urgenza dei progetti da discutersi.

Ora, quanto al primo ed al secondo progetto posti all'ordine del giorno per la tornata di domani, ministri e deputati hanno esposta e chiesta l'urgenza, e la Camera l'ha consentita. Quanto agli altri due, questa urgenza non era stata decretata. Per conseguenza io doveva far precedere quei due progetti, attenendomi alle decisioni prese dalla Camera.

Se ora, in seguito all'istanza dell'onorevole Sineo, la Ca-

mera crede che si debba variare l'ordine del giorno, e che si abbia a dare la precedenza al progetto di legge relativo all'abolizione del Concordato, di cui l'onorevole Sineo ha presentato la relazione, questo si farà; ma in tal caso io prego i signori deputati a rimettersi ai loro posti, affinché si possa consultare la Camera in proposito.

Chi intende di conservare l'ordine del giorno...

**SINEO.** Termino le mie osservazioni.

La Camera ha dimostrato, colla somma premura con cui si è occupata di questo progetto, e negli uffici, e nella Commissione, di riconoscerne l'urgenza. Quest'urgenza credo che era nella natura stessa delle cose, prima che l'onorevole Turati colle sue interpellanze provocasse le spiegazioni date dal Ministero. Ma dopo quelle interpellanze e le risposte date, dopo la risoluzione della Camera, dopo il disegno di legge che è stato presentato, credo che sarebbe sommamente necivo per la Lombardia se non si provvedesse.

La sorte di parecchie famiglie sta in sospenso, sintantochè questa legge non è approvata.

Questa discussione dunque ha un carattere di somma urgenza.

Siccome l'ordine del giorno per la tornata d'oggi portava che lo schema di legge relativo all'abolizione del Concordato nella Lombardia fosse discusso dopo la legge sulla ferrovia della Liguria, io chiederei che fosse mantenuto nello stesso ordine per la tornata di domani.

**PRESIDENTE.** Il deputato Fioruzzi ha facoltà di parlare.

**FIORUZZI.** Io credo che sia della massima urgenza il discutere la legge relativa alla promulgazione dei Codici dell'Emilia; e nessuno dubiterà di quest'urgenza, quando si rifletta che un ritardo nei provvedimenti da darsi a questo riguardo produrrebbe le più grandi e le più pregiudizievoli perturbazioni in quelle provincie del regno.

**PRESIDENTE.** Il deputato Beretta ha facoltà di parlare.

**BERETTA.** Io non voglio disputare sulla maggior o minor urgenza dei provvedimenti da darsi, sia per l'abolizione del Concordato in Lombardia, sia per la promulgazione dei Codici nell'Emilia; io dico soltanto che riconosco la stessa urgenza tanto per l'una, come per l'altra legge; ora, siccome la preferenza fu già accordata al disegno di legge per l'abrogazione del Concordato in Lombardia (*No! no!*), così a me pare che, senza gravi motivi, non si possa cambiare quest'ordine della discussione.

**PRESIDENTE.** La Camera ha già deciso precedentemente che i due disegni di legge, cioè quello che riguarda la promulgazione dei Codici nell'Emilia, e quello per l'acquisto della strada ferrata tra Valenza e Vercelli, fossero dichiarati d'urgenza; in quanto agli altri due progetti, cioè quello per l'abrogazione del Concordato in Lombardia, e quello per convalidare i decreti reali relativi alla mobilitazione della guardia nazionale, la Camera non ne ha ancora dichiarata l'urgenza. Dunque ora si tratterebbe di vedere se la Camera voglia mantenere le sue primitive deliberazioni, oppure se voglia variarle.

Io quindi metterò ai voti la proposta del deputato Sineo, vale a dire se si debba far precedere nell'ordine del giorno di domani il progetto di legge che riguarda l'abolizione del Concordato.

(Dopo prova e controprova, è rigettata.)

Rimane l'ordine del giorno come lo lessi.

Siccome, quando sieno discussi questi progetti che si trovano all'ordine del giorno di domani, la Camera avrebbe esaurito tutto il lavoro in corso, pregherei i signori deputati a volere intervenire domani all'una precisa alla seduta, giac-

chè è probabile che nella tornata di domani si possano votare tutti questi progetti, e potrà poscia la Camera decidere se debba prorogarsi.

(Si procede allo squittinio.)

Risultato della votazione:

|                              |     |
|------------------------------|-----|
| Presenti e votanti . . . . . | 211 |
| Maggioranza . . . . .        | 106 |
| Voti favorevoli . . . . .    | 179 |
| Voti contrari . . . . .      | 52  |

(La Camera approva.)

La seduta è sciolta alle ore 6.

*Ordine del giorno per la tornata di domani.*

Discussione dei seguenti progetti di leggi:

- 1° Promulgazione del Codice civile e di altri Codici nelle provincie dell'Emilia;
- 2° Acquisto della strada ferrata da Vercelli per Casale a Valenza;
- 3° Abolizione del Concordato austriaco nelle provincie della Lombardia;
- 4° Convalidazione dei decreti reali concernenti la mobilitazione di una parte della guardia nazionale.

## TORNATA DEL 18 OTTOBRE 1860

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LANZA.

**SOMMARIO.** *Omaggio. — Discussione generale del disegno di legge per l'attuazione nell'Emilia dei Codici sardi — Discorso del ministro di grazia e giustizia in difesa della sua proposta — Considerazioni dei deputati Zanolini e Piroli in appoggio della proposta della Giunta — Osservazioni del deputato Regnoli, e sua controproposta — Opinioni dei deputati Astengo, Bernardi, Fioruzzi, Sineo e Borsari. — Incidente sull'ordine della discussione — Il deputato Mellana propone una seduta straordinaria per la sera — Obbiezioni del deputato Armelonghi — La proposta è approvata per la discussione di altri tre schemi. — Chiusura della discussione generale sullo schema in dibattimento — Discorso del relatore Tecchio in riassunto — Osservazioni e proposta del ministro di grazia e giustizia intorno alla discussione del suo progetto — È approvata. — Proposizione di parecchi deputati per un indirizzo a S. M. il Re — È approvata, e se ne dà incarico della redazione al deputato Giorgini.*

La seduta è aperta all'una pomeridiana.

**TENCA**, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente, il quale è approvato.

### OMAGGIO.

**PRESIDENTE.** Il tenente colonnello Giovanni Cavallieri fa omaggio alla Camera di dieci esemplari d'un suo lavoro intitolato: *Dinastia di Napoleone, seguita dai principali fatti d'arme e fasti di Napoleone 1° dal 1791 al 1815.*

Saranno deposti nella biblioteca, ringraziando l'autore.

### DISCUSSIONE DELLO SCHEMA DI LEGGE PER L'ATTUAZIONE NELL'EMILIA DEL CODICE CIVILE E DI ALTRE LEGGI CORRELATIVE.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca in primo luogo la promulgazione del Codice civile, e di altri Codici nelle provincie dell'Emilia.

Darò lettura del progetto della Commissione:

« Art. 1. L'attuazione del Codice civile e del Codice di procedura civile vigenti nelle antiche provincie del regno è

prorogata per le regie provincie dell'Emilia al giorno 1° di luglio 1861.

« Art. 2. È parimenti prorogata per le regie provincie dell'Emilia al giorno 1° di luglio 1861 l'attuazione della legge 13 novembre 1859 sull'organizzazione giudiziaria, e della legge 20 novembre stesso sugli stipendi dei funzionari dell'ordine giudiziario; salve le disposizioni dei successivi articoli 5 e 6.

« Art. 3. Il Governo del Re è autorizzato a dare con decreti reali i provvedimenti necessari ed opportuni ad attuare nelle regie provincie dell'Emilia pel giorno 1° gennaio 1861:

« 1° Il Codice di commercio approvato col regio editto 30 dicembre 1842 ed attuato nelle antiche provincie del regno col giorno 1° di luglio 1845, non che la successiva legge 14 aprile 1855 ad esso Codice relativa;

« 2° Il Codice di procedura penale approvato colla legge 20 novembre 1859 ed attuato nelle antiche provincie del regno col 1° maggio 1860;

« 3° Il capo 4 della detta legge sull'organizzazione giudiziaria 13 novembre 1859, che riguarda le *assistie ed i giurati.*

« Art. 4. Il Governo del Re è pure autorizzato a pubblicare ed attuare nella regia provincia dell'Emilia quelle altre leggi e regolamenti delle antiche provincie del regno che sono correlativi al Codice di commercio, al Codice di procedura penale, e al capo 4 della detta legge 13 novembre 1859.