

TORNATA DEL 27 MAGGIO 1853

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BARONE MANNO.

SOMMARIO. *Sunto di petizioni — Costituzione degli uffizi — Relazione sui titoli d'ammissione a senatore del conte De Maugny e proclamazione — Approvazione del progetto di legge per un mutuo di lire 400 mila a favore dei cittadini sardi colpiti di sequestro nel Lombardo-Veneto — Discussione sul progetto di legge per la concessione della strada ferrata della Savoia — Aggiunta all'articolo 2° proposta dall'ufficio centrale, appoggiata dal ministro dei lavori pubblici — Obbiezioni del senatore Doria — Risposte del presidente del Consiglio e del ministro dei lavori pubblici — Discorsi in favore del progetto dei senatori Billet, De Maugny, Sauli e Maestri — Chiusura della discussione generale — Approvazione degli articoli 1 e 2 coll'aggiunta proposta dall'ufficio centrale e del progetto.*

La seduta è aperta alle ore 2 3/4 pomeridiane.

PRESIDENTE. Si dà lettura del processo verbale della precedente tornata.

QUARELLI, segretario, legge il processo verbale, il quale è approvato, e il sunto delle seguenti petizioni:

846. Cinque notai esercenti in Torino porgono al Senato motivate istanze per la modificazione della legge d'imposta sulle professioni ed arti liberali, nel senso che venga fissata per medesimi la tassa in proporzione del lucro che ritraggono dall'esercizio della loro professione.

847. Cento settanta cittadini di Albertville domandano che il tronco della strada ferrata della Savoia tendente a Ginevra venga diretto da Ayton ad Albertville e Annecy, invece di seguire il tracciato segnato al numero 2 dell'articolo primo del capitolo annesso al progetto di legge.

PRESIDENTE. Si dà anche contezza della costituzione degli uffizi del Senato, e della nomina di alcuni uffizi centrali sulle leggi trattate quest'oggi negli uffizi.

QUARELLI, segretario, legge:

UFFIZIO I.

Stara, presidente — De Margherita, vice-presidente — Gioia, segretario.

UFFIZIO II.

Sclopis, presidente — D'Azeglio, vice-presidente — Vesme, segretario.

UFFIZIO III.

Alfieri, presidente, — Sonnaz, vice-presidente — Maestri, segretario.

UFFIZIO IV.

Cristiani, presidente — Colla, vice-presidente — Jacquemoud, segretario.

UFFIZIO V.

Della Torre, presidente — Bava, vice-presidente — Piezza, segretario.

Ufficio centrale per la legge sulla costituzione d'una rete di strade nella provincia di Nizza.

De Cardenas — Bermondi — Maestri — Albini — Caccia.

Ufficio centrale per la legge portante l'erazione in comuni di alcune borgate della Sardegna.

Stara — Vesme — Moris — Albini — Massa-Saluzzo.

Ufficio centrale per la legge portante la soppressione del comune di Gerola ed aggregazione del medesimo a quello di Casei.

De Margherita — Pallavicino-Mossi — Galli — Balbi-Piovera — Cristiani.

RELAZIONE SUI TITOLI D'AMMISSIONE DEL SENATORE DE MAUGNY.

PRESIDENTE. La parola è al senatore Chiodo relatore dei titoli d'ammissione del senatore conte Clemente de Maugny.

CHIODO, relatore. Signori senatori, il primo ufficio incaricato di esaminare la validità dei titoli del signor conte Clemente de Maugny, nominato senatore del regno con decreto reale del 17 ottobre 1848, ha riconosciuto che in lui si riuniscono le qualità volute dall'articolo 33 dello Statuto, mentre, nato nel 1798, ha oltrepassata l'età di anni 40, ed elevato al grado di maggior generale sino dall'ottobre del 1839, e promosso a tenente generale nel mese di maggio del 1848, si trova compreso nella categoria 14 nel detto articolo indicata.

Il suddetto ufficio mi ha dato l'onorevole incarico di ciò riferirvi e di proporvi l'ammissione del signor conte De Maugny.

PRESIDENTE. Chi approva le conclusioni della Commissione ora lette, si levi in piedi.

(Il Senato approva.)

A nome del Senato ho l'onore di proclamare a senatore il luogotenente generale De Maugny.

Prego i signori questori di volerlo introdurre nell'aula a prestare giuramento.

(I senatori D'Azeglio e Mosca questori introducono il signor senatore De Maugny, il quale, previa lettura della solita formula, presta giuramento.)

In seguito all'ammissione del senatore De Maugny, il numero legale richiesto per le nostre deliberazioni è ora di 48.

APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER UN MUTUO DI LIRE 400 MILA A FAVORE DEI CITTADINI SARDE COLPITI DI SEQUESTRO NEL LOMBARDO-VENETO.

PRESIDENTE. Il progetto di legge sul quale il Senato è chiamato a dare le sue deliberazioni è il seguente. (Vedi 3° vol. Documenti, pag. 1694.)

Se non chiedesi la parola, io metterò in votazione separata gli articoli della legge:

« Art. 1. È aperto al ministro delle finanze un credito di lire 400 mila all'oggetto di convertire questa somma in tanti mutui parziali a favore di quei cittadini sardi domiciliati nel paese che furono privati di ogni loro reddito e mezzi di sussistenza per effetto del sequestro imposto sui loro beni col proclama del Governo austriaco in data 13 febbraio 1853. »

(È approvato.)

« Art. 2. L'ammontare delle somme che saranno date a mutuo dovrà essere proporzionato alle sostanze possedute dai detti sudditi sardi nel regno Lombardo-Veneto, non che alle condizioni delle loro famiglie, e non potranno in qualunque caso eccedere per ogni famiglia la somma di lire 5 mila ed i due terzi delle rendite sequestrate. »

(È approvato.)

« Art. 3. Questi mutui dovranno concedersi senza corrispondenza di interessi e colla condizione che la somma mutuata debba restituirsi entro l'anno dal giorno in cui avranno acquistati convenienti mezzi di sussistenza. »

(È approvato.)

« Art. 4. Il credito aperto colla presente legge verrà iscritto in apposita categoria del bilancio delle spese generali. »

(È approvato.)

Si procede all'appello nominale per lo squittinio segreto.

Risultamento della votazione:

Votanti..... 56

Voti favorevoli..... 48

Voti contrari..... 8

(Il Senato adotta.)

DISCUSSIONE E APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA CONCESSIONE DELLA STRADA FERRATA DELLA SAVOIA.

PRESIDENTE. Secondo l'ordine del giorno cade ora in discussione il progetto di legge riguardante la concessione

della strada ferrata della Savoia, così concepito (Vedi 3° vol. Documenti, pag. 1712.)

Dichiaro aperta la discussione generale su questo progetto di legge, ed invito i signori senatori che vorranno parlare a comprendere nelle loro osservazioni il capitolato che fa parte integrante del medesimo, perchè, salvo che venisse sollevata qualche questione sopra gli articoli del capitolato, la quale meritasse una deliberazione della Camera, seguendo lo stile solito riguardo a leggi di simile natura, io proseguirò senza più a mettere in votazione gli articoli del progetto.

La parola è al relatore dell'ufficio centrale.

CHIODO, relatore. Prima che si apra la discussione debbo far presente al Senato che, mentre era già depositata la relazione, venni avvertito che l'articolo 2 del progetto di legge in cui si dichiara che il capitolato d'oneri sottoscritto il 20 aprile avrà piena ed intera esecuzione e formerà parte integrante della legge, non fa cenno delle aggiunte che la Camera dei deputati introduceva negli articoli 15 e 76 di detto capitolato e consentite dalla società concessionaria.

Per rimuovere ogni dubbio, l'ufficio centrale m'incarica di proporvi di aggiungere all'articolo 2 dopo le parole: *riceveranno la loro piena ed intera esecuzione* queste altre: *come pure le aggiunte agli articoli 15 e 76 del capitolato d'appalto anzidetto state accettate dalla società concessionaria.*

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io credo che l'aggiunta proposta dall'ufficio centrale sia assolutamente necessaria.

Il non essersi fatto cenno nel testo del progetto di legge delle disposizioni state aggiunte nel capitolato di concessione dalla Camera dei deputati di consenso dei rappresentanti della società stessa fu una mera inavvertenza, la quale però vuol essere corretta onde mettere in armonia la legge col capitolato riformato.

Nell'approvare la legge non si è badato che col tenore della medesima si sanzionava puramente il capitolato stato convenuto il 20 aprile colla società Lafitte e Bixio, il quale capitolato non poteva comprendere le aggiunte posteriormente fattevi dalla Camera stessa in occasione della discussione del progetto di legge. Questo, ripeto, è una rettificazione di redazione, la quale, son certo, non incontrerà alcuna difficoltà nell'altra Camera, poichè con essa sostanzialmente non si fa che sancire il suo voto.

PRESIDENTE. La parola è al senatore Doria.

DORIA. Signori senatori, la proposta di legge sottoposta in questo momento alle vostre deliberazioni concerne direttamente gli interessi di una nobilissima provincia del nostro Stato e quelli di tutto il regno; mi sembra quindi inutile di dichiarare altamente che io al pari di tutti i miei colleghi non posso non rallegrarmi di veder prossima l'epoca in cui una nuova sorgente di ricchezza e di prosperità sarà data alla Savoia e con essa a tutto lo Stato. E mi gode l'animo di vedere raccolti in questo recinto tutti i nostri onorandi colleghi della Savoia accorsi qui con giusta e lodevole premura a difendere ed a promuovere gli interessi della loro provincia nativa. Essi possono esser certi di trovare in ciascheduno di noi tutta quella simpatia e quel concorso che loro son dovuti; poichè a ciascun di noi, come a loro medesimi sono cari gli interessi di una provincia che ha pagato così nobilmente alla patria comune il suo contingente glorioso di sangue, ed è pronta a dividere con noi in ogni occasione le sorti fortunate od avverse.

Il Senato però vorrà concedermi di sottoporre alle sue riflessioni alcuni dubbi insorti nella mia mente e dal cui scioglimento dipende il coscienzioso voto che sarò per dare a

questa proposta di legge. A molti è sembrato che la garanzia del 4 1/2 per 100 stipulata nell'articolo 8 del capitolato sia onerosa assai allo Stato, tanto più qualora si osservi che essa è fatta per la durata certamente non breve di quasi un secolo intero. Io chieggo se potrà mai questa linea di via ferrata produrre un beneficio maggiore del 3 per 100; se l'esportazione delle sete e dei risi, se gli oggetti di manifattura provenienti dall'estero, se il movimento dei viaggiatori potranno giammai produrre tali risultati da sorpassare la cifra testé indicata.

Accresce le mie dubbiezze il pensare che molti e molti anni probabilmente saranno trascorsi prima che non venga operato il traforo del Moncenisio. E dall'altro canto chi può prevedere le emergenze che nello spazio d'un secolo potranno succedere? In caso di guerra, a cagion d'esempio, cessando le relazioni commerciali, interrompendosi il passaggio dei viaggiatori, mancando i consueti introiti, non dovrà forse lo Stato soggiacere al pagamento totale dell'interesse e quindi sobbarcarsi ad un carico che di troppo sovrasta alle condizioni del pubblico erario?

Mi si dirà che al tronco di via ferrata da Vigevano a Mortara è stata accordata la stessa agevolazione, concedute le condizioni medesime: ma come mai potrà reggere il confronto fra due linee per la loro rispettiva lunghezza, per la loro importanza commerciale, e per tanti altri riflessi d'indole e di qualità così disparate? Ciò che ha potuto farsi per la via da Vigevano a Mortara potrà venir fatto senza pericolo e senza danno per la finanza per la linea di Savoia? Nessuno, io mi penso, troverà fuor di luogo od irragionevole questo mio dubbio. V'ha di più: dall'alinea dell'articolo 10 del capitolato presente risulta che il pagamento del 4 1/2 per 100 incomincerà ad esser fatto non sì tosto si porrà mano ai lavori, laddove nell'articolo 29 del capitolato della via di Mortara è detto che il pagamento dell'interesse comincerà ad essere fatto solamente quando la via sarà in pieno esercizio. E poi, come potrà farsi per un capitale che può oltrepassare i sessanta milioni ciò che ha potuto farsi senza inconveniente per un capitale che, a detta del capitolato, non sarà mai per eccedere un milione e mezzo? La semplice enunciazione di queste cifre basta a distruggere ogni possibilità di paragone fra le due vie di cui è menzione.

Finchè, del resto, il Moncenisio non sarà traforato, le popolazioni della Savoia troveranno più vantaggioso e più comodo di recarsi ai mercati di Lione e di Ginevra, anziché a quelli del Piemonte; ed ecco una nuova considerazione che mi fa titubante ed incerto ad approvare il progetto di legge con tutte le condizioni che esso racchiude. A dirla schietta io preferirei di gran lunga di concedere un sussidio all'annuire alla condizione del 4 1/2 per 100 che ci viene proposta, poichè accordando un sussidio, il sacrificio sarebbe fatto per una volta e non si esporrebbero le finanze dello Stato ad un pericolo che può durare un pezzo e che può sortire fatali conseguenze.

Io aspetto risposta a questi miei dubbi i quali mi sembrano abbastanza gravi e degni di riscuotere l'attenzione del Ministero e de' miei colleghi. Ed ove la risposta valga a dileguarli, io mi reputerò fortunatissimo di poter dare senza scrupolo di coscienza un voto affermativo ad una proposta di legge intesa a procacciare ad una eletta e cara provincia del nostro Stato grandi vantaggi commerciali e materiali, ed a promuovere l'incremento della sua prosperità da noi tutti ardentemente e sinceramente desiderate.

Signori senatori! Avventurarsi a concedere una garanzia

del 4 1/2 per 100 per 99 anni, oltre i 4 che dovranno essere impiegati nell'esecuzione de' lavori, sopra un capitale non determinato, la cui somma può ascendere a 60 e più milioni e senza comprendere in esso i fondi occorrenti alla perforazione delle Alpi, mi pare cosa grave e degna di essere meditata con ponderazione prima di pronunziare un voto che potrebbe fare la rovina delle finanze dello Stato. Concludo perciò sperando che queste riflessioni non parranno indegne di essere prese in seria considerazione da questa illustre assemblea.

DE MAUGNY. Je demande la parole.

PRESIDENTE. Il y a des orateurs qui se sont faits inscrire; vous aurez la parole après eux.

La parole est à Monseigneur Billet.

CAVOUR, presidente del Consiglio dei ministri, ministro delle finanze. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il signor ministro delle finanze ha la parola.

CAVOUR, presidente del Consiglio dei ministri, ministro delle finanze. Siccome l'onorevole senatore ha mosso un dubbio sopra la parte finanziaria del progetto, io mi credo in debito di dare immediatamente una risposta che varrà, spero, a chiarire e dissipare i dubbi che egli ha manifestati.

L'onorevole preopinante ha dichiarato schiettamente che egli favorisce il progetto di legge e che anzi lo accoglie con piacere. Ma, fattosi ad esaminare la condizione colla quale il Governo garantisce per 99 anni l'interesse del 4 1/2 per 100 alla compagnia concessionaria, egli fa in primo luogo osservare che forse questa garanzia potrebbe riuscire soverchia; in secondo luogo teme che questa garanzia possa indurre un sacrificio permanente o troppo oneroso per le finanze dello Stato.

Io farò osservare che una volta adottato il sistema della garanzia d'interesse, non era sperabile di ottenere da una compagnia seria, da una compagnia composta di persone che cerchino di impiegare i loro capitali, un interesse minore del 4 1/2 per 100. E in vero, quando noi vediamo che le nostre rendite danno un frutto maggiore del 5 per 100; quando vediamo che i corpi morali i più accreditati dello Stato non possono trovar denaro se non ad un tasso maggiore del 4 1/2 per 100, come accadde testé alla città di Torino, non possiamo meravigliarci che capitalisti, prima di impegnare i loro denari in un'impresa industriale, vogliano avere assicurato un interesse del 4 1/2 per 100. Né vale il dire che per un'impresa industriale basta un interesse minore, perocchè noi vediamo che il corso delle azioni industriali ragguagliato al prodotto d'esse azioni è meno elevato del corso dei fondi pubblici dello stesso paese. Infatti, se il corso delle rendite francesi è paragonato col corso delle principali strade ferrate già in esercizio, si vedrà che i denari impiegati in strade ferrate danno un reddito maggiore di quelli impiegati in fondi pubblici. Così in Francia se comprate del 4 1/2 per 100, avrete un reddito del 4 2/5; se invece comprate delle azioni delle strade ferrate del nord, delle azioni dell'orleanese, che sono strade vecchie, e le cui azioni sono, si può dire, già nelle mani dei capitalisti e non più in quelle degli speculatori, esse vi daranno un interesse del 5 1/4 per 100.

La stessa cosa si verifica in Inghilterra dove i fondi pubblici al corso attuale non producono che il 3 per 100 scarso, poichè i consolidati sono al disopra del pari, e le azioni dei principali strade ferrate al corso attuale danno un interesse maggiore del 4 per 100. Quindi voi vedete che nei paesi i più popolati il denaro impiegato nelle imprese industriali frutta un interesse maggiore che non quello impiegato nei fondi

pubblici. Ciò posto, non era sperabile che i capitalisti volessero impegnare i loro denari ad un tasso molto minore di quello dei fondi pubblici; è già molto che essi abbiano consentito ad un tasso minore di quello dei fondi pubblici del 1/2 per 100. Questa differenza è quella che trova un compenso nella possibilità di un maggiore prodotto quando la strada sia finita e venga a svolgersi in essa un traffico che dia un prodotto considerevole.

Ed io non vedo perchè, dopo avere assicurato il 4 1/2 per 100 alla strada di Vigevano, non possiamo invocare questo esempio in favore della strada ferrata della Savoia.

Il senatore Doria dice non essere il caso identico. In vero se vi è differenza, io credo che questa sia in favore della strada di Savoia, giacchè quella di Vigevano quantunque utile, non si può dire di un'utilità generale, servendo essa alle relazioni di una città bensì interessante e fiorente col rimanente dello Stato, ma non gran fatto alle relazioni internazionali, laddove la ferrovia della Savoia interessa non solo la Savoia, ma tutte le provincie dello Stato indistintamente che si varranno più o meno di essa per le loro relazioni colla Francia, coll'Inghilterra e gran parte dell'Europa settentrionale; quindi, come ognun vede, essa ha un carattere di una utilità ben più estesa che non l'abbia quella di Vigevano.

L'onorevole preopinante indicava esservi una differenza nel capitolato, che cioè nel capitolato della strada di Vigevano le azioni non avrebbero diritto ad interesse se non dal giorno in cui l'opera fosse compiuta, mentre nella ferrovia della Savoia le azioni debbono fruttare dal momento in cui se ne opera il pagamento.

Questa differenza ha due motivi: il primo si è che la strada di Vigevano non presentando quasi difficoltà di sorta nella sua esecuzione, può e deve essere compiuta in poco più di un anno; e difatti, mentre l'opera è stata cominciata or sono pochissimi mesi, credo che possa esser portata a compimento nella primavera del 1854, costicchè brevissimo è il periodo durante il quale i versamenti non frutteranno interesse, e un capitalista può benissimo stare sei mesi e anche un anno senza ricavare frutto dai suoi capitali. Ma le cose procederanno molto diversamente per la strada di Savoia cui la società si assunse l'obbligo di compire in quattro anni, a far tempo dall'approvazione definitiva del progetto.

Io spero che la società potrà adempire fedelmente e rigorosamente a questo impegno, benchè, per vero dire, a portare a compimento tutta l'impresa il tempo di quattro anni non possa dirsi soverchio, tanto più se si tiene conto delle difficoltà che si avranno a vincere in alcune parti di questa gran linea, onde evidentemente conviene che la società che ne assume l'esecuzione spinga i lavori con tutta alacrità e solerzia.

Ora nè sarebbe probabile, nè sperabile che i capitalisti rinunciassero ai frutti dei loro denari durante un periodo di tempo così lungo. Lo speculatore potrebbe forse interessarsi in questa impresa nella speranza di negoziare e rivendere le sue azioni, ma il vero capitalista non vi prenderebbe parte sicuramente, se in uno spazio così lungo, come quattro anni, dovesse rimanersi senza ritrarre il frutto dei suoi capitali.

E ciò è così vero che il Governo non ha mai rifiutato alle compagnie nazionali che si sono costituite per costruire strade ferrate nell'interno, di stipulare nei capitolati un interesse sui versamenti operati.

Il Governo ha fatto di più.

Avendo compilato egli stesso gli statuti della strada ferrata di Novara, venne ivi inserito un articolo con cui si stabilì che

la compagnia corrisponderà un interesse agli azionisti in proporzione dei versamenti operati.

Ed anzi, come questo capitolato fu fatto or sono quasi 18 mesi, e così in epoca in cui meno prospere erano le condizioni finanziarie di questo paese e dell'Europa, ha stabilito che l'interesse da corrispondersi agli azionisti non sarebbe solo del 4 1/2 per 100, ma del 5, e debbò dire che di questa condizione la responsabilità ricade intieramente sopra di me, perchè mi ricordo aver aggiunto quest'articolo al capitolato che era stato proposto senza la mia cooperazione.

Quindi, ripeto, la condizione del pagamento dell'interesse è indispensabile onde capitalisti seri prendano parte all'opera. Forse oltre alle ragioni già accennate per la strada di ferro di Vigevano ve ne ha ancora un'altra.

La strada di ferro di Vigevano era assunta da una società di Vigevanaschi, la massima parte dei quali veniva indotta a prendere interesse a questa speculazione non dal desiderio di fare un buon affare, ma da quello di procurare alla propria città un facile mezzo di comunicazione. La spesa era limitata: la popolazione di Vigevano è ricca e molto affezionata al proprio paese, e quindi si è potuto raccogliere senza grave difficoltà la somma necessaria per mandare ad effetto questa impresa, senza il bisogno di ricorrere ai capitalisti estranei alla località. Ma sicuramente la strada di Savoia non si potrebbe compiere cogli stessi mezzi, quantunque i Savoiani non siano meno dei Vigevanaschi affezionati al loro paese, perchè io credo che, ad onta della loro migliore volontà e del loro patriottismo, non potrebbero essi raccogliere nella Savoia stessa il capitale necessario per mandare ad esecuzione un'impresa così colossale come è quella della ferrovia *Vittorio Emanuele*.

Mi pare con ciò d'aver dimostrato che il tasso del 4 1/2 non è esagerato quando si voglia entrare nel sistema della garanzia d'interessi.

L'onorevole senatore Doria ha detto che egli avrebbe dato la preferenza al sistema dei sussidi, amando meglio vedere lo Stato contribuire per una somma in questa impresa.

In verità non posso dividere quest'opinione, giacchè io ho ferma speranza che in un avvenire più o meno lontano questa strada darà un interesse uguale a quello garantito dal Governo, e quindi io credo che in definitiva si verrà a pagare meno col sistema della garanzia che col quello del sussidio.

D'altra parte l'onorevole senatore sa che le finanze versano in condizione assai difficile; che il Governo deve fare sacrifici per promuovere altre imprese per le quali non si può adottare il sistema della garanzia di interessi, e che quindi sarebbe stato forse imprudente l'impegnarsi a somministrare un capitale, per cui sarebbe stato mestieri ricorrere al credito.

Del credito bisogna usarne colla maggior parsimonia possibile. Pur troppo ne abbiamo già fatto in questi ultimi tempi un uso larghissimo, e se vogliamo mandare ad effetto tutti i progetti che sono in campo, sarà forse necessità farne uso ancora in avvenire. Trovandosi quindi un mezzo di raggiungere l'intento col quale riuscisse minore il sacrificio senza aver bisogno di ricorrere direttamente al credito, a mio avviso, era da preferirsi.

Si noti ancora che se avessimo acconsentito ad un sussidio, sarebbe stato necessario il darlo man mano che i lavori si compivano, ossia pel proseguimento di questi; laddove la garanzia degli interessi non comincerà che ad opera compiuta, cioè fra quattro o cinque anni quando la strada sarà

finita; quindi nelle condizioni nostre io opino che sia cosa prudente il rimandare ad epoca la più lontana il sacrificio e il rigettare sull'avvenire quei pesi che non ricadono necessariamente sul presente.

Infine l'onorevole preopinante si mostrava intimorito dall'onere che questa garanzia può far ricadere sulle finanze dello Stato.

Ho detto che io sperava in un avvenire più o meno lontano di vedere i prodotti di quella strada raggiungere una cifra tale da rendere illusoria questa garanzia. E nel vero, se si considera essere questa ferrovia la più breve tra la Francia e l'Inghilterra e l'Italia non solo, ma tutto l'Oriente, si può bene accogliere fiducia che il traffico su questa via acquisterà uno sviluppo quale non sarebbe facile il definire fin d'ora. Sicuramente se tutti i viaggiatori che dalla Francia e dall'Inghilterra e da una parte della Germania vengono in Italia e vanno in Oriente seguissero la nuova strada, io credo che fin dai primi anni la garanzia sarebbe, come dissi, illusoria.

Nullameno non volendo farmi soverchie illusioni, ammetterò che nei primi anni il prodotto della strada non sarà pari al 4 1/2 guarentito alla società.

Ammetterò anzi la cifra dell'onorevole senatore Doria, cioè quella del 3 per 100; nel qual caso il Governo dovrebbe aggiungere l'1 1/2 per portare il reddito della società al 4 1/2 guarentito, quindi aggiungere lire 750 mila all'anno.

Ora venne già dimostrato come lo Stato ricaverrebbe dalle economie sopra vari servizi e da maggiori dirette entrate da effettuarsi fra poco tempo sopra alcuni rami di finanze una somma maggiore di queste 750 mila lire.

Le economie delle spese di posta dispenseranno lo Stato da una spesa di oltre 140 mila lire; quelle delle strade produrranno un'economia di egual somma; quelle sui trasporti di generi di privata, sui trasporti dei militari, sui trasporti dei detenuti, sui trasporti degli indigenti produrranno una economia di altre lire 100 mila, e così un'economia diretta di 400 mila lire. L'apertura di questa strada aumenterà necessariamente in limiti più o meno larghi, ma in limiti sicuramente considerevoli, il transito, il concorso dei forestieri, così nella Savoia, come nel Piemonte, e quindi accrescerà quello sulla strada ferrata dello Stato da Torino a Genova.

Egli è difficile lo stabilire un calcolo anche approssimativo di questo maggior prodotto; ma siccome i viaggiatori che traversano le nostre linee di strade, percorreranno l'intera linea, cioè quella da Susa a Genova, siccome questi appartengono sicuramente in gran maggioranza alla classe agiata, la quale suoi servirsì delle vetture di prima o seconda classe, così basterà un lieve aumento onde far produrre allo Stato un'entrata di 350 mila lire, le quali, aggiunte alle altre somme, produrranno appunto le 750 mila lire di cui si parla.

Ma quand'anche lo Stato non ricavasse direttamente un'economia sui servizi pubblici e sui servizi in relazione colla strada ferrata di Savoia, come colla strada propria la somma di lire 750 mila, io dico che il sacrificio che farebbero le finanze dello Stato sarebbe largamente compensato dai benefici indiretti straordinari che risulterebbero per il paese e quindi per le finanze, giacchè come ebbi più volte a ripetere al Senato, quando il paese conseguisce un guadagno, le finanze ne hanno sempre la loro parte, od in un modo od in un altro decimano questo beneficio.

Ora questa ferrovia produrrà immensi risultati primamente alla Savoia, facilitando lo smercio dei prodotti suoi, attirando in quelle provincie molti forestieri, svegliando l'attività economica industriale di quel paese; secondariamente anche alle provincie del Piemonte.

La maggior parte della nostra esportazione ha luogo in Francia; sopra un commercio calcolato di 80 o 90 milioni, quasi 50 vanno colà: perciò la linea la più importante per le provincie piemontesi è la francese, perchè, lo ripeto, i nostri vini, i nostri risi, le nostre sete, le nostre moresche, i nostri oli vanno per la massima parte in Francia.

Ora una linea ferrata, la quale diminuirà di molto le spese di trasporto, rendendolo anche più celere, profitterà in una larga misura ai nostri produttori nazionali.

Io faccio gran caso del commercio di transito, come pure della strada del Lukmanier che deve promuovere nel nostro paese un gran transito, ma tuttavolta io credo che il commercio suddetto abbia un'importanza molto minore del vero commercio del paese, del commercio nazionale.

Quindi questa strada ha su quella del Lukmanier il vantaggio che il commercio nazionale ha su quello di transito.

Io qui non ripeterò i calcoli che furono fatti nella relazione presentata alla Camera dei deputati sul costo attuale del trasporto delle principali merci da Torino a Lione e su quello del trasporto quando la strada ferrata sarà in attività. Il fatto sta che per un sol rano, quello dei risi, si verificherà un'economia di 400 o 500 mila lire all'anno fra il costo attuale e quello dopo lo stabilimento della ferrovia.

Questa strada poi avrà per effetto di mettere Torino a poche ore di distanza da Lione, per cui la nostra capitale sarà una piazza quasi d'approvvigionamento per le fabbriche di seta di Lione.

Quando un fabbricante di Lione potrà venire a Torino in 7 od 8 ore, invece di comprare sulla piazza di Lione, o di far comprare da uno spedizionere o da un corrispondente a Torino, verrà egli stesso a far i suoi acquisti sulla nostra piazza, e siccome presso noi l'industria serica sta svolgendosi in progressione rapidissima, mercè la libertà che noi ora abbiamo accordato a questa industria, io ho la speranza di vedere il Piemonte diventare uno dei principali centri dell'industria serica.

Già quest'anno si è osservato per la prima volta il fatto dei bozzoli prodotti in Siria e filati in Piemonte, di sete della Cina mandate da Loudra per esser lavorate in Piemonte, e questo credo non sia che il principio di un grandissimo sviluppo di questo ramo d'industria nazionale, e quando questa sarà per raggiungere l'intero suo sviluppo, e Torino si troverà in relazione immediata con Lione, indubitatamente questa nostra ferrovia ci procurerà un immenso beneficio.

Quindi io dico che, quand'anche ne dovesse risultare dalla sua costruzione un sacrificio per le finanze, un sacrificio non compensato dalle economie indicate, sarebbe ancora provvido consiglio, economico e finanziario l'acconsentire alle condizioni necessarie per promuovere l'eseguimento di questa strada.

Io mi lusingo che queste spiegazioni abbiano ad essere giudicate appaganti dall'onorevole senatore Doria e che avrà così la consolazione di procacciargli il piacere (poichè così appunto disse) di poter dare un voto benigno al presente progetto di legge.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Ho chiesto la parola per aggiungere ancora una spiegazione riguardo al paragone che il signor senatore Doria ha fatto tra le condizioni della concessione della strada ferrata di Savoia, e quelle della ferrovia da Mortara a Vigevano, in ordine alla garanzia d'interesse in entrambe le concessioni accordate sul capitale necessario alla costruzione delle strade.

A tenore dell'articolo 8 del capitolato d'oneri, stato stipulato colla società Laffitte e Bixio, lo Stato non è punto obbli-

gato a pagare gli interessi del capitale che si va mano a mano impiegando nella costruzione della strada, mentre ivi è detto chiaramente che questi interessi, accomunati alle spese di redazione dei progetti, di amministrazione, di sorveglianza e simili, costituiranno in un colle somme richieste per l'esecuzione dei lavori, per la provvista del materiale fisso e mobile, il capitale sul quale cadrà ad opera compiuta ed aperta la strada all'esercizio, la garanzia del 4 1/2 pattuita. Gli interessi dunque delle somme versate dagli azionisti o prese ad prestito saranno pagati dalla società, ma computati come tutte le altre spese sul capitale totale della impresa.

Ora la stessa e precisa condizione venne fatta alla ferrovia di Vigevano, colla sola differenza che per quella impresa il capitale era determinato in somma fissa, essendo stato previamente redatto e maturamente esaminato dal Governo il progetto della strada la cui perizia saliva, salvo errore, a lire 1,327,000.

A questa somma furono parimenti aggiunte le spese di amministrazione, direzione e sorveglianza dei lavori, spese calcolate a lire 50 mila, ed inoltre gl'interessi da pagarsi agli azionisti durante i lavori in lire 40 mila; quali somme unite a quella calcolata per le spese imprevedute formano il totale di un milione e mezzo sul quale cade la garanzia del 4 1/2 per cento portata dal capitolato; perciò l'onorevole senatore vede che siamo perfettamente nello stesso caso, giacchè nel capitolato della ferrovia della Savoia venne pure inteso, come dissi, che gl'interessi che la compagnia pagherà durante l'esecuzione della strada saranno computati nel capitale assicurato dallo Stato.

Quanto poi ai dubbi sollevati dall'onorevole senatore sulla incertezza del costo totale dell'impresa che egli porta a 60 o 70 milioni, mi permetta di dirlo, sono troppo vaghi e generici.

Il Governo nell'addivenire a trattative colla società è partito da basi determinate, se non assolutamente, almeno molto ponderate, ed a suo credere assai ragionevoli. Queste basi egli aveva segnate nel programma di concorso per la costruzione della ferrovia di cui si tratta, pubblicato sin dal mese di agosto dell'anno scorso, fissandone l'importo approssimativo in lire 250 mila per chilometro.

Egli dirà che anche questa valutazione non era assoluta e positiva; certo che no; ma essa era bastantemente fondata perchè dedotta dalle condizioni del terreno, da studi di massima e livellazioni state fatte antecedentemente, ed infine dal confronto dell'importare di vari tronchi di strade ferrate poste in circostanze identiche di località.

Dirò poi che in questi calcoli erano stati contemplati alcuni tronchi di strada i quali, come quello discorrente nella valle del Fier, il passaggio della valle degli Usses, altri tronchi nella valle dell'Arc da Modena fino ad Aiguebelle erano stati peritati fino a 400 mila lire; l'importo di questi tronchi posto a ragguglio con alcuni altri della stessa strada di assai più facile e meno costosa esecuzione, somministrò la spesa media di lire 250 mila per chilometro, raggugliata su tutta la lunghezza della strada.

Questi calcoli però non essendo di una rigorosa esattezza, perchè non basati ad un progetto definitivo e concreto, non furono nè ammessi nè contestati dalla società che si presentò a chiedere la concessione. Non avendo dessa fatto studi nè di massima nè di dettaglio, osservò al Governo che, senza riguardare come insufficiente la della somma, essa non poteva però impegnarsi verso aspiranti cointeressati all'impresa, cioè i sottoscrittori delle azioni, ad accettare qual somma fissa

ed invariabile quella approssimativamente come sovra determinata.

Ecco perchè si è rinunciato a tener ferma la condizione che non dovesse essere ecceduto il massimo di 250 mila lire per chilometro.

Quanto poi alla eccedente soverchia entità dell'interesse, guarentito dallo Stato alla compagnia nella quota del 4 1/2 per 100, mi occorre far presente al Senato come invece della quota possa a mio avviso riguardarsi come sufficientemente discreta per la seguente gravissima considerazione.

A mente dell'articolo 8 del capitolato, la compagnia deve presentare nel termine ivi convenuto il progetto corredato dai voluti recapiti sull'ammontare della spesa totale. Tale progetto, giusta il disposto del successivo articolo 9, è esaminato dal Governo ed approvato tanto nelle disposizioni d'arte come nella parte peritale della spesa. Una volta stabilito fra il Governo e la società che la strada può eseguirsi con una determinata somma, la società resta obbligata ad eseguirla a tutto suo rischio e pericolo per quella somma. Ma ciò non basta; il grave carico imposto alla società col citato articolo 9 (quale carico torna ad esclusivo vantaggio del Governo) si è che se la società costruendo la strada riuscirà a spendere effettivamente di meno in dipendenza anche delle economie che il Governo potrà prescrivere, la garanzia del 4 1/2 per 100 sarà limitata alla somma realmente impiegata; ma se invece per un evento straordinario qualunque la società sarà costretta ad incontrare maggiori spese, l'interesse suddetto rimarrà sempre limitato al capitale stato dapprima fissato nell'approvazione del progetto di cui è caso all'articolo 8.

Voi vedete dunque, o signori, che tenuto conto di questa condizione stipulata a vantaggio esclusivo dello Stato, non può dirsi eccedente l'assicurazione del 4 1/2 per 100 senza far caso inoltre delle altre rilevanti ragioni addotte dall'onorevole ministro delle finanze in appoggio della medesima.

Ripeto quindi che per gli esposti motivi non parmi si abbia a riguardare come esagerata l'assicurazione del 4 1/2 per 100, nè possa dirsi che noi abbiamo usato colla società della ferrovia savoiarda un trattamento diverso da quello fatto colla società concessionaria della ferrovia da Mortara a Vigevano, nè finalmente temersi che si abbia a spendere un capitale di gran lunga maggiore di quello che era stabilito dai calcoli presuntivi fatti dal Ministero.

Io posso assicurarvi, o signori, che quando la Commissione della Camera dei deputati si è occupata dell'esame del capitolato e segnatamente di questo articolo, uno degli argomenti che furono presi in più matura considerazione si fu per l'appunto il calcolo della spesa occorrente per questa strada.

Gli ingegneri, sia membri della Commissione medesima, sia estranei, stati da essa consultati, hanno fatto il calcolo in varii modi e tutti convennero in questa conclusione, che non vi era punto esagerazione nel supporre che la spesa non avrebbe oltrepassato il ragguglio di 250 mila lire per chilometro (notisi che deve costruirsi una via sola), e che quindi il capitale totale non avrebbe ecceduto i 52 o 53 milioni.

PRESIDENTE. La parola è al senatore Bilet.

BILET. Messieurs les sénateurs, la question qui nous occupe se trouve en ce moment suffisamment éclaircie. Les discours prononcés dans l'autre Chambre, le rapport que vous venez d'entendre aujourd'hui, les études que vous avez faites chacun en votre particulier sur le chemin de fer Victor-Emmanuel, pour arrêter et motiver votre opinion personnelle et spécialement les explications si claires et si précises des ministres que vous venez d'entendre, me paraissent, si je ne me fais pas illusion, avoir résolu les principales difficultés. Si

je me détermine à prendre un moment la parole ce n'est pas pour traiter la matière sous le rapport technique, je reconnais à cet égard mon incompetence; je suis venu ici seulement pour vous exprimer l'immense intérêt que la Savoie toute entière met à l'exécution de ce projet. Déjà au moment où le télégraphe a annoncé le vote de l'autre Chambre, un enthousiasme spontané s'est manifesté dans toute la population. Cet enthousiasme, cette illumination générale et volontaire, n'étaient peut-être pas assez réfléchis, ils suffirent cependant pour vous prouver qu'un vote favorable de votre part, annoncé par le télégraphe avec la vitesse de l'éclair, peut encore dès ce soir faire illuminer toutes les habitations et faire répéter partout avec reconnaissance le nom de Victor-Emmanuel. Une décision contraire serait pour tout le duché le sujet d'une profonde affliction. C'est ce désir si unanime qui m'a en quelque sorte obligé à venir en cette circonstance appuyer le projet qui vous est soumis. Je suis heureux de trouver partout des dispositions sympathiques pour la Savoie, et une juste appréciation de sa situation et de ses besoins.

Si la Savoie met un si grand intérêt à l'exécution de ce projet, c'est sans doute en vue des avantages qu'elle espère en retirer. Si les chemins de fer, qui se multiplient aujourd'hui dans les Etats de S. M., passaient tous en dehors de ses limites, elle serait tout à fait obligée de se regarder comme un pays abandonné et déshérité. Mais c'est en même temps parce que, après avoir concouru aux dépenses faites pour les chemins de fer des autres provinces de l'Etat, elle croit avoir droit de participer aussi à son tour aux bienfaits du Gouvernement. La Savoie est pauvre parce qu'elle est sans commerce; toutes ses ressources sont dans les produits de son agriculture; ils n'ont suffi qu'avec peine jusqu'ici à nourrir les habitants et à payer les impôts modérés, tels qu'ils existaient depuis longtemps; parce que la plus grande partie de ses cultures situées sur les pentes arides des montagnes exigent beaucoup de sueurs et produisent peu. Augmenter les impôts sans aviser aux moyens d'augmenter en même temps les ressources, ce serait la réduire à un état vraiment déplorable. Plusieurs autres provinces des Etats de S. M. ont vu leur prospérité s'accroître d'une manière remarquable dans ces derniers temps; il y a justice, il y a nécessité à ce qu'on pense à faire aussi quelque chose pour la Savoie.

L'exécution de ce chemin de fer aura en même temps un grand avantage politique et moral. Il abaissera les Alpes; il attachera de nouveau intimement la Savoie au Piémont. La reconnaissance a toujours été un grand principe d'union. Vous ne l'ignorez pas, MM. les sénateurs, il y a en Savoie des tendances opposées; il se trouve dans la partie la moins religieuse de la population des hommes qui profitent de tout pour exciter les passions et entretenir des mécontentements; sans doute, les sentiments de fidélité et de dévouement pour l'ancienne Maison de Savoie, dont notre pays s'honore d'avoir été le berceau, ne sont pas éteints dans nos cœurs, mais ils ont besoin d'être entretenus, et l'on y contribuerait très-efficacement en nous faisant participer à la prospérité dont jouissent d'autres provinces des Etats de S. M. L'exécution de ce projet sera donc d'une manière très-particulière un gage d'union entre la Savoie et le Piémont.

Indépendamment du grand intérêt qu'y met toute la Savoie, il est évident que Turin, que le Piémont, que l'Italie entière ont de grandes affaires commerciales à traiter avec Lyon, avec Paris, avec toute la France. Il est sans doute d'une haute importance que ces relations soient rendues faciles autant qu'il sera possible; il y a là un intérêt européen; or, le moyen le plus sûr pour cela c'est de relier les deux points principaux de

ces communications, Turin et Lyon, par un chemin de fer tracé en suivant la ligne droite qui est nécessairement la plus courte, ou du moins en suivant la ligne qui se rapproche le plus possible de la ligne droite.

Nous avons sincèrement applaudi au projet ministériel, parce qu'il nous a paru remplir cette condition. Il aura en même temps l'avantage d'augmenter les produits du tronçon de Suse à Turin, et même de tout le chemin de fer déjà construit entre Turin et Gènes; et si prochainement encore, comme nous l'espérons, on parvient à opérer le forage du Mont-Cenis, cette route deviendra nécessairement l'une des plus fréquentées d'Europe.

On a parlé d'un chemin de fer d'Ayton à Genève par Albertville et Annecy, mais sans doute on ne veut pas obliger tous les voyageurs à passer à Genève pour aller de Turin à Lyon.

Ce tracé ne dispenserait donc pas d'en établir un second pour aller directement d'Aiguebelle à Lyon par Chambéry, ce qui doublerait les dépenses sans nécessité; aussi nous avons vu avec une grande satisfaction que, dans cette circonstance, faisant abnégation des intérêts particuliers de leur province, tous les honorables députés de la Savoie se sont montrés unanimes et se sont ralliés au projet du Gouvernement.

On a parlé d'un tracé de Chambéry à Culoz par la Chautagne, mais on ne doit pas oublier que les principales relations qu'il s'agit de faciliter sont celles qui ont lieu entre Turin et Lyon. Lyon est la seconde ville de France et peut-être la première pour le commerce et l'industrie; elle a certainement plus de relations commerciales avec le Piémont que Paris et Genève. Le tracé de Culoz allongerait la route de 36 à 40 kilomètres. Il suffit de voir une carte pour s'en assurer; c'est là une raison péremptoire.

On peut ajouter à cela que la montagne de Brison, située entre Aix et Chindrieux, offrirait autant de difficultés que le tunnel de Vimines, et que le marais de Chautagne présenterait aussi de sérieux obstacles; sa surface tourbeuse n'a pas assez de consistance, et dans les grandes crues d'eau il est entièrement inondé par le Rhône et devient un lac.

Le tunnel de la montagne d'Epine n'offrira pas de difficultés graves. On peut être sûr de n'y trouver qu'un placage de desgrés et des roches calcaires; on n'y rencontrera certainement ni roches dures, telles que quartz ou granit, ni marme, ni sable, ni cailloux roulés, sujets à ébouler (1).

On a dit que le chemin de fer de Modane à St-Genix deviendrait inutile si la France ne le continuait pas jusqu'à Lyon; mais, 1° quand même cette ligne ne serait pas continuée de Cordon à Lyon, les communications pourront toujours s'effectuer en bateaux à vapeur; 2° de Cordon à Lyon le sol est une plaine unie, la construction d'un chemin de fer y sera facile; la Chambre de commerce de Lyon, le Conseil municipal, le Conseil du département le désirent et le demandent avec instance; la société Laffitte s'offre à l'établir à ses frais sans demander aucun subside; avec de pareilles conditions il est impossible que la construction en soit retardée.

On a dit aussi qu'en garantissant aux concessionnaires le 4 et demi pour cent le Gouvernement leur a accordé des conditions trop avantageuses. Il ne m'appartient pas de traiter la question sous ce point de vue; cependant, on le sait, des

(1) On trouvera dans la montagne d'Epine la série de roches suivantes: placage de grès calcaire d'eau douce, calcaire néocœmien, calcaire jurassique, et cela depuis l'entrée jusqu'au centre; au-delà on trouvera encore les mêmes roches, mais dans un ordre inversé.

hommes très-compétents assurent que le chemin de fer Victor-Emmanuel, une fois bien établi, donnera chaque année un produit assez élevé pour que le Gouvernement n'ait plus rien à payer aux concessionnaires; on a accordé la même garantie, comme on vient de vous le faire observer, pour la voie ferrée de Turin à Vigevano. En approuvant un tracé par le département de l'Ain, le Gouvernement français a garanti le 3 pour cent, outre un subside de 15 millions.

On voit que dans les deux cas les conditions sont à peu près identiques; il faut dire encore qu'aucune société n'en a offert de meilleures.

Une dernière considération me paraît ici dominer toutes les autres. Il ne s'agit pas seulement dans la question présente de placer un trait d'union entre le Piémont et la Savoie, il s'agit de quelque chose de plus grand et de plus général; bientôt un réseau de chemins de fer va relier entr'elles toutes les grandes villes de France; un autre réseau commence à se former en Italie. Le tracé Victor-Emmanuel mettra en communication ces deux grands réseaux; il mettra en communication Turin, Gênes, Florence, Rome, Milan, avec Lyon, Genève, Paris, Bordeaux et toutes les autres grandes villes de France. C'est une entreprise d'avenir; elle peut immortaliser ceux qui ont eu la première idée et ceux qui auront principalement part à son exécution.

Je suis heureux de pouvoir, en cette circonstance voter en faveur du Ministère et applaudir en toute sincérité soit aux bonnes intentions qu'il manifeste en faveur de la Savoie, soit à la grandeur du projet considéré en lui-même.

PRESIDENTE. La parola è al senatore De Maugny.

DE MAUGNY. Messieurs, après le discours remarquable que vous venez d'entendre, il ne me reste presque plus rien à dire; j'ajouterai seulement quelques observations qui ne me paraissent pas sans importance.

La question financière mérite certainement toute notre attention, mais elle ne doit point faire oublier d'autres considérations d'une nature plus élevée, et tout aussi importantes.

L'affection qu'auront pour leur Gouvernement les provinces placées à la frontière, leur union avec les provinces de l'intérieur, serviront dans le cas donné bien plus que l'argent à la défense de l'Etat; il importe donc qu'elles soient plus que jamais sentinelles avancées, affectionnées à leur poste, afin qu'au jour du danger elles s'aident à le défendre plus encore par affection que par intérêt.

N'oublions pas que malgré toute la sagesse des Gouvernements actuels de l'Europe, n'oublions jamais, messieurs, que l'avenir n'est pas au pouvoir des puissances de la terre, n'oublions pas que la *paix est le rêve du sage, et la guerre l'histoire des hommes*. Gardons-nous de désaffectionner les provinces quelles qu'elles soient, qui sont placées à la frontière du pays.

Je viens de parcourir toute la Savoie, messieurs, depuis l'extrémité nord du Chablais jusqu'au Mont-Cenis; partout j'ai vu la joie briller au milieu de nos populations, partout j'ai vu se manifester un élan de reconnaissance envers le Gouvernement du roi, envers la Chambre des députés, envers le Piémont, par suite de l'espoir fondé d'avoir bientôt une route de fer qui procurera quelques ressources à mon pays. Partout j'ai vu l'espoir de mes concitoyens se tourner avec confiance vers le Sénat du royaume qui peut aujourd'hui faire cesser leurs malheurs.

Messieurs, jamais, peut-être, vous n'eûtes une si belle occasion de prouver à la Savoie l'intérêt que vous lui portez, qu'en adoptant la loi du chemin de fer Victor-Emmanuel

telle que nous la propose le Ministère. Vous augmentez par cette seule détermination la prospérité d'un grand nombre de provinces du Piémont, vous ouvrez à Turin, à Turin, je le répète, un avenir plus brillant encore, et vous attirez sur vous la reconnaissance de quelques millions d'hommes.

C'est le cas, messieurs, de prouver au pays que nous aimons le progrès dans la sage et véritable signification de ce mot, si souvent répété et si souvent mal compris. Prouvons que nous aussi nous savons le secourir quand il est sage, rationnel et sans danger pour le repos des nations: ne faisons pas dire que nous l'aimons moins qu'on ne l'aime ailleurs quand il est utile; n'oubliez pas surtout, je vous en prie, que l'arrêt que vous allez prononcer sera pour la Savoie un arrêt de vie ou de mort. Que ne puisse, messieurs, vous peindre comme je les ai vus la joie et l'espérance de mes compatriotes? Si vous en eussiez été témoins, comme moi, aucun de vous, messieurs, ne voudrait changer en douleur et en regrets amers les cris de joie qui font encore en ce moment retentir nos montagnes.

Ayant eu l'honneur de me trouver à la tête du Gouvernement de mon pays dans des circonstances difficiles, et le bonheur de jouir de la confiance de mes concitoyens, je crois connaître leurs besoins et je dois vous dire sans la moindre hésitation que le rejet de la loi qui vous est proposée aujourd'hui ou même un simple retard dans le vote de cette loi, serait la ruine totale de la Savoie.

Je déclare donc hautement que pour rien au monde je ne voudrais sentir peser sur ma tête comme un remords la ruine d'un pays qui aurait eu confiance en moi, et je voterai pour l'adoption de la loi.

Pardonnez-moi, messieurs, de n'avoir pas su mieux exprimer ma pensée la première fois que j'ai l'honneur de prononcer quelques mots devant vous; veuillez prendre en considération mon inexpérience du langage parlementaire, oubliez la forme pour ne vous rappeler que mes sollicitations en faveur de mon pays.

Elle a droit à votre bienveillance, à votre justice cette vieille Savoie qui fut et qui sera toujours prête au jour du danger (1).

PRESIDENTE. La parola è al senatore Sauli.

SAULI. Non si può negare che l'accettazione e l'approvazione del contratto che la legge proposta è destinata a sancire non sia per riuscire notevolmente gravosa. Ciò nondimeno m'affretto a dichiarare che per quanto a me spetta son disposto ad approvarlo, mosso principalmente dalle due seguenti ragioni.

In primo luogo, perché l'unione del Piemonte colla Savoia dura da più secoli cordialissima e schietta, fu sorgente di gloria e resse alla prova dei più duri cimenti anche allora quando gl'interessi non parevano dover essere interamente comuni.

In secondo luogo, perché gli abitatori della Savoia spiegano molta intelligenza e molta operosità per giungere allo scopo d'aver ferrovie lungo le valli dei loro fiumi e nelle gole delle loro montagne. Anzi è giunto a mia notizia che uno tra di essi non ebbe difficoltà di abbandonare i benefici che gli si affacciavano sicuri e larghi per non causare pre-

(1) Dans la guerre de 1792 à 1796 le régiment de Maurienne se trouvant dans une position exceptionnelle fut licencié par son chef qui lui donna rendez-vous à Suse pour le printemps suivant. Eh bien! pas un soldat de ce corps ne resta en Savoie: au moment venu tous coururent rejoindre leur vieux drapeau, en traversant à la dérobée les postes de l'armée française qui occupait alors toutes nos provinces au delà des Alpes. L'amour du pays double la force des armées.

giudizievole indugi, per non discostarsi dalla direzione che i più dei suoi concittadini intendevano di dare ai lavori.

Un così nobile disinteressamento, uno zelo cotanto lodevole non dee rimaner senza premio. Anzi vorrei che servisse di stimolo ai Piemontesi i quali s'assoggettano bensì ai balzelli ed alle gravanze che necessità vuole che ad essi s'impongano, ma rimangono indifferenti e neghittosi ogni volta che ad essi si presentano certi progetti di ferrovie, non dirò già solamente utili, ma vitali per essi, e lasciano senza eco la voce di chi non si stanca di eccitarli alla facile e mirabile impresa. Della qual sonnolenza muovo ad un tempo rimprovero e lamento.

La manna non cade più a sostegno di chi non si commuove e da sé stesso alquanto non si aiuta. Né al tutto voglio perdere la speranza che il Ministero finalmente non si accorga o non si convinca che per poter tosare con profitto l'agnello, fa d'uopo adoperarsi onde gli rinasca e gli cresca sul dorso la lana.

PRESIDENTE. La parola è ora al senatore Maestri.

MAESTRI. Nelle strade ferrate il profitto del capitale impiegato non è il solo che quelle producono. Il più gran beneficio che da esse deriva è invisibile per chi non ispinge lo sguardo oltre al cerchio della privata speculazione. Il maggior utile si è quello di eccitare l'industria, di accelerare il movimento del commercio e di crescere il valore e la rendita dei fondi e degli edifizii, quanto più ad essi si avvicinano, di suscitare una nuova vita sociale nei paesi per i quali trascorrono. Siffatti vantaggi ed altri non pochi sono gli elementi della pubblica prosperità; e nella prosperità pubblica si alimenta e cresce la rendita delle finanze, la quale rimane così indennizzata con larga usura del suo concorso alla creazione delle strade ferrate.

Però la garanzia del 4 1/2 per cento che il Governo del Re accorda all'impresa di quella di Savoia, non è solo un bene particolare per quelle provincie (che certo è bene grandissimo), ma si è pure un'opera proficua alla nazione: onde la finanza, lungi di pigliarsi un gravoso carico, come da taluno degli onorevoli oratori si pensa, avrà anzi a trarne una ben larga e perenne compensazione, oltre la riconoscenza durevole di un popolo che è benemerito dello Stato.

PRESIDENTE. Non chiedendosi la parola da alcun altro oratore, io debbo provocare il voto della Camera sulla chiusura della discussione generale.

Chi vuole passare alla discussione degli articoli, sorga.

(La discussione generale è chiusa.)

« Art. 1. L'offerta fatta dalli signori Carlo Pietro Eugenio Laffitte ed Alessandro Bixio tanto in nome proprio che in quello delli signori André Luigi, Avigdor Enrico, Calvet-Rogniat J., Chaplin Guglielmo, Dailly Alfredo, Delahante Gustavo, Easthope Giovanni, Hope W-W., Odier Carlo, Reyre Clemente e socii, quali individui e socii li sunnominati Laffitte

e Bixio dichiarano di rappresentare, di costruire ed esercitare a loro spese, rischio e pericolo una strada ferrata da Modana per Ciamberi alla frontiera di Francia ed a Ginevra, è accettata. »

(È approvato.)

Prima di rileggere l'articolo 2, prego il Senato d'avvertire che in questo articolo deve collocarsi l'aggiunta proposta dall'ufficio centrale ed accettata dal ministro dei lavori pubblici per le modificazioni che hanno subite gli articoli 15 e 76 del capitolato.

Esso dunque sarebbe così concepito :

« Art. 2. Tutte le clausole e condizioni sia a carico dello Stato che a carico delli signori Laffitte, Bixio e compagnia, stipulate e concluse nel capitolato d'oneri sottoscritto in data 20 aprile 1853 dal presidente del Consiglio dei ministri, ministro delle finanze, e dal ministro dei lavori pubblici, ed accettato sotto la stessa data dal signor Francesco Bixio, a nome dei sovradesignati in virtù di un atto di procura del 12 aprile autentica Ducloux e Rousse notai a Parigi, riceveranno la loro piena ed intiera esecuzione, come pure le disposizioni state aggiunte agli articoli 15 e 76 del capitolato medesimo.

« Il capitolato suddetto resterà annesso e formerà parte integrante della presente legge. »

(È approvato.)

Si passa allo squittinio segreto.

Risultato della votazione :

Votanti	58
Voti favorevoli	56
Voti contrari	2

(Il Senato adotta.)

RELAZIONI SUI PROGETTI DI LEGGE PER RIORDINAMENTO DEI CONSIGLI DELLA MARINA MERCANTILE, E PER LA STRADA FERRATA DA NOVARA AL LAGO MAGGIORE.

PRESIDENTE. Invito il senatore Jacquemoud a deporre sul banco della presidenza la relazione sul progetto di legge per riordinamento dei Consigli della marina mercantile (Vedi 3° vol. *Documenti*, pag. 1616), e il senatore Mosca quella sul progetto di legge per il prolungamento della strada ferrata da Novara al lago Maggiore (Vedi 2° vol. *Documenti*, pagina 1315).

I signori senatori saranno convocati a domicilio per la ventura adunanza; intanto io sciolgo la seduta.

La seduta è levata alle ore 4 1/2.