

TORNATA DEL 3 LUGLIO 1850

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BARONE MANNO.

SOMMARIO. *Presentazione di un progetto di legge relativo alla formazione dei Consigli di disciplina — Relazione e discussione del progetto di legge riflettente la strada ferrata tra Torino e Savigliano — Parlano i senatori Sauli, Des Ambrois, Benevello, Balbi-Piovera, Galli, Mosca e il ministro dei lavori pubblici — Incidente sull'ordine della discussione — Chiusura della discussione generale — Approvazione dell'articolo 1° — Articolo 2° — Osservazioni dei senatori Sauli e Sclopis — Proposta del ministro dei lavori pubblici — Adozione dell'articolo 2° e dell'intera legge.*

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

QUARELLI, segretario, dà lettura del processo verbale.

PRESIDENTE. Il Senato non è ancora in numero per poter votare il processo verbale; intanto potrà darsi lettura del rapporto sul progetto di legge relativo alla strada ferrata tra Torino e Savigliano.

PRESENTAZIONE DI UN PROGETTO DI LEGGE PER LA FORMAZIONE DEI CONSIGLI DI DISCIPLINA MILITARE.

LA MARMORA, ministro della guerra. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il ministro della guerra ha la parola.

LA MARMORA, ministro della guerra. In seguito all'invito fattomi dal Senato nell'ultima discussione della legge sullo stato degli ufficiali, io mi son fatto un dovere di preparare un progetto di legge relativo alla formazione dei Consigli di disciplina.

Il progetto di legge è qui, e c'è anche la relazione; se il Senato vuole, io ne darò lettura; ma credo che il tempo essendo divenuto assai prezioso, forse il Senato giudicherà di prescindere. (V. vol. *Documenti*, pag. 775.)

PRESIDENTE. Il Senato dà atto al ministro della guerra della presentazione di questo progetto di legge, il quale sarà stampato e distribuito per l'opportuna disamina negli uffici.

RELAZIONE, DISCUSSIONE E APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE INTORNO ALLA CONCESSIONE DI UNA STRADA FERRATA DA TORINO A SAVIGLIANO.

PRESIDENTE. La parola è al relatore della Commissione, signor cavaliere Mosca.

MOSCA, relatore, legge la relazione. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 689.)

PRESIDENTE. Il Senato essendo in numero, pongo ai voti l'approvazione del processo verbale.

(È approvato.)

Il progetto sottoposto alla discussione è il seguente. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 689.)

Parte essenzialissima ed inseparabile di questa legge sono i capitoli che la società ha inteso coll'amministrazione.

Benchè di questi capitoli siasi tenuto conto con qualche ra-

gionamento nella relazione testè letta, la regolarità esigerebbe che se ne facesse separata lettura, a meno che il Senato creda di potersi riferire al sunto che dei medesimi si contiene nel rapporto ora letto.

Io interrogo il Senato se voglia che si dia lettura compiuta di questi capitoli.

Chi è di questo avviso, voglia sorgere.

(Il Senato non crede necessaria questa lettura.)

SAULI. Se ci fosse qualche osservazione da fare sopra questi capitoli, si potrebbe fare ugualmente?

PRESIDENTE. Il Senato non ha voluto dire che non tenga conto dei capitoli, ma bensì che è già inteso del tenore dei medesimi col sunto fattosene nella relazione.

COLLI. La maggior parte gli ha letti.

PRESIDENTE. È lecito di fare osservazioni su qualunque dei capitoli.

DI COLLENO GIACINTO. Sono stati letti negli uffici.

COLLI. Per mio conto io gli ho letti.

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale sul progetto di legge e sui relativi capitoli.

La parola è al senatore Sauli.

SAULI. Signori, allorchè venne posta presso di voi in discussione la legge sulle strade reali da aprirsi nell'isola di Sardegna, ho sommamente commendato il Ministero di voler far precedere l'adozione di un sistema generale a qualsivoglia parzial lavoro; ho spiegato il desiderio che la massima stessa osservar si dovesse negli Stati di terraferma per le concessioni da farsi a private compagnie per l'apertura e per l'esercizio di tronchi di strade ferrate; anzi ho soggiunto che da una tal massima il Ministero scostare non si potrebbe senza scapitarne gravemente. Alienò, come io mi sono, dall'usare espressioni moleste e spiacevoli al Ministero, mi garci rimasto dal proferire la severa sentenza, se avessi potuto prevedere così vicino il momento dell'applicazione. Ma poichè sventuratamente non potest vox emissa reverti, così, per rinvigorire alquanto l'animo mio sbigottito, vado meco stesso pensando che i ministri sarebbero i primi a deridermi se, col mutare delle circostanze, io mutassi di avviso; sarebbero i primi a condannarmi se, scorgendo i danni inerenti alla legge proposta, per una timida ed ordinaria piacerterìa mi restassi dallo svelarli. Credo anzi che mi sapranno buon grado dell'opinione in cui li tengo, che a qualunque costo preferirebbero d'indietreggiare anzichè di esporre il paese a gravi ed irreparabili pregiudizi.

Del resto io so benissimo che il signor onorevole ministro dei lavori pubblici, per dimostrare che non si andò alla cieca

nel prodigar favori alla compagnia di Savigliano, allega i lavori ed i rapporti di una Commissione creata ad un tal fine già sin dall'anno 1844. Io non sono di quelli che, per magnificare le benedizioni dello Statuto, si credono obbligati a biasimare tutto ciò che si operava nei tempi anteriori alla promulgazione di esso. Nondimeno per ciò che riguarda alle strade ferrate, non posso far a meno di confessare che un denso e misterioso velo copriva e i lavori delle Commissioni e le mire del Governo, finchè non fossero ridotte a forma di legge irrevocabile. Ella è natural cosa che chi intende a colorire un vastissimo disegno non si diletta d'essere ad ogni istante turbato dalle molteplici ed importune considerazioni altrui. Ma ogni troppo è soverchio. La direzione superiore di ciò che rifletteva a questo ramo di pubblica amministrazione era affidata a grave personaggio che io sommamente amo per le doti dell'ingegno e del cuore, che io stimo e venero per la rara dottrina e per le altre virtù che gli fanno corona, ma che, per rispetto alla bisogna delle strade ferrate, era invaghito degli ordini stretti sì fattamente che giunse perfino all'eccesso di proibire la stampa di alcune mie povere scritture innocentissime che agli occhi suoi avevano il torto di scostarsi alquanto dai pensieri che gli ingombravano la mente e che a me parevano soverchiamente esclusivi. Le quali cose io rammento solo per convincere chi mi ascolta che passa un gran divario tra i lavori della Commissione del 1844 e lo stanziamento ragionato e liberamente discusso di un sistema di strade ferrate per l'intero Piemonte. Se ad un tal lavoro si fosse potuto attendere, forse non giungerebbero al tutto nuove, e incontrerebbero maggior credenza presso di voi le ragioni che mi fo ad esporre contro la legge ora proposta alla vostra sanzione.

Ad onta di ciò mi giova sperare che non troverò contraddittori a questa opinione, cioè, che sia assoluta necessità pel Piemonte d'aver almeno due comunicazioni di strade ferrate che mettano direttamente al mare.

La prima e la più rilevante sarà sempre quella di Genova. Ma facendo delle altre ragioni che l'esperienza dei tempi e degli accidenti ha fatto palesi, vi prego di riflettere in quale lagrimevole condizione cadrebbero i regii Stati, ogni volta che, per qualche impensata congiuntura, quest'unica via di comunicazione venisse ad essere intercetta o preclusa.

Ora, dopo la strada di Genova, la migliore e la più facile comunicazione al mare è quella che partendo da Torino, scendendo nella valle del Tanaro al disotto di Bra e risalendo il corso di quel fiume o sino a Garessio, metterebbe pel colle di San Bernardo, facilissimo a superarsi, ad Albenga, ovvero sino ad Ormea, dove per l'appiccio di Cantarana e pel non men facile colle di San Bartolomeo, metterebbe ad Oneglia. Da Oneglia poi, volgendo a man dritta, si potrebbe una tal via protrarre, lunghesso il mare, sino a Nizza.

Tre sono i principalissimi vantaggi che questa nuova comunicazione additata e suggerita dalla stessa natura, non mancherebbe di produrre.

1° Agevolerebbe per la linea la più breve, praticabile in tutte le stagioni dell'anno e la più meridionale, le corrispondenze e le relazioni mercantili tra l'Oceano, la Spagna e il mezzodi della Francia col Piemonte, colla Lombardia e col mare Adriatico.

2° Conserverebbe una vita propria commerciale di transito o di scambi al cuore dell'alto Piemonte, chè dalle città poste alle falde d'una parte delle alpi Cozie e di tutte le alpi Marittime, vale a dire Pinerolo, Saluzzo, Cuneo e Mondovì, agevole e piana è la comunicazione con l'additata via; farebbe lo stesso beneficio alle Langhe porgendo uno scalo più sicuro

e più facile alle derrate e segnatamente ai vini squisiti che esse producono, e servirebbe alla valle del Tanaro ricca di marmi stupendi e di combustibile fossile e vegetale, non meno che alle riviere di ponente abbondevoli di agrumi, di ottima pescagione e di olii.

3° Finalmente metterebbe la città e la contea di Nizza in contatto facile e pronto colla capitale degli Stati Sardi, da cui spesso è disgiunta per causa delle stagioni imperversanti sovra le alpi di Tenda.

Ora, quale giudizio far si dee d'un progetto che può bensì giovare a pochi, ma che priva l'universale di cosiffatti ragguardevoli vantaggi? Chiunque ha sentimento d'equità nel cuore risponde senza esitanza, che si deve abbandonare. Ebbene, io mi accingo a provare che l'adozione della legge proposta non solamente ci spoglia dell'utilità di cui si è toccato di sopra, ma tronca eziandio la speranza di non mai più conseguirle, ed è fatta per generare altri gravissimi danni.

La strada ferrata da Truffarello a Savigliano, agli occhi di chi non voglia gareggiare di semplicità coi fanciulli, altro non è, e non può essere, che la continuazione della strada di Genova. Trae quindi con sè l'inconveniente di rendere sempre più permanente l'esclusiva unità delle comunicazioni col mare. Di più essa toglie ad altre più ardimentose compagnie il pensiero di proferirsi, come già pel passato si proferirono, o come non mancherebbero forse e senza forse, al primo ricomparire sull'orizzonte politico della sospirata aurora di sicurezza e di calma maggiore che a questi momenti non si gode, di proferirsi, dico, pronte ad assumere l'incarico della vasta impresa di aprire una strada ferrata lungo la valle del Tanaro per alla volta di Albenga o di Oneglia, e di costrurre nel tempo stesso un tronco che metta a Savona. E questo pensiero lo toglie per due principalissime cagioni. La prima si è, perchè la compagnia di Savigliano comincia dall'aggiudicare a sè stessa la parte più facile del lavoro e la più produttiva, lasciando quella che è men lucrosa sui primi momenti alle future compagnie, che senza di un tale allettamento assai più difficilmente si farebbero innanzi.

La seconda cagione consiste in ciò che, deviando dalla linea di Bra, da cui, a parer mio, non si può prescindere, ingenera nei paesi che stanno al di là e nella direzione di Savigliano, il desiderio, la volontà di creare parziali compagnie e procacciarsi il beneficio della strada ferrata; desiderio e volontà che io son ben lungi dal biasimare, stimandoli assai naturali, ma che io credo non si dovrebbero promuovere ed incoraggiare, ma piuttosto frenare colla persuasione e con altri mezzi leciti ed indiretti, ogni volta che sieno riconosciuti contrari alla salute ed alla necessità universale, come quelli da cui derivano intoppi o contrasti tanto più difficili a superarsi, inquantochè sono fomentati dallo stimolante amore del municipio nativo.

Ora, quali sono gli altri danni che io ho detto dover derivare, come natural conseguenza, da questo nuovo tronco di strada da Truffarello a Savigliano? Questi danni sono gravissimi e molti. Come continuazione della strada ferrata di Genova, essa tronca affatto le comunicazioni di commercio che già cominciavano a farsi frequenti tra gli abitatori dell'alto Piemonte, e quelli delle riviere di ponente, che tanto contribuivano a cementarne insieme gli interessi e le amicizie, a cancellare non solo le antiche rivalità, ma perfino la memoria dei tempi in cui le provincie poste alle falde di quelle prime radici dell'Appennino obbedivano a diverso reggimento; cosicchè le tendenze che sì nobilmente si mostrarono, or sono appena due anni, di voler confondere insieme gl'interessi di varie contrade d'Italia, ora finiscono, mercè di privata im-

presa, ed è posta all'incontro in pericolo la fusione d'alcune provincie che già si era operata per via dei trattati del 1814 e del 1815. Questa considerazione poteva sfuggire agli speculatori intenti solo al compimento di desiderii ispirati da *men largo ordine di pensieri*; ma poichè a me si presenta con incontrastabile evidenza, non fia chi mi contenda di manifestarla.

Chi non è affatto digiuno della storia, sa quanto fossero popolose e prospere le città poste lungo le marine occidentali della Liguria, quanto fossero popolose del pari e liete di commercio e d'industria le provincie del Piemonte che a fianco loro si stanno allorchè le reggeva una medesima dominazione. Ne fanno fede i magnifici avanzi dell'antichità e i ruderi che ancor si ammirano in Turbia, in Albenga, nell'Augusta dei Vagienni, in Pollenzo ed in Alba Pompeja; ne fanno fede le memorie che tuttora si serbano, benchè molto tenebrose come lo voleva l'indole dell'età, della felicità in cui fiorivano le stesse provincie sotto la vasta signoria della famosa Adelaide, marchesana di Susa. Quell'antica prosperità già vi cominciava a rinascere; ma d'ora innanzi a loro più non rimane che la terribile prospettiva dell'inoperosità, dello squallore e dell'estrema miseria. A guisa d'agnelli tosati, e tosati al vivo, senza che niuno si dia il menomo pensiero di far loro rinascere e crescere sul dorso la lana, gl'infelici abitatori di quelle montuose e sterili contrade saranno dannati ancor essi a contribuire alla grave spesa della costruzione della strada di Genova, si vedranno cioè portar piangendo il loro obolo per innalzare il patibolo sovra cui sono trascinati alla vittima.

Cerco temperate espressioni per definir una tal condizione di cose, ma le cerco invano. A cosiffatte ingiustizie si piegava, fremendo, la fronte allorchè il torto cadeva unicamente sul capo dei pochi agenti del supremo potere. Che fia ai giorni nostri, in cui il supremo potere è in tanti capi partito, ora che le leggi, frutto di tanti voleri, più non deggiono serbare la riputazione di singolare arrendevolezza per cui i provvedimenti torinesi andavano dagli altri distinti? Queste non sono le arti per cui si vogliono rendere accette alla moltitudine le nuove nostre istituzioni. E chi non vede quante speranze di prospero rifiorimento si troncherebbero; chi non vede a qual serie di spaventevoli malanni s'andrebbe incontro, quale profondo abisso d'infiniti guai s'aprirebbe sotto ai nostri piedi, qualora, per poco amore dei popoli, le nuove istituzioni fossero poste a duro cimento?

Toccai poc'anzi dell'istoria antica. Essa m'insegna che le estreme provincie di questi Stati, tanto al di qua, quanto al di là delle Alpi marittime faceano parte altre volte della contea di Provenza. Avverto così di volo e senza volermi dilungare, che venendosi a compiere le strade ferrate ideate in Francia, Nizza si troverebbe tra breve assai più vicina, non dirò già a Marsiglia, ma alla stessa Parigi, che non alla propria capitale, vale a dire a Torino. Mi giunse all'orecchio che Nizza, appunto per cessare ogni qual si voglia lontano pericolo di tentazione, si disponga a proporre l'apertura d'una strada ferrata lungo la valle della Roia ed a traverso dei monti che la separano dall'ubertosa città di Cuneo. Lode a Nizza di questo suo nobile ed amorevole divisamento! Ma non è questo uno di quei sogni ardimentosi a cui per avventura diede origine e causa la direzione della strada ferrata per alla volta di Savigliano? Io non sono nel novero di quelli che niegano intiera fede alle dottrine ed ai calcoli dell'illustre ingegnere che promette d'aver trovato l'arte di squarciare, Annibale novello, il seno delle nostre alpi, e di far traghellar per le viscere di esse i vagoni. Ma nei miei più

verdi anni passai e ripassai sovente di fitto verno lungo le gole e sulle vette di quelle maestose montagne; e vi so dire che rimasi atterrito alla vista delle immense moli di ghiaccio che in una notte sola vi si accumulano, e vidi com'esse mordano tenacemente il suolo, per modo ch'io credo impossibile di tenervi le ruotaie nette a segno che permettano il passaggio dei carri. Queste cose vidi cogli occhi miei, le toccai con queste mie mani, onde non mi pare d'essere indiscreto pretendendo che mi si porga un po' di fede. Perchè mai volersi esporre ad ingenti spese col pericolo che sieno gettate invano? Perchè non voler conseguire un medesimo fine mercè di un'impresa che sia d'esito assai più sicuro e più vantaggioso? La natura vi addita la valle del Tanaro; appigliatevi ad essa se volete fuggire il danno e la vergogna di crudeli separazioni, se non volete essere accagionati col tempo d'aver procurato immensi scapiti alla patria nostra. Avvegnachè vi sia verso ad una tal linea un antico e sacro debito del Governo dipendente da condizioni sancite con atti legislativi del 1816, pure non domanderei che il Governo si accinga a fare a proprie spese un'opera di tanta mole. Non avendo ancora la virtù dei miracoli, m'astengo dal chieder denari a chi non ne ha. Mi restringo a domandare che non si frapponga anticipato ostacolo al compimento di essa, che si potrà senza fallo conseguire alla prima propizia occasione per via di speculazioni private.

So bene che a me si obbietta essere necessario di caldeggiare l'industria e di premiare lo zelo di coloro che si spingono arditi a stampare le prime orme nei campi di essa. Così volerlo la scienza dell'economia politica. Tra i precetti di tale scienza vi è quello di crear le ricchezze, ma havvi pure il precetto di non concentrarle soverchiamente e di partirle piuttosto con equità.

D'altronde il merito di un'impresa si misura dall'utile che essa produce non solo in pro degli speculatori, ma delle popolazioni; si misura dalle difficoltà che si hanno da vincere per condurla a fine. L'utilità della strada da Truffarello a Savigliano è cosa di piccolo momento; per ciò che riguarda all'invenzione, non mi risulta che gli autori si tengano d'aver emulato la gloria di Cristoforo Colombo. La loro impresa si appresenta liscia liscia, cammina per la più piana via che immaginare si possa, senza verun intoppo di colle o di riviera; per essa gli speculatori non dubitano di cimentar capitali colla certezza di ricavarne grandissima usura; ad essa tutto sacrificano, e quei che nacquero in Torino sacrificano persino la carità del natlo loco che lasciano dall'un dei lati e che sel comporta in santa pace come se nulla fosse. Tutti i favori della capricciosa e cieca dea, che chiamano Fortuna, cospirano per l'esito felice di quest'impresa. Pare cosa degna veramente d'invidia. Eppure pel sospetto che dessa attraversi il cominciamento non che il compimento di più vasto disegno utilissimo e necessario alla salute ed all'integrità della patria, ben lungi di muovermi ad invidia, desta in me un amaro sentimento al tutto diverso, e perciò niego il concorso del mio voto alla legge proposta.

DES ANNEAIS. Io non intendo prendere la parola sulla questione di merito, e anticipare così sulle risposte che altri meglio di me potrà porgere al signor senatore Sauli sul valore delle osservazioni da lui fatte riguardo alla strada di Ceva; non prendo la parola se non in quanto il discorso dell'onorevole senatore accennò ad un fatto che mi è personale, ed appartiene al tempo nel quale io aveva l'onore di sedere nel Consiglio del Re. Quell'epoca, o signori, era assai diversa dalla presente.

Si trattava allora d'iniziare l'impresa enorme delle strade

ferrate, e d'inziarla in mezzo a difficoltà d'ogni genere, fra le quali, le difficoltà morali non erano forse le ultime.

In quel momento potevano aggiungersi altre difficoltà ancora, gli scritti, i quali, se non ostili in genere alle imprese di questa natura, potevano tuttavia screditare quella a cui il Governo si accingeva.

Il mio amico senatore Sauli volle allora intrattenermi di un suo scritto che mi venne comunicato, nel quale con quell'ingegno che gli è proprio egli trattava la questione delle strade ferrate, e volgeva l'attenzione pubblica, specialmente sulla linea che passerebbe per Ceva.

Per avvalorare viemmeglio questa linea il nostro collega si faceva naturalmente carico di tutte le difficoltà che potevano presentare le altre e dipingendole con quella vivacità di colori che nessuno sa usare meglio di lui, poteva per avventura quel suo scritto, senza fare un utile reale alla strada che egli progettava (la quale non ho mai creduto, almeno per allora, che potesse avere serie eventualità di successo), poteva, dico, aggiungere nuovi ostacoli agli altri che incontrava allora l'amministrazione per spingere innanzi l'attivazione delle linee adottate, attivazione a cui ella si accingeva con qualche coraggio.

Io pertanto procurai di dissuadere il conte Sauli dallo stampare quel suo scritto, e temo che adesso egli confonda un consiglio da amico con un ordine da ministro, almeno non mi ricordo di aver dato simile ordine; credo bensì di avere vivamente insistito affinché non istampasse quel suo scritto, ed in ciò io credo di avere fatto opera non da ministro prepotente, ma piuttosto da amico suo e da uomo sinceramente animato per quella grand'opera delle strade ferrate, per le quali io credo che nessuno dubiti dell'impegno che io prendeva.

Non penso nemmeno che nessuno voglia accusarmi, massime dopo gli eventi che sono sopravvenuti, d'essere stato nemico della libertà della stampa. Evvi un'epoca della mia vita pubblica abbastanza conosciuta perchè basti a rispondere a qualunque accusa di questo genere.

DE BENEVELLO. Chiedo la parola.

SAULI. Non potrei dire una parola per un fatto personale?

Si conserva ancora il manoscritto in cui vi è segnata sopra la proibizione. Io non voglio sicuramente contrastare a quello che ha detto sinora il mio onorevole collega, il cavaliere Des Ambrois; per altro, in quello scritto, invece di biasimare le altre linee, io le lodava, e mi ricordo che fra queste scritture alle quali accenno eravi una relazione fatta nel congresso degli scienziati seguito in Genova, dove rendeva conto di ciò che si è detto intorno a queste linee ferrate, ed aveva molto commendato quelle che erano intraprese, e che furono intraprese dal Governo.

Mai non entrò nel mio pensiero di combattere le idee del Governo qualunque stiansi.

Questo sarà un difetto di memoria, ma ripeto che non furono consigli, ma fu proibizione; perchè io non andava mai portando le mie scritture alla censura, ma le lasciava allo stampatore, il quale, o le stampava o me le rinviava, ove non avesse avuto il permesso di stamparle.

PRESIDENTE. La parola è al senatore Di Benevello.

DI BENEVELLO. Essendo stata posta improvvisamente all'ordine del giorno la legge quest'oggi in discussione, ha fatto sì che, ond'essere breve, questi miei pensieri saranno alquanto incomposti, onde sono costretto ad invocare l'indulgenza della Camera, massime dovendo parlare dopo il valente oratore che mi ha preceduto.

Signori, coll'apertura di questa strada di Savigliano fatta

da una privata compagnia, si apre veramente al Piemonte un nuovo ramo d'industria. Se io non sapessi quanto valorosi e sapienti uomini voi siete, forse non oserei pigliare la parola su questo proposito per esternare un'opinione che, nella preoccupazione generale d'oggi forse richiede non solo indulgenza da voi, ma quasi direi coraggio da me: io l'avrò tuttavia quel coraggio che deve avere ogni onorato cittadino, il quale sa che la sua opinione, qualunque sia, parte dal nobile pensiero di giovare alla sua patria.

Prima però di manifestare questa mia opinione, mi è d'uopo fare due solenni dichiarazioni, onde rimuovere affatto da voi ogni sfavorevole idea che poteste preconcepire della medesima.

Le mie dichiarazioni sono queste. Prima, che non solo io non mi faccio oppositore a questa legge per la strada di Savigliano, ma che intendo anzi a tutto potere di appoggiarla, come l'iniziatrice di un mio lungo e meditato pensiero che accennerò fra poco, e per cui sorgerà a vita quest'Italia settentrionale, e massimamente questa parte dell'alto Piemonte.

Secondo, che non solo io ho per fermo le rapide comunicazioni e le facilità dei trasporti essere il più gran beneficio portato dalle scienze alle società, ma che anzi da queste tutto dovrà ripetersi in non lontani tempi una intera trasformazione sociale.

Fatte queste dichiarazioni, io credo di potermi lanciare arditamente a dirvi questa mia opinione, riflettente però piuttosto al generale che ai particolari della presente legge.

Signori, io porto la più ferma convinzione che se l'Italia, come altre nazioni pure che si trovano nelle nostre condizioni, ciecamente si getteranno nella costruzione delle vie di ferro e non si facciano a cercare il modo di supplirvi, esse vanno tutte incontro ad una certa non meno che ignobile rovina; ripeto, certa ed ignobile. E ben dovete voi immaginarvi che se io oso inoltrarmi in questo biasimo, solo è perchè sono convinto altamente non mancare all'Italia, quando a ciò voglia volgere seriamente il pensiero, i modi di sopperire a queste rovinose vie di ferro, ottenendo forse eguali vantaggi, ma che anche di poco minori, sarebbero da ben altri vantaggi ampiamente compensati.

Sì, confesso che non senza terrore io posso farmi a considerare l'immensità dei tesori di ogni maniera che giova profondere in questo artificio, quando penso che l'Inghilterra stessa che tutti ne possiede gli elementi già si lamenta essa stessa, essa che non solo possiede quasi sola il combustibile per islanciare le sue macchine, ma che ne possiede per dispensarsi dal consumare il legno, quel legno di cui si spaventosa è la quantità che consumano queste strade, e che da noi, visto lo stato delle nostre foreste, sarà ben tosto pienamente esausto; ond'è che anche in questa parte trovasi avere superiorità l'Inghilterra, sì che ogni strada ferrata stabilita sul continente si può dire un tributo stabilito in favore di quella nazione, è un anello aggiunto alla catena con cui questa potenza ormai avvolge tutto il globo. Nè vogliate qui accusarmi di esagerazione, giacchè qui non si tratta di capitali una sol volta gettati, ma bensì di una successione continua di capitali.

Il signor Seguin, di cui certo nessuno di voi vorrà ricusare l'autorità in questa materia, dichiara che quantunque i calcoli possano ridurre a quindici anni la durata media delle vie di ferro, tuttavia in effetto egli confessa che l'esperienza non l'ha mai condotto al di là di dieci; io tolgo quest'ultima cifra e vi domando, se vi par forse niente, signori, un capitale sì enorme che debba rinnovarsi ogni decennio.

Sento qui, è vero, cadermi addosso il compassionevole e sdegnoso sguardo degli economisti, il quale, e ben con ragione, mi ammonisce che perdita di capitale non è quella la quale è contraccambiata con altrettanta merce che ne rappresenta il valore.

Ignorantissimo invero in queste dottrine come in una innarrabile quantità di altre, mi farò solamente a domandare che se per avventura trovar si potesse il modo di conseguire gli stessi vantaggi senza dover dare uscita a questi enormi capitali, poterli anzi gettare a beneficio del nostro operaio, del nostro popolo, domando se ne verrebbe a scapitare il paese; per ciò voglio appoggiarmi ancora alla potente autorità del sopracitato signor Seguin, il quale anch'esso spaventato dalle enormità di questi dispendi formava il voto perchè si potesse trovare un modo di sopperire al ferro, lasciando travedere persino di potersi sperare di trovarlo una volta, forse nell'applicazione del così detto bitume di Seyssel. E notate che egli ciò diceva in Francia, paese posto in ben altre vantaggiose condizioni che il nostro.

Fin qui non ho parlato che delle parti economiche; ma qui mi giova salire ad un ordine di cose ben superiore, ad una considerazione non solo eminentemente politica, ma che affetta la nobiltà stessa delle nazioni! E come mai non è chi pensi come per queste strade noi ci porremo sotto l'assoluto dominio, alla mercede, nella dipendenza assoluta di quella nazione di cui ci rendiamo tributari; e chi non vede come per esse si pongono, perduto, i popoli (essi sì smaniosi di libertà), sotto il giogo assoluto di una servitù sinora ignota, nel caso di vedersi ad un cenno imperioso di un'estranea nazione dannati ad un'immobilità assoluta?

Giacchè non ho d'uopo di dirvi come allorquando avrete ovunque le vie di ferro, saranno neglette e distrutte tutte le altre vie. Stranezza della mia età! la quale, mentre smania per non perder tempo, va in cerca di tutte le forme per isprecarlo! Che mentre trova il vento oramai troppo lento per correre, confida ad altri la sua facoltà motrice! E mentre dovunque urla libertà, offre ella stessa incautamente il piede ai ceppi stranieri! Eppure ecco ciò che accader si vedrebbe che per la più leggera cagione alterare potesse i nostri rapporti con quel potente popolo. Ben so come qui ancora potrei essere onorato dal compassionevole sorriso degli economisti, dai quali sento dirmi: e come mai immaginar che l'Inghilterra voglia mai rifiutarsi a vendervi ferri e combustibili quando essa la prima ha interesse di vendere? Ma ad essi così mi farò a rispondere. Signori miei, e credete voi che io qui parli di una potenza capricciosa così insciente dei suoi interessi che per solo diletto si risolva paralizzarci le gambe?

E che? Sarà forse questa la prima volta che quella nazione minaccia i continenti per impor loro il suo interesse? E son forse da noi sì lontani gli esempi? Oh! sorga un nudo scoglio sul lido della nostra marina che gli talenti! Si torca un pelo della barba ad un qualche nuovo D. Pacifico, e voi vedrete che tosto ad un suo cenno subito è rotta ogni relazione; e voi allora vi troverete di botto immobili, privi d'ogni facoltà motrice.

Ne fremo la mia mente libera e si rubella al pensare che se così assonnano i popoli e si apensieratamente s'avventurano, dovranno un giorno scontare amaramente la loro cecità.

Questo, per Dio, ripugna al buon senso, ripugna alla dignità, ripugna al nobile orgoglio di un popolo, l'incatenarsi così volontariamente ai capricci di un'estranea nazione, la quale se oggi offre cortese, domani può negare minacciosa. Parmi adunque importi scuotere quella smania di servile imi-

tazione, quella peste radice di tanti mali in Italia, cercando se sul proprio suolo non sieno i mezzi di sopperire a questo difetto del ferro, a questa necessità di combustibile.

Non mi farò per nulla a parlare della direzione di questa strada la quale, come già dissi, io la penso la sola, la più vitale che far si possa; in qualunque luogo debba essa poscia accennare delle tante valli che si aprono fra Nizza e Savona, certo è che prima di tutto dovea una strada essere condotta a Savigliano.

E qui, prima di chiudere questo mio poco discorso, siami permesso un voto, siami lecito sperare che il Piemonte voglia in fine aprire l'occhio ed arrossire pensando che Iddio ponevalo al possesso del più gran fiume d'Italia, e che questa vena vitale si vede ancora costretta a portare sdegnoso all'Adriatico il tributo delle sue onde inoperose e neglette. Egli in cui stava, e sarà forse un giorno l'italiano riscatto!

Quando dalla marina sarà aperta una via insino a Savigliano, una via che si volga alla vicina Saluzzo, troverà a pochi passi il Po navigabile, e si vedranno così abbracciarsi i due mari, e portare la vita persino ai piedi di quel monte dominatore di dove appunto questo fiume cela la sua scaturigine meravigliosa.

Eccovi, signori miei, la mia opinione sulle strade di ferro. Qualunque sia per essere sopra di esse la vostra sentenza, io spero che se vorrete condannar le opinioni mie come un errore della mente, certo voi le assolverete come errori del cuore, nè altro veder vorrete nelle mie parole che il tributo di un libero cittadino che depone ai piedi della patria il suo convincimento.

Solo mi resta qui a pregare il sapiente ministro dei pubblici lavori, a volere con ogni maniera favorire quelle ricerche, tutte quelle esperienze, quelle proposte ragionevoli dirette a cercare il modo di supplire a quelle vie di ferro, non rifiutandosi anche a qualche spesa, a qualche esperimento, anche quando alcuna volta non possa essere conestato del tutto colle teorie della scienza, giacchè pur troppe non può negarsi che il dizionario dei farfalloni della scienza forma anch'esso un assai discreto volume. E soggiungerò ancora al signor ministro, già benemerito per tanti altri titoli, a non voler torcere l'occhio da questa cosa della canalizzazione del Po, per la quale più volte si erano offerte delle compagnie, ma che sempre furono reiette, forse perchè non fallisse quel gran principio, che quanto più le verità sono splendide e luminose, esse trovino appunto allora maggiori difficoltà e contrasti.

BALBI-PROVERA. È certamente cosa ardita per me il rispondere ad un eloquente e studiato discorso del mio amico e onorevole collega, ma pure non posso a meno di rimanere stupito, osservando come, allorquando le strade ferrate sono da noi appena incominciate, e che la prima, l'unica nostra, non è ancora terminata (e vi vorrà ancora qualche anno prima che sia in attività), sentasi di già la proposta di altre grandiose imprese, le quali aprano un'altra via verso al mare.

Non risponderò a quanto egli alludeva riguardo la città a cui appartengo; certo è che se dispiacenti sciagure hanno portato per alcuni momenti un dissidio momentaneo, è da sperare che il Governo, attento a quanto avviene in essa, impedirà per sempre che si rinnovino queste tristi vicende, dovute ad una setta, e più ancora alla debolezza e negligenza del Governo di allora che alla sua, e potrei dire intiera popolazione.

Io son persuaso e intimamente convinto che Genova è unita per sempre al Piemonte, e che vi è unita non già per ragione di forza o di trattati, ma per volontà, affezione e per inte-

ressi, e finchè questi vincoli esisteranno, queste due provincie non si staccheranno e mutuamente si difenderanno. Sono dunque certo e certissimo che la strada che porge da Torino a Genova non sarà mai e giammai chiusa per fatto di liguri volontà. La strada ferrata che ci occupa al giorno d'oggi non è che una strada secondaria; e per metterla in attuazione è necessario iniziare un'abitudine poco in uso fra noi, quella cioè delle società private per utilità pubblica.

Certo è che si potrebbe desiderare che la sua linea fosse maggiore, che si estendesse di più, ma tutto ha un principio, o signori, e quando questa società riuscisse a buon fine, non vi ha dubbio che altre società seguiranno l'esempio, di città in città si andrà a toccare quelle che ora non si può raggiungere per mancanza di capitali; sono dunque necessarie tre cose: spirito di società, capitali e tempo.

Ma voler rifiutare l'autorizzazione ad una società in queste presenti nostre circostanze, finchè non ha il capitale di tutte fare, è come si volesse che il bimbo che nasce avesse la forza dell'uomo adulto o ne sopportasse le fatiche. Del resto, io rimango non poco meravigliato vedendo che al momento in cui siamo ristretti, come in un sacco, dalla vanità nazionale di una potenza protezionista da una parte che il commercio generale d'Europa, e specialmente della Germania, è minacciato a nostro riguardo, al momento che un'altra potenza nostra amica carissima (e gliel'abbiamo pagato quest'amicizia, e ce ne dà delle prove) ci restringe in ogni modo, e va costruendo attivamente strade ferrate per chiuderci la via al commercio dalla parte della Baviera e dal Zollverein, allorchè, dico, si è presentato, e si sta negoziando mezzi per prolungare la gran linea di strade ferrate che deve proseguire attraverso altre terre che non dipendono da questo Stato, ci si vengano presentando altri progetti grandiosi. Io credo che per noi, pel nostro interesse, nell'interesse generale del commercio del Piemonte e Liguria, quello a cui si dovrebbe badare con tutt'attività e senza perdita di tempo, sarebbe la gran linea che dovrebbe unire questa parte d'Italia, non già coll'Adriatico, perchè vi sono ostacoli politici, più difficili a superare che non sarebbero quelli di natura, ma con tutta la Germania. Tutte le altre linee, come quella di Savigliano ed altre che in seguito si concederanno, sono d'interesse secondario, e porto avviso che, qualunque sia la linea secondaria che si stabilisca, sarà sempre utile per quelle provincie e luoghi che ne avranno il vantaggio. Cautelato l'interesse pubblico e la sicurezza dei capitali, poco alla nazione importa che la società abbia vistosi utili. Un Governo fa molto quando lascia ai privati la facoltà di fare; la nazione sempre ci guadagna nella creazione di una ricchezza di più.

Io non credo come l'onorevole senatore Di Benevello che la formazione di strade ferrate sia così nociva, che possa rovinare lo Stato. Qualunque sia la strada ferrata che si formi, è un valore che si crea nello Stato medesimo, è una produzione nuova, e tutte le nazioni debbono, se non vogliono rimanere al disotto delle altre, sottostare ai progressi generali, e se dobbiamo seguitare la madre nazione in fatto d'industria, ed anche sottostare a lei, ci ha provato in certe circostanze che ci sosteneva ed aiutava, il suo interesse la porta a farlo.

Io non vedo in questo una schiavitù, vedo in questo che, quando si è piccolli, è bene cercar l'appoggio di quelle nazioni che nutrono simpatie per noi; e quella nazione a cui alludeva l'onorevole senatore io credo che sia appunto il nostro solo punto d'appoggio solido in Europa.

Parè che in Inghilterra la mania di speculazione sia stata spinta al di là della ragione, al di là dell'utilità ben calcolata,

ma noi siamo molto distanti da quel caso in questo momento. Noi in questo momento può dirsi che nasciamo; abbiamo una prova di una strada ferrata che non è ancora alla metà della sua costruzione, e credo che sarebbe cosa improvvida il distruggere con un voto contrario il principio a prospera vita perchè altri hanno esagerato il principio medesimo.

Per le selve non ne abbiamo molte, è vero, nel continente, ma abbiamo quelle che la Sardegna ci fornisce, e prima che siano distrutte, io voglio supporre che le strade ferrate dello Stato saranno in buon punto. Se io appoggio la costruzione della strada ferrata di Savigliano non è perchè abbia interesse in essa, sono stato abbastanza punito per essermi in altro tempo occupato in affare di queste strade, ma perchè io credo che produrrà due vantaggi, il primo di dare l'esito dei prodotti di ricchissime provincie, l'altro di procurare a noi quello che manca in questo paese, cioè lo spirito di associazione.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole signor conte Sauli ha prima obbietato alla strada di Savigliano di non essere se non un tronco di strada parziale, non coordinato con un sistema generale quale egli vorrebbe adottato dopo seri e maturi studi. Al cui riguardo biasimava il procedere del passato Governo perchè non volle occuparsi di un piano di strade ferrate da esso proposto per aprire una comunicazione tra il Piemonte ed un punto del nostro litorale occidentale.

Il signor conte Des Ambrois rispose testè agli appunti stati fatti all'amministrazione da lui diretta, e perciò senza entrare nel merito dei motivi per cui non venne acconsentita la stampa della memoria con cui il signor senatore Sauli intendeva fosse preferita la linea di strada ferrata per Mondovì e Ceva, io mi limiterò ad assicurare quanto già altra volta ebbi l'onore di avvertire, che cioè risulta da accurato esame più volte fatto degli studi dal Governo eseguiti nel 1844, essersi a quell'epoca proceduto con tale ponderazione, imparzialità e senno nello stabilire in massima le principali linee di strade ferrate da introdursi in questi Stati, che non esito ad asserire che se il sistema del Governo d'allora avesse permesso la pubblicità degli atti amministrativi, avrebbero questi meritata la generale approvazione per le alte e ponderate considerazioni di pubblico interesse da cui sono informati.

Di questo già ebbe a persuadersi un altro rispettabile Consesso, la Camera dei deputati, quando in occasione della questione insorta se la miglior direzione della linea di strada ferrata da Alessandria al lago Maggiore fosse per Casale, Vercelli e Novara, o veramente per Valenza, Mortara e Novara; io presentai tutti gli studi che al riguardo erano stati fatti nel 1844 e che avevano consigliata la linea attualmente adottata. Tutti od almeno quelli fra i membri più imparziali in questa vertenza convennero che nella scelta delle linee di strade ferrate eransi dal Governo saviamente ponderati tutti gli interessi politici, commerciali ed economici del paese, e che quegli studi di massima che avevano condotto alle prese determinazioni si meritavano la generale approvazione.

Rileverò poi essere meno esatto che non siensi in quei tempi avute nel maggior riguardo le istanze dei vari municipi interessati nella costruzione di strade ferrate, che anzi una delle ragioni che fece indugiare lungamente le deliberazioni del Governo fu appunto la quantità dei reclami che si presentavano e la maturità con cui si esaminavano, e principalmente quelli di Casale e di Vercelli, che a più d'un titolo si meritavano l'attenzione del Governo.

Venendo poi alla linea di Savigliano, osserverò che qualunque sia il sistema di vie ferrate, che si voglia adottare,

quando si esamini la struttura topografica del nostro paese, non si può dubitare che la medesima debba pur sempre essere capo di una linea di tutta importanza, sia che venga diretta per Cuneo alla volta di Nizza, sia per Mondovì e Ceva alla volta della riviera occidentale della Liguria.

Ciò posto, quand'anche si volesse ammettere il principio, d'altronde giustissimo, del signor conte Sauli, essere conveniente cioè di aprire una comunicazione diretta dal Piemonte ad un punto della costa marittima tra Genova e Nizza col mezzo di un apposito tronco di strada ferrata, sarà pur sempre che il tratto attuale da Torino a Savigliano è indispensabile, sia, come già dissi, che protraendolo verso Mondovì per Ceva venga diretto ad Oneglia passando ad Ormea, sia che da Ceva lo si avvii per Garessio ad Albenga, o finalmente per Millesimo si porti sino a Savona.

Il deviare in qualunque di dette ipotesi la strada ferrata da Savigliano per prendere una via più breve e diretta sarebbe assurdo, mentre tutti conoscono l'importanza agricola e commerciale di quel paese, che, centro del Piemonte, oltre ad avere un'industria e numerosa popolazione, si trova per dir così, il confluente di altri ragguardevoli paesi, come Fossano, Saluzzo, Mondovì, Cuneo che tutti ricaverebbero un immenso vantaggio dalla strada ferrata che per Savigliano li unisce più prontamente alla capitale.

Per questi motivi io ritengo positivamente che quand'anche lo Stato (poichè credo che nessuna compagnia potrebbe farla) si trovasse in grado di costruire una linea di strada ferrata che da Torino procedesse sino al mare in uno dei punti della riviera, sicuramente non potrebbe mai sorgere dubbio sulla convenienza, anzi dirò necessità di prendere la direzione di Savigliano.

Un altro motivo dall'onorevole senatore addotto in disapprovazione della concessione di cui è caso si è che la linea in questione sia molto favorevole e lucrosa per chi l'intraprende, mentre al suo proseguimento ostano difficoltà tali da allontanare i capitalisti dall'impegnarvisi. A questo risponderò che, ammesso anche che l'impresa della strada di Savigliano sia una buona speculazione, siccome il Governo non avrebbe ora i mezzi di assumere la costruzione della intera linea di strada ferrata da Torino alla riviera perchè costosissima e di lunga lena, così si troverebbe nel bivio o di privare tanta parte del paese di un immenso beneficio, quale sarebbe la strada sino a Savigliano, ovvero di fare tutti gli sforzi per eseguire questa prima parte della linea onde trarne immediatamente profitto, non potendo immaginarsi che dovesse cominciare la strada su altri punti o non aprirne l'esercizio sino ad opera compiuta con evidente pregiudizio dell'interesse pubblico.

Ad ogni modo dunque, come si praticò sulla strada da Torino a Genova, il Governo dovendo intraprendere i lavori del tronco più facile per averlo più presto ed in attività, si troverebbe nella necessità di eseguire anzi tutto il tronco da Torino a Savigliano, perchè quello da cui sarebbe facile il ricavare un utile immediato.

Siccome però è a tutti noto non essere oggigiorno lo Stato in grado di sopporre a maggiori spese, oltre quelle di tanti lavori in corso, che è pur d'uopo portare a compimento, quindi è di tutta convenienza affidare la costruzione della strada in questione, tuttochè la si spera lucrosa, alla privata industria, salvo ad accordare alla medesima, quando si porti concessionaria di tronchi più difficili e di minor corrispettivo, privilegi e favori più larghi assai di quelli che di presente si acconsentirebbero alla società di Savigliano.

Ma osservava ancora il signor conte Sauli che la strada di

Savigliano non essendo difatto che una diramazione di quella da Torino a Genova, ne avverrà che tutto il commercio di quel paese e delle vicine provincie si avvierà interamente verso la Liguria, e così cesserà la ragione di costruire un'apposita strada che dal Piemonte metta alla Riviera passando per Cuneo o Mondovì. A ciò però è facile il rispondere che, ammessa la strada di Savigliano come capo di una più importante, o questa si effettuerà, ed allora il commercio scegliendo la linea più breve si avvierà verso la Riviera lungo la nuova strada, o tale prolungamento non verrà eseguito, ed allora domando io: perchè proibire a quelli di Savigliano, ed a tutto il paese che ne è interessato all'intorno, di godere di un grande vantaggio, solo perchè altri paesi non potranno godere di un profitto maggiore?

Mi pare che non siamo più in tempi nei quali si credeva che la Provvidenza non avesse accordato prosperità ad un paese che con iscapito di molti altri, e che perciò fosse d'uopo limitare i vantaggi degli uni per non recare invidia a quelli vicini. Gli elementi di prosperità cui può toccare ad un paese sono indeterminati: bisogna svilupparli cominciando da quelli che più ne sono suscettivi, e torno a dire che quando pure fosse possibile, od anche facile aprire la continuazione fino al mare di questa strada, siccome la cosa sarebbe lunga e difficile, esigerebbe senza dubbio l'impiego di capitali su cui ora non si può contare; siccome dunque il vantaggio di tale comunicazione sarebbe tramandato ad un'epoca lontanissima, non so perchè non si possa intanto provvedere a quello che è facile e pronto ad eseguirsi, e per cui abbiamo pronti e spediti mezzi.

Non comprendo poi come i paesi vicini a Savigliano non vogliano riconoscere l'utile reale che dalla progettata strada non può mancare di derivar loro, non fosse per altro che pel ravvicinamento a Torino, per la molteplicità e facilità di rapporti che si stabiliranno tra questa capitale e Cuneo, per esempio, Saluzzo, Fossano Mondovì ed anche Ceva sito in condizione vantaggiosissima per le vie che ha aperte verso il mare per Savona, Albenga ed Oneglia, motivo per cui ha prospettiva maggiore di veder prolungata alla sua volta la strada di Savigliano.

Quanto alla preferenza che il Governo deve dare alla via ferrata di Genova e sua diramazione al lago Maggiore che, riconosciuta della più alta importanza, venne da esso intrapresa, credo che non sia messa in dubbio da alcuno come neanche parmi dallo stesso signor conte Sauli. Aggiungerò però alle cose molte che si potrebbero dire a questo riguardo, che appunto le condizioni nostre rispetto ai paesi esteri sono tali che devono indurre lo Stato a spingere colla maggior prontezza quella strada, mantenendo la linea che venne determinata, e che si è quella che dà la prospettiva di una più facile comunicazione colla Lombardia. Il nostro interesse vuole che le comunicazioni di Genova, dirò meglio, del nostro mare, sieno le più pronte e le più economiche per mettersi in relazione colla Lombardia. E certamente non si potrebbe sperare di riescire in tale intento quando si volesse provvedervi con una comunicazione che venisse dalla parte occidentale della riviera di Genova.

Ma, ritornando alla strada di Savigliano per dimostrare la convenienza di concedere la costruzione della medesima, quand'anche si voglia considerare come primo e più facile tronco della linea di strada ferrata diretta al mare, ricorderò l'esempio già da me citato alla Camera elettiva della grande strada di Parigi a Marsiglia fino ad Avignone, che volendosi dal Governo appaltare in una sola impresa per compensare, come vorrebbe l'onorevole proepinante, i vantaggi di alcuni

tronchi della medesima colle difficoltà e dispendi di altri, corse le peripezie a tutti note, e per cui fu forza al Governo di dividere l'impresa in due lotti, onde accordarli a società distinte, ed a condizioni molto diverse, in ragione cioè degli utili che il primo tronco offrirebbe ai concessionari e della prospettiva di scarsi benefizi che presenterebbe il secondo, e per cui sarebbero necessari sacrifici maggiori da parte dello Stato. Questo partito vinse appunto per la considerazione che, non potendo il paese far tutto, nè far così largamente come prima aveva divisato, si trovò necessario di operare in modo a riescire effettivamente nello scopo prefisso; motivo per cui il Ministero stesso, che prima era contrario al partito di separare in due lotti la strada, perchè considerava che la miglior condizione del lotto da Parigi a Lione avrebbe indotto la società ad intraprenderlo a patti più vantaggiosi, fu il primo a proporlo all'assemblea, osservando giustamente che, se per fare poi il seguito della strada da Lione ad Avignone occorreranno maggiori agevolezze e favori, questi si sarebbero accordati, ma che intanto si avrebbero almeno i tronchi di strada più facili, e di più grande prossima utilità.

Per tutte queste ragioni io non saprei aderire all'opinione del signor senatore Sanli. Quanto a quello che disse il signor senatore Di Benevello, io non mi farò a combattere le teorie da esso esposte contro il sistema delle strade ferrate, poichè credo d'aver meco tutta l'Europa contro di lui (*Ilarvità*), nè so veramente essersi in alcun paese d'Europa elevati i dubbi messi in campo dall'onorevole preopinante sui vantaggi reali e positivi di questi nuovi mezzi di comunicazioni facili e sicure. Farò presente a questo proposito che, quando anche fosse vero che il prodigioso ritrovato dell'applicazione del vapore alla locomozione, che ovunque e da tutti si tiene come uno dei più grandi benefizi procurati all'età nostra dall'ingegno umano, tale veramente non fosse, non si potrebbe però a meno di farne applicazione al Piemonte.

Di grazia, che cosa avverrebbe del nostro paese quando tutti quelli che lo circondano fossero solcati da strade ferrate, e noi invece camminassimo sulle vie antiche?

Sorgono di quando in quando scoperte tali, si introducono tali innovazioni nell'ordinario sistema delle cose, che dopo un certo lasso di tempo dalla loro generale applicazione più non è possibile discutere sull'originaria loro convenienza, ma è d'uopo accettarle come fatti compiuti, come principii radicati, ed applicarli con quelle modificazioni che li rendono più appropriati alle circostanze dei luoghi e dei tempi.

Forse si potrebbe desiderare che l'ingegno umano non avesse condotto a quelle scoperte, che ristretto nelle sue vedute non avesse ecceduto certi limiti; ma questi una volta oltrepassati, è d'uopo accettare le conseguenze delle sue invenzioni, de' suoi ritrovati. Così è pel vapore applicato alla locomozione, così delle macchine introdotte nella fabbricazione di oggetti industriali.

Niuno ignora quante obbiezioni sono state fatte contro le macchine che si dicevano dannose agli operai. Ebbene, io lascio il principio, rimetto la questione a più ampi studi. Potrei dire che sono stati fatti questi studi, e che di presente non vi è alcuno che pensi largamente e profondamente in materia d'economia politica che condanni le macchine: ma supponendo pure che fossero condannate, quando tutti filano colle macchine, vorreste voi filare colle dita?

Dunque quando le produzioni dell'ingegno umano si sviluppano e si estendono dovunque, bisogna aderirvi ed applicarle per quanto lo consentano le particolari conseguenze, come dissi, di luoghi e di tempi.

Nè potrebbero in alcun modo ammettersi i ripieghi in fatto

di strade ferrate proposti dall'onorevole preopinante, di sostituzione cioè di strade in bitume od asfalto alle strade ferrate; cosa questa che, stata in Italia proposta da un rinomato ingegno, il signor Borgnis piemontese, e professore a Pavia, mosse ciò nullameno le risa per la sua assurdità, come antecedentemente era successo di consimile proposta fatta dal signor Seguin, distinto egli pure per talento non comune.

Se siffatte proposte non fossero venute da uomini celebratissimi, motivo per cui furono in sulle prime accolte e poscia derise, io direi di occuparcene noi pure.

Ma dopo quanto ne venne provato, dopo quello che se ne è scritto, non mi pare più che sia nemmeno il caso di farne parola. Come mai staremmo investigando oggigiorno se una locomotiva possa correre sovra un pavimento bituminato? Una locomotiva, principalmente sulle nostre strade ferrate a lunghe linee, come riescirebbe a superare le pendenze dell'8, 9 o 10 per mille, pendenze che esigono locomotive del peso di 18 o 20 tonnellate, che anche costrutte a 6 ruote, è pur necessario portino il maggior peso sulle ruote operative, cioè su quelle che sono mosse dai manubrii della macchina? Come reggerebbe una simile strada a questo peso enorme? Reggerebbe difficilmente il porfido, perchè il porfido scaglierebbe, e volete mettere una locomotiva di questa potenza su di una strada bituminosa? Ma queste sono idee assurde dopo le ripetute esperienze fatte.

Il signor conte di Benevello ha anche detto, mi pare, che noi ci rendiamo mancipii, schiavi dell'Inghilterra, perchè abbiamo bisogno del suo carbone e del suo ferro.

Ma l'Inghilterra ci somministra il carbone ed il ferro perchè è suo interesse di darceli; ma, dice egli, potrà venire un momento in cui le prenda un capriccio, o veramente le sue mire politiche la inducano a privarci di questi suoi prodotti a danno della nostra industria. Ma, signori, non è poi l'Inghilterra il solo paese che abbia carbon fossile; noi potremmo trarlo dal Belgio che ne abbonda grandemente, e quando l'Inghilterra più non ne fornisse ne avremmo dalla Francia, dove già si fecero da noi alcuni acquisti, e poi verrebbero gli Americani i quali ne hanno in quantità. Si obbietterà la lunghezza dei viaggi marittimi; ma il viaggio di mare è oggidì divenuto più facile assai che non altre volte; e quegli speculatori che portano il ghiaccio in immensa quantità a Calcutta, recheranno il fuoco fin qui. Io non so dunque come si possa temere dell'Inghilterra. L'Inghilterra ha un grandissimo interesse di smerciare i suoi prodotti, come carbone, ferri, macchine e simili. Di ciò abbiamo un recente esempio. Le prime nostre macchine vennero prese dalla fabbrica di Seraing, in Inghilterra, ma poscia si abbandonò quella fabbrica perchè erano ad un prezzo troppo elevato; ebbene, abbiamo veduto concorrere tre fabbricatori inglesi ad offerirci le loro macchine a molto miglior mercato.

È bensì vero che in Inghilterra la politica esercita grande influenza, ma non distrugge l'industria privata; quando per viste politiche si andasse colà dicendo che non bisogna mandare fuori carbon fossile, credete voi, signori, che i proprietari del carbon fossile e del ferro si accomoderebbero a questa sentenza? Credete voi che la legislazione inglese permetta di rovinare l'industria privata per assecondare i capricci e le ragioni della politica? Questo non è, mentre abbiamo visto l'Inghilterra far la guerra ad un paese, e ciò malgrado quel paese stesso proseguire a ricevere immense risorse dall'industria privata.

Io non so adunque come si possano mettere innanzi siffatti timori.

Per queste ragioni, e per quelle che ho estesamente ad-

dotte nella mia relazione, io credo che non si debba privare il paese di un mezzo di comunicazione di cui egli trarrà gran profitto, e l'amministrazione stessa un ragguardevole vantaggio, con incagliare inoltre l'avviamento dell'industria privata nascente fra noi, negando il privilegio chiesto dalla società di Savigliano.

Tale società ha tutte le condizioni per riuscire nell'intento, e principalmente quella di una grande solidità, motivo per cui il Governo, e nei passati tempi, ed attualmente ancora preferì di trattare direttamente con lei, piuttosto di aprire un concorso.

In materia di strade ferrate le ragioni di convenienza per la concessione loro, sia in via d'appalto che direttamente, vennero a lungo e con molto senno discusse in Francia, ove finì per prevalere il sistema delle concessioni dirette, come quelle che, dando luogo a minori inconvenienti, meglio garantissero l'esito dell'impresa affidata a quella società che presentasse vere garanzie di moralità, capacità e mezzi.

Ma si dirà che altrove, e massime in Inghilterra, non si va troppo per il sottile nello scegliere queste società. È vero, o signori, che l'Inghilterra è maestra in siffatte materie; ma appunto perchè quel paese è maestro in fatto d'industria, vi è compatibile maggior libertà; quando noi essendo scolari, dobbiamo procurare di non pagar troppo care le lezioni dell'esperienza, nella quale, fatti maturi, potremo anche noi accettare una od altra società; intanto però l'esempio d'Inghilterra ci deve incoraggiare, perchè non è vero che là siavi scontento per quello che si è fatto. I desideri vi furono molti, lo sviluppo dell'industria immenso, i capitali abbondanti, quindi le strade vennero in gran numero, ma i capitali consolidati sul suolo, quand'anche fruttino poco, aumentano la ricchezza permanente del paese.

Io credo poi che i timori esternati dal senatore Di Benevello sulla poca durata delle strade ferrate siano per lo meno esagerati. Io non so veramente, nè mai intesi che una strada di ferro non duri più di 15 anni, o 10 che egli abbia detto, se ben mi sovvegno. Ciò è lungi dall'esser esatto, mentre le traversine durano lungamente e non si cangiano che poco a poco, con che si rende meno grave il dispendio della manutenzione. Quanto ai raili, la loro durata è molto maggiore. Nè giova allegare l'esempio del frequente cambio di raili occorso sulla strada ferrata da Manchester a Liverpool, perchè ciò provenne dacchè i primi ferri non pesando che 38 chilogrammi per metro, se non erro, erano inetti a reggere all'immenso movimento operato su quella strada, motivo per cui si sostituirono raili di maggior peso, quali quelli che si usano presso di noi.

Pei rilievi sin qui fatti lo ripeto adunque che non esisterebbe alcun ragionevole fondamento per rifiutare il privilegio alla società che lo ha domandato a condizioni che, giuste ed eque nei tempi ordinari, potrebbero forse sembrare troppo dure nelle presenti circostanze della nostra industria, come ebbe a rilevare la Commissione della Camera dei deputati nella sua relazione favorevolissima alla concessione dell'invocato privilegio.

PRESIDENTE. Ha chiesta la parola il senatore Di Benevello: nell'accordargliela io debbo però pregarlo a non volersi addentrare di nuovo in quelle discussioni delle quali si è occupato poc'anzi, le quali non appartengono già alla discussione generale della legge che è all'ordine del giorno, ma, dirò così, a una disamina generalissima sull'utilità delle strade ferrate. In conseguenza mi pare che sia affatto inopportuno di rientrare in siffatta discussione, la quale torrebbe senza frutto il tempo alla Camera.

DI BENEVELLO. Non posso assolutamente vivere sotto il peso enorme delle accuse fattemi dall'onorevole signor ministro, giacchè non tenderebbero esse ad altro che a dipingermi in faccia al pubblico come un samiedo o un goto, un apostolo del regresso.

Io non mi son mai fatto lecito di parlar male nè delle macchine, nè delle strade ferrate, nè questa può esser mai stata l'intenzione di tale che sempre amò non solo, ma coltivò sempre le arti meccaniche. Mio intendimento non fu già di impedire le vie di ferro, ma di eccitare gli ingegni a far meglio, di eccitarli a trovare un modo economico di sopperire alle vie di ferro onde emanciparsi dalla pericolosa tutela, dall'ignobile dipendenza in cui queste ci pongono. E questa è idea non di regresso, ma di reale progresso.

In quanto poi all'accusa di proporre l'uso del bitume, mi è pure estranea del tutto, non essendo per niente da me proposta, conoscendone l'insufficienza; ma dissi esserlo stato dal signor Seguin. In ultimo poi rimando ancora allo stesso distintissimo ingegnere i calcoli da me citati sulla durata decennale delle vie di ferro.

In quanto poi alla durata delle strade ferrate, siccome questa io non poteva constatarla da me stesso, ne ho attinta la nozione dall'autore stesso signor Seguin. Io credo che lo stesso appare fatto ultimamente dal signor Borgnis.

Io non intendeva niente altro che protestare altamente, che non sono mai stato nemico delle utilità, soprattutto poi quando queste apportano reali vantaggi ad un paese, quali sono quelli delle strade ferrate.

GALLI. Dopo il discorso palpitante d'interesse generale del signor ministro, avrà sicuramente poca importanza l'osservazione particolare che mi propongo di fare.

Io seppi solamente dall'ordine del giorno di ieri doversi discutere la concessione della strada ferrata di Savigliano.

Non sono preparato alle generali considerazioni che occorrerebbe di fare sulla strada ferrata di cui si tratta. Ma però non mancherò di fare la seguente, e si è, che se è bene il favorire lo spirito di associazione, e la prima compagnia privata che si offre ad aprire un tronco importante, egli sarebbe anche bene che il Governo procurasse che queste imprese siano dirette in modo che siano giovevoli ad un maggior numero possibile di comuni, massime quando, senza danno degli intraprenditori, questo scopo si può ottenere; e nel caso presente sarebbe desiderabile che il Governo avesse procurato che la strada ferrata di Savigliano giunta a Carmagnola avesse passato ivi il Po; in questo modo la città di Carignano e molti villaggi popolatissimi non troppo discosti avrebbero potuto giovare.

So bene che la società avrebbe dovuto soccombere alla spesa della costruzione di un ponte sul Po a Carmagnola, ma avrebbe avuto in compenso il vantaggio di un concorso di 20 a 50 mila abitanti di più, piuttosto che proseguirla sino alla stazione di Truffareilo senza nessun utile per altri comuni.

Gli abitanti di Carignano e dei molti importanti villaggi che l'attorniano si vedranno per via di questa concessione per sempre privi del vantaggio di una strada ferrata perchè anche quando abbiano luogo o la strada ferrata da Saluzzo, e questa, verrebbe naturalmente a congiungersi con quella di Savigliano superiormente a Carmagnola, similmente quella di Pinerolo, la cui società già formata si propone farla passare per Piossasco e Pinerolo.

Nello stato attuale delle cose io pregherei il Ministero di vedere il modo di convincere la società di modificare la strada di Savigliano in questa direzione, e compiere così ad

un debito generale di favorire il maggior numero di comuni, massime, torbo a dire, che molte persone pratiche sono certe di non errare nel sostenere che la società non scapiterebbe ne'suoi interessi anche coll'aumento di qualche centinaio di mila lire che verrebbe a costare il ponte sul Po a Carmagnola.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Volendosi favorire l'industria privata ed avviarla all'esecuzione di strade ferrate, ben si può consigliarla ad adottare una linea a preferenza di un'altra creduta meno vantaggiosa al paese, ma non conviene assolutamente imporle una direzione, un tracciato fisso, poichè ove ciò si facesse sarebbe lo stesso che non volere società; imperciocchè allora esse dicono: se si vuole questa linea la faccia lo Stato. Il ragionamento è logico e giusto.

Ciò non ostante moltissime essendo le istanze fatte per diverse direzioni della strada di cui si tratta, io non mancai di interpellare la società di Savigliano in proposito, ed invitarla a maturare seriamente, massime poi quella inoltrata da una società di Cuneo per il prolungamento della strada da Savigliano sino a detta città; ma la società, con ragioni di cui non potei disconoscere il merito, mi dichiarò formalmente, positivamente che, avendo attentamente studiato e da lungo tempo decisa la direzione della sua strada, essa non poteva in alcun modo modificarla senza alterare le basi dei suoi calcoli e viziare l'organismo stesso di sua costituzione.

Ora, siccome la linea scelta, lungi dal presentare alcun inconveniente, offre anzi ed apporterà allo Stato molti vantaggi diretti ed indiretti, io non poteva sciogliere la società o rifiutarmi di presentare al Parlamento il capitolato combinato tra essa e me, solo perchè non intendeva prolungare la sua strada sino a Cuneo.

Quanto alla direzione per Carignano, non essendo stata inoltrata dimanda di sorta, non fu neanche il caso di occuparsi di simile tracciato.

Posso però assicurare l'onorevole senatore che la società non avrebbe di certo aderito a questa, come ad altra modificazione del suo progetto, perchè la sua dichiarazione a tale riguardo fu assoluta ed esplicita; oltrechè poi per toccare alla città di Carignano le difficoltà e le spese sarebbero cresciute di gran lunga, mentre non bisogna soltanto far caso del passaggio del Po, ma bensì dell'allungamento notevole della linea il cui tragitto più breve si è quello per Truffarello.

Non aumento, ma brevità di linea doveva aversi in mira, pel primo capitale da impiegarsi nel nostro paese in queste imprese, massime nelle attuali circostanze non troppo propizie alla raccolta di cospicui capitali.

In questi tempi trovare una società che possa disporre di un capitale di sette milioni e mezzo, che sia disposta a versare ad un semplice avviso 750,000 lire a titolo di deposito nella cassa dello Stato, a sborsarne altrettante per intraprendere i lavori, non è cosa molto facile; e quindi non esito a dire che dessa merita speciali riguardi, tanto più per essere la prima ad avventurarsi in un genere d'impresa nuovo affatto tra noi.

MAESTRI. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola è al senatore Maestri.

MAESTRI. Dirò brevi parole sopra un argomento di gravissima importanza. Alle obiezioni particolari ha risposto egregiamente l'onorevole signor ministro dei lavori pubblici: sicchè nulla mi rimarrebbe a dire che non fosse inutile sperpero di tempo. Potrei pure omettere di parlare per combattere l'opinione di un onorevole senatore, che ha combattuto in massima l'utilità delle strade ferrate, pretendendo

che sieno contrarie all'economia e alla dignità delle nazioni: poichè gli oporevoli personaggi che siedono in questo Consesso sono versatissimi nelle materie economiche, e per loro è troppo assurda l'opinione di chi avversa le strade ferrate. Tuttavia, appunto perchè cotale sentenza è altamente riprovevole, parmi che sia nella convenienza della Camera non lasciarla senza qualche risposta.

L'economia politica annovera fra le prime sue glorie quella d'aver doma la natura, e costretti gli agenti naturali a farsi soci delle umane fatiche, a moltiplicare le ricchezze, a perfezionare i prodotti, a scemare le spese della molteplice industria. Fra gli agenti naturali è principalissimo il vapore. . . .

PRESIDENTE. La prego di ricordare ciò che testè ho osservato al signor senatore Di Benevello, che questa questione è estranea a quanto è all'ordine del giorno.

MAESTRI. Intendo di rispondere a quelle cose che . . .

PRESIDENTE. Non posso accordare la parola che sulla discussione della legge all'ordine del giorno, e non già sull'utilità in genere delle strade ferrate, locchè è fuori di questione, e potrei dire fuori di dubbio.

MAESTRI. Intendeva di osservare al signor senatore Benevello. . .

PRESIDENTE. Ma non vi è bisogno di rispondere. . .

MAESTRI. (Interrompendo) Non è per discutere l'utilità delle strade ferrate, ma per ribattere. . .

PRESIDENTE. Ripeto che ciò non è all'ordine del giorno, e non è il caso di entrare in una discussione inutile. Quello che si vuol fare è una questione accademica, che non può aver luogo presentemente. . .

MAESTRI. Ma quando si parla contro è lecito ad ogni senatore parlare in pro, perchè non nascano dubbi.

PRESIDENTE. Allora consulterò il Senato se vuol concedere la parola. Chi crede che sopra la questione generica dell'utilità delle strade ferrate si possa accordare la parola, voglia levarsi.

MAESTRI. Se il presidente non crede, non insisto per aver la parola. . .

PRESIDENTE. La parola è stata domandata dal senatore Sauli. Ma siccome ha già parlato due volte, non è in mia balla di accordargliela per la terza volta. Del resto chieggo prima se insiste nel chieder la parola.

SAULI. Insistere per rettificare alcune interpretazioni che furono date alle mie parole.

PRESIDENTE. Faccio osservare che non si può parlare più di due volte. . .

SAULI. È per un fatto personale.

PRESIDENTE. Il fatto personale è espressione molto elastica. (Iarità) Le opinioni e le rettificazioni o spiegazioni di esse non sono mai fatti personali.

SAULI. Ma è per. . .

PRESIDENTE. Ripeto che non sono fatti personali.

SAULI. È un'ingiusta interpretazione delle mie parole. . .

PRESIDENTE. Domanderei al Senato se vuol tener per chiusa la discussione. Ma veggio che la parola vuol chiedersi dal relatore della Commissione.

MOSCA, relatore. Signori, nelle discussioni che ebbero luogo fin ora la questione si è alquanto dipartita dall'oggetto sul quale si doveva raggirare; importa quindi di ricondurla al suo punto preciso. Certamente sarebbe stato opportuno, qualora i mezzi lo avessero concesso, di costruire una strada ferrata da Torino alla riviera occidentale, ma l'onorevole precipitante, senatore Sauli, ha saviamente notato che questo non poteva aver luogo, massime nello stato delle nostre fi-

nanze. Bisognava adunque ammettere il principio adottato dal Governo, che le linee principali siano condotte a termine a spese del Governo, e le linee secondarie siano affidate alle società private. Ora tutta la questione è ridotta a vedere se si possa accordare alla società di Savigliano la sua domanda.

In primo luogo osserverò che la strada ferrata di Savigliano non può considerarsi come una continuazione di quella di Genova, giacchè quella di Savigliano tende precisamente alla riviera occidentale di Genova, quindi è già un tronco fatto e, come si è detto nella relazione, non bisogna per aver il meglio ritardare il bene.

Disse in seguito che il tunnel pel colle di Tenda è stato immaginato per fare una strada...

SAULI. (*Interrompendo*) E sempre mi fanno dire cose che io non ho dette! (*ilarità*)

MOSCA, relatore.... è stato fatto per avere una via confinaria. Del resto occorre ancora avvertire che volendo una strada che da Torino si estenda alla riviera occidentale di Genova, è certo che si incontreranno moltissime difficoltà appunto per la situazione del terreno che non è la più favorevole. Non è già per verità che tali difficoltà siano insuperabili, ma lo studio ne sarebbe certo molto difficile.

D'altra parte, come pure s'è detto nella relazione, fatta la strada di Savigliano, quando altre società si presentassero e chiedessero un sussidio al Governo, questi vedrà se sarà il caso di accordarlo. Quindi parmi di poter concludere che la strada ferrata da Torino a Savigliano sarà sempre cosa sommamente utile a quei paesi, per cui giustamente s'interessa l'onorevole senatore Sauli. A fronte di tutte queste considerazioni io perciò credo che la discussione generale possa essere chiusa, e che si possa passare alla discussione degli articoli.

SAULI. Mi fu denegata la parola come se io avessi parlato due volte per riguardo alla strada di Savigliano. Ma a me spetta di rettificare questa cosa. La prima volta ho parlato con quel mio lungo discorso. La seconda volta fu per un fatto personale, personalissimo, poichè ebbi ad emendare alcune inesattezze sfuggite dalle labbra del mio amico ed avversario il cavaliere Des Ambrois, per rispetto a certe mie scritture di cui egli aveva proibito la stampa.

Ora prendo la parola perchè mi preme di dichiarare ad un altro mio amico, il senatore Balbi-Piovera, ch'io non ebbi la fortuna d'essere bene inteso da lui. Ho detto che la strada di Genova debb'essere necessariamente la prima e la più ragguardevole delle nostre strade ferrate; e toccando della possibilità che possa venire intercetta o preclusa, non ebbi al certo in pensiero di fare allusioni alcuna spiacevole. Il cielo me ne guardi!

All'onorevole signor ministro dei lavori pubblici mi accade poi di osservare, che combattendo l'idea della strada di Savigliano ebbi in mira di togliere un impedimento all'apertura da farsi quando che sia d'una strada ferrata lungo la valle del Tanaro, strada che può sola antivenire molti danni e molti pericoli gravissimi allo Stato intero.

Nè mi cadde in pensiero di domandare che una tale strada si facesse a spese dello Stato. Chiedo perdono ai ministri s'io ripeto che una tale domanda sarebbe al tutto inammissibile e ridicola, perchè chi non sa che le casse dell'erario non sono in condizione molto florida?

PRESIDENTE. Debbo avvertire l'onorevole senatore Sauli, che è bensì vero che egli ha risposto ad un fatto personale; ma siccome quel fatto personale era stato accagionato e provocato da un'altra personale imputazione che egli

aveva fatto all'antico ministro dell'interno, perciò io mi credevo che potesse valergli quella ragione per conciliargli il favore di una seconda replica.

GALLINA. Io non entrerò, onorevoli signori, nelle discussioni generali che ebbero luogo in queste cose speciali, in cui si tratta di autorizzare una società privata di stabilire a proprie spese un tronco di strada tra la capitale e un punto interno del Piemonte. Tuttavia mi permetto di dire che fa una questione così speciale, mentre le osservazioni di un onorevole nostro collega tendevano ad esaminare un principio, parmi che la discussione possa continuare, e prendere un carattere più esteso, e che possa essere libero al Senato ed ai membri di esso, di continuare a rispondere a quelle osservazioni, che potessero essere dettate dalla natura delle varie opposizioni. Ciò io dico anche per mio conto, giacchè io non potrei rispondere fuorchè procedendo ad esaminare le questioni che si sono svolte.

La questione messa in campo dall'onorevole senatore il conte di Benevello era assai estesa; ma nella sua estensione si applicava eziandio al tronco di Savigliano, si applicava alle relazioni commerciali, si applicava alle relazioni politiche che devono necessariamente esistere tra Stati.

PRESIDENTE. Io mi avrei l'aria di parziale, se per la stima che professo grandissima al signor senatore Gallina io concedessi a lui d'internarsi nella discussione generica di un argomento, dalla quale io aveva già invitato il senatore Maestri a voler astenersi. Io debbo dunque ritrarmi dal giudicare ulteriormente sopra tale incidente, e lasciarne arbitro il Senato.

SCLOPIS. La questione che si presenta al Senato è quella dei limiti della discussione; sta nel vedere se quando s'imprende una discussione di una specie non si possa entrare nella discussione del genere. Se noi fossimo avvechi a questo genere di discussione da molti anni in qua, io credo che per risparmio di tempo si potrebbero temperare alcuna volta le parole degli oratori; ma siccome questo è il primo caso in cui nel Senato si tratta della questione di autorizzazione di una società privata per una strada ferrata, secondo il mio debole parere, io credo che compete a tutti i senatori il diritto di svolgere le loro idee.

Io perciò, dietro l'invito che ha fatto il signor presidente di pronunziarsi, spiego il mio voto pubblicamente, e dico che il temperar troppo la discussione, alcuna volta è un costringere le opinioni, è un inceppare la libertà del giudizio, la libertà del voto. Desidero che la nazione sia illuminata sia quando si tratta di questioni piccole, sia quando si tratta di porre dei grandi principii; io credo quindi che quando si tratta delle specie si possa anche parlare del genere.

PRESIDENTE. Nessuna cosa è più aliena dal mio intendimento che quella di restringere i termini delle discussioni siano generali o particolari che debbono aver luogo nella Camera; ma si era fatta, a parer mio, tanto generale o dottrinarla la discussione, che mi parve essere divenuta affatto estranea all'ordine del giorno. Trattavasi d'altronde di argomento già giudicato da tutta Europa e dall'America. Io dovetti dunque far giudice il Senato di una tale questione, e rinnovo ora quest'invito.

Chi crede che sull'utilità generica delle strade ferrate e delle imprese di queste si debba ancora accordare la parola, si levi.

SCLOPIS. Domando la parola sulla posizione della questione.

PRESIDENTE. Ha la parola.

SCLOPIS. Qui non siamo per fare questioni accademiche,

ma dobbiamo avere tutti lo spazio per svolgere questioni di interesse generale all'occasione di una questione particolare. Ora, tale appunto essendo la questione presente, egli è d'uopo che ognuno esponga le sue idee, ed ognuno si giovi del lumi degli altri, perchè non si dica che noi veniamo soltanto per restringere le nostre discussioni nei limiti d'un ordine prestabilito d'idee; questo è il lato da cui io ho veduto la questione, e per cui ho creduto debito esporre apertamente il mio voto.

PRESIDENTE. Deferente al libero svolgimento delle opinioni, io avrei volentieri lasciata aperta la discussione generale, se il signor conte di Benevello si fosse valso di argomenti anche di natura generalissima per venire ad una conclusione contraria alla legge; ma siccome la sua conclusione ben lungi dall'esser opposta alla legge, ne conteneva l'encomo, ho creduto che fosse uno sperdimento di tempo il soffermarsi a discutere una teoria, la quale, oltre al non ammettere oramai difficoltà, condusse l'autore ad una conclusione contraddicente al suo ragionamento. Il signor ministro dei lavori pubblici ha già dato quelle spiegazioni che credè all'uopo su questa materia, il signor senatore Maestri ha pur domandato di parlare. Io l'ho invitato già a prescindere da questa discussione.

Ora, lo ripeto, e faccio giudice il Senato di tal questione, chi crede che nella questione, la quale al momento si agita, si debba accordare ancora la parola, si alzi.

(Non è accordata.)

Molte voci. La controprova.

PRESIDENTE. Si farà la controprova.

(La parola è accordata.)

Pare che vi sia stato sbaglio. Comunque sia la parola appartiene in prima al senatore Maestri.

MAESTRI. L'economia politica annovera fra le principali sue glorie quella d'aver dome le nature e costretti gli agenti naturali a farsi soci delle umane fatiche, a moltiplicare la ricchezza, a perfezionare i prodotti della moltiplice industria.

Fra quegli agenti della natura è principalissimo il vapore; il quale è un braccio direi onnipotente, che lavora in mille forme a beneficio dell'umanità; egli travaglia nelle officine d'ogni specie; a niuno è estraneo omai che ardirà dividere fra breve le fatiche del campo col contadino. Ma le sue maggiori meraviglie le spiega sul mare di cui si fece signore, e combatte le tempeste e le vince. Egli è prodigioso del pari sulla terra, dove congiunge le più lontane regioni, e fa sparire le distanze, accelerando il momento in cui gli uomini comunicheranno insieme come individui d'una sola famiglia.

Egli, risparmiando il tempo, allunga e conforta la brevità dell'umana vita.

Se le teoriche sole delle scienze fossero favorevoli alle strade ferrate, la questione potrebbe ancora aver qualche speciosa obiezione; perchè non c'è errore che non abbia i suoi difensori, non c'è verità che non abbia i suoi nemici; anzi le verità le più combattute, e che costarono le persecuzioni e il martirio, sono quelle che recavano più utile al genere umano.

Ma la teoria delle strade ferrate è tradotta nella pratica, e le nazioni tutte gareggiano per moltiplicarle; gli speculatori non si stancano di promoverle e intraprenderle. Dunque bisogna rinnegare la scienza, bisogna credere che la perspicace industria vada senza accorgersi alla sua perdizione. Ma se la teorica s'inganna, l'interesse non s'inganna. Egli quindi non si spaventerà ai funesti presagi: che al mondo industriale venir debba la rovina dalle strade ferrate.

Ma i vantaggi delle strade ferrate non consistono tutti negli interessi materiali, che pur sono preziosi, pei cittadini e per lo Stato. Molti vantaggi sono lenti, invisibili, non universalmente conosciuti; e questi sono gli interessi morali e politici. Le strade ferrate sono una di quelle invenzioni paragonabili all'invenzione della polvere da fuoco, alla leva in massa, al credito pubblico, all'invenzione della stampa; e quelle ancor più che questa è per avventura destinata dalla Provvidenza a mutare la faccia del globo. Onde io ebbi a dire in un solenne momento (nel Congresso degli scienziati a Genova): un metro di strada ferrata è una lega nella via della civiltà.

Certo non mi sarei mai aspettato di dover oggi combattere obiezioni contro le strade ferrate, quando esse hanno in suo favore la coscienza di tutti i popoli. Il contraddire vituperando le strade ferrate mi ricorda quei popoli che maledicono al sole mentre sorge dall'orizzonte a ravvivare la natura, e a spandere su di essi i suoi benefici raggi.

Lode adunque ai promotori della strada ferrata di Savigliano, che si rendono benemeriti del Piemonte e per la commendata intrapresa, e per l'esempio che non dubito avrà imitatori; lode al Governo del Re che ne accolse il progetto, e all'onorevole ministro che lo sostiene con dottrina e zelo singolare; lode alla Camera elettiva che lo approvò, lode anticipata al Senato che non dubito vorrà pur esso adottarlo.

PRESIDENTE. Il signor conte Gallina, il quale aveva provocata la questione, ed aveva domandata la parola, non è più al suo stallo.

CRISTIANI. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola è al senatore Cristiani.

CRISTIANI. Mi conterrò nei limiti precisi della questione sottoposta al Senato, cioè nell'esame dell'opportunità della strada da Torino a Savigliano. Un solo senatore ha fatto opposizione alla concessione chiesta dalla società promotrice. Io non calcolo fra gli oppositori quel senatore il quale si è fatto campione dei nemici delle strade ferrate, giacchè la sua conclusione è stata anche favorevole alla strada di Savigliano, e la guerra da lui dichiarata alle strade ferrate non la considero che come una di quelle anomalie le quali succedono così frequentemente in chi è dotato di troppo ingegno. Limitandomi pertanto all'opposizione sola che venne fatta dal senatore Sauli, io comprenderei che egli si fosse opposto alla strada di Savigliano, qualora esistesse un'altra società la quale fosse disposta a condurre la strada sino al mare, e che la concessione alla società di Savigliano potesse essere d'ostacolo alla concessione supplicata da quella società. Comprenderei del pari la di lui opposizione nel caso pur anche in cui la società, disposta ad intraprendere la strada sino al mare, richiedesse favori maggiori di quelli chiesti dalla società di Savigliano; ma se io non comprendo la fatta opposizione dal momento che non vi è società che abbia presentato un progetto per andare sino al mare; ed anzi a questo proposito io debbo aggiungere (per la conoscenza particolare che ho dovuto prendere di questa materia nell'epoca in cui ebbi l'onore di esser membro della Commissione la quale nel 1844 si era occupata di stabilire la rete generale delle strade ferrate, e dell'esame di tutte le domande fatte da varie società), io debbo aggiungere che in allora, per quanto mi possa ricordare, non vi fu domanda per parte di società, che presentasse probabilità di successo, e che fosse disposta ad intraprendere la strada desiderata dal senatore Sauli.

Dunque, dacchè resta esclusa la possibilità dell'esistenza di una società seria che voglia intraprendere la strada verso il mare, la questione sta tutta in vedere se la possibilità (non

probabile almeno per molto tempo) della formazione di una società che voglia andare sino al mare, sia un motivo sufficiente per cui convenga impedire l'esecuzione di un'opera utile a quei paesi che profitteranno della strada di Savigliano. Ridotta la questione a questi termini, la cosa mi pare così chiara, che io veramente crederei far perder tempo al Senato insistendo maggiormente sull'opportunità d'approvare il progetto.

Voci. La chiusura! la chiusura!

PRESIDENTE. Il senatore Gallina, il quale aveva provocato questo incidente, e a cui appartierrebbe ora la parola, è scomparso dal suo stallo.

Interrogo dunque il Senato se vuol tener per chiusa la discussione generale.

(La discussione generale è chiusa.)

Leggo l'articolo 1:

« È accettata l'offerta fatta in data cinque marzo mille ottocentocinquanta per la costruzione e per l'esercizio di una strada ferrata da Savigliano a Torino dalli marchese Stanislao di Pamparato, conte Teodoro di Santa Rosa, conte Edoardo Rignon, Eusebio Golato, conte Camillo Benso di Cavour, fratelli Bolmida, Barbaroux e compagnia, Duprè padre e figli, conte Vittorio Seyssel d'Aix, fratelli Mancardi, Vincenzo Denina, Felice Rignon e compagnia, fratelli Nigra, Francesco Cesano, Carlo Defernex, e per procura Dietrich e M. Varon, tanto in nome proprio che in quello della società anonima da essi rappresentata, ed in conformità della nota di riparto delle azioni costituenti il fondo sociale, depositata presso il Ministero dei lavori pubblici. »

SAULI. Domando la parola sopra alcuni articoli del capitolato.

PRESIDENTE. Farò riflettere al senatore Sauli che se la discussione deve farsi sopra il capitolato cadrà più accoppiatamente nell'articolo 2, nel quale il capitolato è menzionato.

Nell'articolo 1 non si parla che di accettare l'offerta fatta. Questa discussione potrà perciò riservarsi all'articolo secondo.

Se non vi è osservazione, metterò ai voti l'articolo 1.
(È approvato.)

L'articolo secondo strettamente collegato coll'approvazione o disapprovazione del capitolato è questo:

« Art. 2. Li suddetti individui e società sono e rimangono concessionari di tale strada sotto l'esatta osservanza di tutte le clausole e condizioni del capitolato annesso alla presente legge. »

Se il capitolato presenterà discussioni particolari nelle quali sia necessario di votare sopra qualche articolo, allora il Senato delibererà nel modo col quale debba aver luogo questa discussione; perchè è noto al Senato che trattandosi di una concessione la quale forma testo di una convenzione già passata tra l'amministrazione e la società, non è così facile il poter separare alcuni articoli senza scomporre l'intero lavoro della convenzione.

Se dunque queste osservazioni non recheranno a conclusione nessuna, o alla disapprovazione di qualche articolo, allora si potrà o col voto di quest'articolo 2 intendere approvato anche il capitolato, oppure sottomettere ad una sola votazione il capitolato intero.

Che se le osservazioni che si faranno sul capitolato condurranno a discussioni tali che obblighino il Senato a separare dal complesso intero del capitolato alcuni articoli, allora il Senato delibererà se vorrà procedere in forma sospensiva o in altra guisa più accomodata all'argomento.

Intanto io accordo la parola al

SAULI. Sono diversi gli articoli sui quali io desidererei che si facesse qualche piccolo emendamento.

Primo è l'articolo 27, il quale dice:

« L'amministrazione potrà far sorvegliare per mezzo di commissari l'andamento e l'esecuzione dei lavori, » ecc.

Desidererei che invece della parola *potrà* si sostituisse quella di *dovrà*, per rendere sempre più sicura ed obbligatoria la sorveglianza che si deve fare sopra i lavori. Questa mutazione è minima e credo che si potrebbe. . .

PRESIDENTE. È bene che ella presenti tutte le difficoltà che intende opporre al capitolato, perchè allora si potrà fare la questione preliminare da me accennata, vale a dire in che modo si debba giudicare sulle variazioni a farsi. (Interruzione) Si sa che in un altro recinto è stato oggetto di discussione intricata e lunga il modo con cui si dovesse fare tale discussione.

Un senatore. Si deve leggere il capitolato.

SCLOPIS. Domando la parola per l'ordine della discussione.

PRESIDENTE. La parola è al senatore Sclopis.

SCLOPIS. Il capitolato fu letto negli uffizi, ed è per questa ragione che quando si parlò da principio, se il capitolato si dovesse leggere, nè io, nè altri miei colleghi, abbiamo fatta opposizione su ciò, perchè ci tenevamo informati dalla lettura che se ne era fatta negli uffizi. Se il capitolato, il quale veramente non solo è il midollo, ma la sostanza della legge, non è ammesso nelle sue rispettive parti, conviene, secondo mi pare, che allora prima d'entrare nella discussione di uno od altro degli articoli del medesimo, se ne dia lettura intiera, perchè allora soltanto potremo coordinare le nostre idee.

Le condizioni di un contratto molte volte, anzi quasi sempre sono corrispettive, correlative tra loro: non si tocca un testo senza che da un'altra parte il contesto se ne risenta. Per conseguenza mi pare che sarebbe bene che l'onorevole senatore Sauli indicasse la serie, come diceva il signor presidente, dei vari articoli del capitolato a cui egli ha alcun che da opporre. Ciò posto bisognerebbe risalire al capitolato, darne lettura, per farsi capaci della connessione o delle divergenze che potranno avere le osservazioni del senatore Sauli. Soltanto, ripeto, mi sono permesso di fare queste osservazioni per dichiarare le ragioni per le quali molti dei miei colleghi, ed io, non abbiamo insistito per la lettura del capitolato in principio, perchè noi ci tenevamo per edotti.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io deggio premettere un'osservazione che può recare qualche lume nella discussione. Questo capitolato è una convenzione che io ho fatto colla società, epperò io non posso intanto nè accettare, nè rifiutare assolutamente le modificazioni che s'intendessero di farvi. Non posso accettarle perchè essendo questo un contratto bilaterale, mi abbisogna il consenso dell'altra parte, la quale è in diritto di dire: se mi si accordano questi favori, io farò la strada, altrimenti mi tengo svincolato da ogni impegno incontrato coll'accettazione del capitolato. Bisogna adunque che il Senato dichiari se intende di rifiutare la concessione, qualora non si accettino dalla società queste o quest'altre condizioni; nè io potrò dichiarare di aderirvi o no, a meno che le modificazioni siano così tenui da nutrire fiducia di vederle accettate dalla società. A questo riguardo però mi è d'uopo far presente al Senato, che non si fu se non dopo lunghe discussioni e ripetute trattative che io giunsi a far accogliere dalla società il capitolato, quale ebbi

...avvi (e io non dico per imporre meno-
...in Senato il capitolato di cui è caso), ma solo per
giustificarmi della necessità in cui mi trovo di difenderlo in
tutte le sue disposizioni, salvo, ove non riuscissi nell'intento
di vederlo approvato, a dichiarare la società libera da ogni
suo impegno qualora non credesse di suo interesse accettare
la concessione colle varianti che venissero introdotte nel ca-
pitolato che deve servire di base alla medesima.

DE CARDENAS. Domando la parola per alcune spiega-
zioni.

PRESIDENTE. Il senatore Sauli non ha ancora esaurita la
sua proposizione.

La libertà d'opinione dee sempre rispettarsi, e nella con-
dizione speciale della questione che si agita, io proporrei al
Senato di permettere al senatore Sauli di dar tutte quelle di-
lucidazioni che crederà convenienti per mostrare che alcuni
capitoli compresi nella convenzione non meritano l'approva-
zione del Senato.

Quindi io vorrei proporre al Senato (per non contrariare il
voto già dato dal Senato di non leggersi di nuovo il capitolato)
che ciascun senatore esamini da sé tutta intiera la conven-
zione, e nella seduta di domani non si voti già sopra ciascuno
degli articoli intaccati dal signor senatore Sauli, ma si voti
sopra il complesso del capitolato, giacchè io tengo col mini-
stro dei lavori pubblici questa essere una convenzione in-
dividua ed inscindibile.

La società ha conchiuso un contratto col Ministero, sotto
alcune date e positive condizioni; dunque non è più in ar-
bitrio del Ministero d'imporre alle società condizioni diverse
da queste.

Se le osservazioni fatte dal senatore Sauli saranno di tanta
tale importanza che valga meglio rigettare tutta intiera
la legge, di quello che mettere articoli che possano essere
funesti al paese, il voto del Senato, calcolando tutta la por-
tata di queste opposte conclusioni, giudicherà del loro pa-
ragone, e voterà allora non sugli articoli in particolare, ma
sull'intero capitolato.

Se dunque il Senato acconsente, io darò la parola al signor
senatore Sauli, onde possa sviluppare le sue idee: quindi
pregherò il Senato a voler, nell'intervallo da oggi a domani,
esaminare gli articoli e le emendazioni del signor senatore
Sauli, e domani io non porrò ai voti la questione speciale, ma
bensì la questione generale, ovvero l'approvazione del capi-
tolato intiero.

Coloro che approvano la proposizione che ebbe l'onore di
fare il presidente, vogliano levarsi.

(Il Senato approva.)

SAULI. Io mi era indotto a fare qualche osservazione su-
gli articoli del capitolato, appunto perchè nel nostro ufficio
non se n'è data lettura.

Alleggerò, se mi è permesso, la testimonianza del signor
marchese Pallavicino-Mossi, il quale sa che io ho protestato,
e non ho voluto votare per la nomina del relatore, appunto

perchè a noi non s'era distribuito il capitolato da studiarci e
discutersi negli uffici dalla totalità dei senatori, considerando
come illegittima ogni deliberazione vertente soltanto sul te-
sto della legge composta di due o tre articoli insignificanti.

Ho letto poi il capitolato quando l'ebbi per via particolare;
ma se si vuol procedere nel modo che ci vien proposto, ac-
cettarlo tutto, cioè, o rigettarlo per intiero, mi sembra inu-
tile ch'io proponga emendamenti.

PRESIDENTE. Non avrò che a mettere ai voti l'arti-
colo 2.

Chi approva l'articolo 2, voglia alzarsi.

(È approvato.)

Metto ai voti il capitolato intiero, ossia la convenzione pas-
sata tra l'amministrazione e la società.

(È approvato.)

Si passa allo squittinio segreto.

FALCOCAPA, ministro dei lavori pubblici. E il terzo ar-
ticolo?

PRESIDENTE. Questo non è articolo di legge, è solo for-
mola generale.

Prima di verificare il risultato dello squittinio, siccome
non vi ha nulla da porre all'ordine del giorno non essendovi
rapporto di Commissioni, mentre per altro vi ha una legge
la quale era stata votata d'urgenza, e della quale non vedesi
ancora comparire il rapporto, così io debbo interrogare il
presidente di questa Commissione, cavaliere Provana del
Sabbione, ad indicare quali siano i motivi pei quali non è
ancora comparsa la relazione sul soccorso da darsi agli e-
migrati.

PROVANA DEL SABBIONE. La Commissione si è radu-
nata quattro volte, e ad una di esse favorì intervenire il si-
gnor ministro dell'interno recando seco varie carte necessarie
per chiarire la cosa, dicendo però che avrebbe somministrate
altre carte. Invitato la seconda volta, ha risposto che le carte
si trovavano ancora presso la Camera dei deputati, e che
non gli erano state restituite.

Credo che appena le potrà avere ce le comunicherà, ed
allora la Commissione darà termine al suo lavoro.

PRESIDENTE. Domani non vi può essere seduta pub-
blica.

Io ho frattanto l'onore d'invitare la Commissione a voler
fare al ministro dell'interno i più solleciti inviti, perchè questa
comunicazione abbia ad essere effettuata il più presto possi-
bile, acciò possano continuare i relativi lavori, e non appaia
negligenza del Senato il ritardo di una legge di tale natura.

Risultato dello squittinio.

Votanti	46
Voti favorevoli	44
Voti contrari	2

(Il Senato adotta.)

La seduta è sciolta alle ore 5.