

TORNATA DEL 9 GIUGNO 1852

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BARONE MANNO.

SOMMARIO. Omaggi — *Discussione sul progetto di legge per la concessione della strada ferrata da Torino a Susa* — *Obbiezioni al progetto del senatore Mosca* — *Risposte del senatore Jacquemoud, relatore, e del ministro dei lavori pubblici* — *Richiami del senatore Sauli* — *Dichiarazioni del ministro dei lavori pubblici* — *Osservazioni del senatore Vesme* — *Proposta sospensiva del senatore Mosca combattuta dal ministro dei lavori pubblici* — *Chiusura della discussione generale* — *Approvazione dei singoli articoli e della legge* — *Nomina di un segretario della Presidenza e di un commissario per la Commissione permanente delle finanze* — *Presentazione del progetto di legge per la concessione della strada ferrata da Torino a Novara.*

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

DI VESME, segretario, dà lettura del verbale dell'ultima tornata, il quale viene approvato.

PRESIDENTE. Rendo conto al Senato dell'omaggio fattogli dal signor professore Fabio Accame d'un esemplare di un suo trattato sul diritto commerciale.

DISCUSSIONE E APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA CONCESSIONE DELLA FERROVIA DA TORINO A SUSA.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno ci chiama a discutere la legge per la concessione della strada ferrata da Torino a Susa. (Vedi 1° vol. *Documenti*, pag. 455.)

Dichiaro aperta la discussione generale, ed accordo la parola al senatore Mosca.

MOSCA. Signori senatori! Nessuno più di me desidera di vedere prontamente attivate nuove ferrovie dirette alla maggior prosperità dello Stato. I miei precedenti ne fanno fede, poichè le vie ora eseguite ed in corso sarebbero state intraprese molti anni prima se fossero state accolte le proposte da me fatte nel tempo in risposta ad avuti superiori eccitamenti. Sono quindi naturalmente indotto a promuovere l'intrapresa della ferrovia divisata da Torino a Susa che forma il soggetto della legge ora in discussione; ma preponderanti motivi di pubblico interesse mi fanno desiderare un modo d'esecuzione diverso da quello proposto, per cui sono, mio malgrado, costretto a sottoporre alcune osservazioni in opposizione al progetto presentato.

Nel compiere a questo mio dovere spero di trovare indulgenza, se non per l'intrinseco merito del mio dire, almeno per lo scopo che mi propongo, quello del pubblico vantaggio. E qui mi occorre di premettere che sono persuaso essere stato il Ministero nella proposta legge guidato dalla lodevole mira di attivare e compiere sollecitamente l'opera senza soverchio

dispendio non solo, ma ancora di ottenere, come esprime la sua relazione, la massima possibile economia non disgiunta da ogni giusto rispetto alla pubblica sicurezza e da un facile esercizio della strada. Non esito quindi a tributare all'abile ed operoso ministro che regge il dicastero dei pubblici lavori pubblica testimonianza di stima e di simpatia, e dichiaro che, nel combattere la legge da esso proposta, sono ben lungi dal volermi fare suo personale opponente.

Ciò premesso, dirò brevemente quanto a me sembra meritare l'attenzione del Senato sotto l'aspetto tecnico, e quindi sotto quello economico nell'esame del progetto di legge in discorso.

Sebbene io non abbia potuto prender parte al preventivo esame tecnico del progetto, reputo però commendevole nel suo complesso la traccia prescelta, salvo nella parte presso Torino che termina alla stazione del Governo a Porta Nuova, che non è in mio senso bastantemente giustificata, e richiede perciò maggiori indagini e studi.

Il progetto presentato presuppone risolta una questione della massima importanza, la quale non fu sin qui tampoco messa in campo.

È egli conveniente che una sola stazione serva per tutte le ferrovie aventi Torino per uno dei loro estremi? Ovvero è egli preferibile che ciascuna strada di un'importanza primaria abbia la peculiare sua stazione presso Torino, e che le varie stazioni sieno riunite fra loro da una via in giro alla città?

Per la strada a Susa la questione, secondo il progetto presentato, sarebbe risolta nel primo senso, mentre per l'altro progetto della ferrovia a Novara sarebbe risolta nell'altro senso, e nessuna circostanza speciale è stata addotta per motivare siffatta divergenza. A me sembra conveniente prima di ammettere integralmente il progetto di cui si ragiona, che sia studiata e discussa la convenienza di una separata stazione a Porta Susa, in confronto del divisamento di servirsi della stazione a Porta Nuova, la qual cosa richiede la previa soluzione della questione di massima avanti enunciata.

Senza volermi qui accingere a trattare l'argomento nella sua generalità, mi limiterò ad osservare che si possono citare esempi a favore dell'una e dell'altra opinione, e che realmente non si può risolvere in modo astratto, ma vuolsi piuttosto discutere la convenienza relativa dell'uno e dell'altro sistema in ogni caso speciale, tenendo il debito conto delle varie circostanze influenti ad una ragionata scelta.

Qualora si volesse fare una sola stazione per le ferrovie a Torino, l'area della cittadella sarebbe infallentemente la più appropriata perchè la più prossima al complesso dell'abitato della città, ed in un angolo rientrante del suo esterno perimetro.

Dopo la stazione con grave dispendio eseguita a Porta Nuova per la ferrovia a Genova, è fuor di proposito il cercare una diversa situazione per una stazione unica delle ferrovie a Torino.

Rimane solo ad esaminare se convenga di riunire tutte le stazioni delle ferrovie a Porta Nuova. Ciò richiederebbe l'ampliamento dell'area con grave dispendio acquistata; ed appunto perchè si dovette pagare a caro prezzo l'area attuale, si ha motivo ad argomentare che l'acquisto di una maggior area rilevarebbe non certamente in ragione del prezzo attuale, ma ad una somma di non lieve momento. D'altra parte le nuove ferrovie a Torino, qualora le loro estreme stazioni presso la capitale fossero concentrate a Porta Nuova, sarebbero allungate di alcuni chilometri con sensibile aggravio del commercio e con incomodo delle persone.

I quartieri di Torino verso Porta Nuova sarebbero soverchiamente favoriti a detrimento degli altri, e ne deriverebbe un soverchio ingombro a quel lato della città.

Per questi motivi non esito a dichiarare essere opportuno di fare a Torino varie stazioni fra loro comunicanti. Per la soverchia depressione del suolo a Porta Po, per il protendimento della collina alla destra del fiume da Torino sino a Moncalieri, per cui riusciva più difficile e più costoso di seguire per esso tratto la via ordinaria, si adottò saviamente per la ferrovia di Genova di giungere a Porta Nuova, abbandonando Porta Po. Non convenendo, come si disse, di far una sola stazione a Porta Nuova, e non sussistendo per la Porta Susina i motivi che indussero ad abbandonare la Porta Po, non si vede ragione per cui la ferrovia a Susa non debba aver principio a Porta Susa, salvo a congiungere la stazione ivi con quella di Porta Nuova nell'interesse commerciale.

Motivi di economia indussero a prescindere da una speciale stazione per la ferrovia a Susa, tanto più che l'esercizio della medesima sarebbe fatto dal Governo, e che per poco più di cinquanta chilometri di via non è conveniente di creare una stazione ed un materiale apposito per un servizio di così poca entità.

A primo aspetto sembra giustificato il divisamento; ma vuolsi por mente che la ferrovia di Susa non è che il primo tronco di una più estesa ed importante comunicazione verso Francia e Germania, e che giova sin d'ora il prevedere che la stazione attuale a Porta Nuova, già ora quasi insufficiente ai bisogni dell'attuale servizio, lo sarà maggiormente allora quando la ferrovia a Susa sarà prolungata oltre le Alpi.

Ora, da un canto il suolo a Porta Nuova dovrà, avvenendo il caso di ampliarvi la stazione, essere pagato a caro prezzo, mentre a Porta Susa gli abitanti di quel quartiere offrono il suolo per la stazione pressochè gratuitamente; dunque è ragionevole cosa l'accettare le fatte offerte, avvertendo che saranno destinate ad una futura stazione per la ferrovia a Susa e non per quella a Novara. Dico futura stazione perchè, ammettendo la espressa convenienza di non fare uno speciale

servizio per la ferrovia a Susa finchè non è estesa la via oltre le Alpi, potrebbesi frattanto accettare l'area offerta dagli abitanti ed interessati a Porta Susa per una stazione, farvi per ora un decente fabbricato per i viaggiatori, ed esercitare la via dalla stazione a Porta Nuova, colla quale il telegrafo elettrico sarebbe posto in immediata comunicazione nei bisogni del servizio.

Tostochè le circostanze dimostrino la convenienza di attivare uno speciale servizio per la ferrovia a Susa ed oltre, si avrà disponibile l'area all'uopo senza dover soggiacere a notevole dispendio che è pur facile il prevedere, se dura per qualche tempo l'attuale avviamento a nuove fabbricazioni.

Conchiudo col dire che la traccia della ferrovia di Susa a Porta Nuova non è ammissibile, salvo nel caso in cui non si abbia alcuna speranza di poter proseguire la via oltre le Alpi per cementare sempre più l'unione della Savoia col Piemonte, e per comunicare con Francia e Germania nell'interesse commerciale di Genova e del Piemonte. Ma se all'incontro si vuole, come non ne dubito, e si ha fiducia di estendere la via, è prudente consiglio d'accettare le offerte per l'area di una futura stazione a Porta Susa, limitando per ora le opere ad una fabbrica per i viaggiatori e facendo il servizio di diramazione dalla stazione di Porta Nuova, sinchè le circostanze altrimenti consiglino.

La grandissima importanza della ferrovia a Susa, come primo tronco d'una più estesa comunicazione, induce a desiderare che sia tosto acquistato il suolo per un doppio binario da collocarsi a tempo opportuno. Nè mi persuade in contrario il riflesso della maggiore spesa che si dovrebbe incontrare in pura perdita o quasi, e della facilità che si avrebbe di fare l'acquisto del suolo per una maggior ampiezza di via che, a tenore delle vigenti leggi, non si potrebbe occupare con fabbriche o piantamenti.

Osservo in prima che l'area acquistata per un doppio binario ed occupata solo per uno di essi, potrebbe essere utilizzata con piantamenti nella parte destinata al futuro binario, la qual cosa risponde al timore di spendere un capitale primo senza frutto.

Soggiungerò poi che, in forza delle vigenti leggi per le adiacenze delle ferrovie, se vuolsi ora acquistare la sola area occorrente per un binario, nessuno può impedire che siano erette fabbriche o praticati piantamenti in siti troppo vicini alla futura via ampliata, per cui debbano poi essere pagate gravi indennità.

Laonde è preferibile, anche dal lato economico, il fare tosto l'intero acquisto dell'area per due binari, anzichè di ciò fare a due riprese. E questa conclusione è anche avvalorata dal riflesso del maggior costo d'acquisto in due volte anzichè in una sola, massime quando il proprietario conosce il bisogno che si ha della sua parcella di terreno e sotto l'impero di una legge che tutela a buon diritto la privata proprietà.

So bene che a ciò si risponde coll'inesorabile bisogno di curare nelle nuove opere pubbliche vivamente instate la massima possibile economia, senza la quale converrebbe forse rinunziarvi; ma ritengo consistere la vera economia nel fare in prima il bene, da cui non vuolsi deviare mai, e secondariamente col minimo ragionevole dispendio, tenuto conto, entro discreti limiti, delle previsioni dell'avvenire, in difetto delle quali, se si risparmia al momento qualche somma, si corre talvolta pericolo di gravi inconvenienti, e si aumentano più o meno le spese future.

Altre osservazioni potrei qui aggiungere intorno al progetto tecnico, ma per non abusare, o signori, della vostra indul-

genza, entrerà tosto a sottoporvi alcuni riflessi economici, tanto più che sono in parte connessi alla parte tecnica.

Per andare incontro agli eventuali aumenti di spesa che generalmente si manifestano nell'atto pratico, si volle tentare un contratto di sorte, e per escludere ogni motivo di reclamo si affidò il progetto dell'opera alla rispettabile compagnia che faceva l'offerta di assumere il divisato contratto di sorte.

Ammissa la convenienza del principio, rimaneva solo a prendere ad esame la convenienza tecnica ed economica del progetto presentato dalla società offerente, colla quale dovevasi naturalmente trattare. Concordate le basi del contratto, è questo sottoposto alle deliberazioni del Senato.

Nel mio modo di vedere i contratti di sorte, tuttochè abbiano il vantaggio di escludere spese eccedenti le previsioni, sono meno convenienti nell'interesse pubblico dei contratti a misura od a corpo soliti a stipularsi. Generalmente chi si accinge ad un contratto di sorte, ed ha una lunga sperienza, computa naturalmente le maggiori spese eventuali che possono occorrere e le computa con quella larghezza atta ad evitare ogni disappunto, per quanto è possibile; e considerata la massima nella sua generalità, ritengo che le somme pattuite per contratti a sorte di pubblici lavori, supposti lodevolmente eseguiti, riescirebbero maggiori di quelle spese coi modi di contratto in vigore. E se a ciò si aggiunge essere nei contratti a sorte minore il controllo sui lavori per la natura stessa del contratto, avverrà che siffatto interesse conduca a maggiori spese effettive con pericolo di meno buona esecuzione dei lavori, la quale osservazione è fatta in genere e non s'intende applicabile alla società che fa l'offerta per la strada in discorso.

Nelle concessioni fatte a società per nuove ferrovie si accorda generalmente per corrispettivo dell'opera la privativa dell'esercizio loro per un certo numero d'anni. Ciò induce naturalmente le società ad eseguire lodevolmente i lavori di prima costruzione per minorare le spese di successiva manutenzione, e per prevenire le interruzioni di esercizio della via che sarebbero la naturale conseguenza di opere troppo economicamente eseguite. Si ha per tal modo una qualche garanzia di una buona esecuzione di opere. Nell'atto pratico succede pur troppo spesso che nell'intento di aumentare sul principio il valore delle azioni commerciali, colle quali soglionsi eseguire siffatte imprese, s'introduce una soverchia economia, la quale ridonda a grave scapito dei successivi acquirenti di azioni ad un prezzo elevato. Ma non si può in genere contestare, che una società per azioni la quale abbia a suo carico la costruzione di una ferrovia, e per corrispettivo il suo esercizio, abbia interesse a meglio eseguire le opere in confronto di una società solo incaricata della primiera costruzione mediante un contratto di sorte.

Ora, nel caso nostro, volendosi dal Governo avere l'esercizio della strada, la società che si assume la semplice esecuzione delle opere non ha col contratto a sorte un uguale interesse di far bene, come nell'altro caso in cui all'esecuzione è annesso l'esercizio della via. E ciò sia detto in genere, dichiarando aver io piena fiducia nella società offerente, ed intendere solo discutere la convenienza comparativa dei vari sistemi d'eseguimento di opere pubbliche.

Ammissa per un momento la convenienza di un contratto di sorte, la tutela della cosa pubblica richiede che il calcolo delle spese prevedibili sia prodotto in modo ben più circostanziato di quanto occorre nell'altra maniera di contratti, acciò si possa scorgere a qual somma rilevino le spese prevedibili, e di quanto sia aumentata per sopperire alle eventualità.

Ora, furono bensì fatti dei larghi computi approssimativi

per provare la convenienza dell'offerta, ma sono essi, in mio senso, affatto insufficienti per giustificare la somma proposta.

Per non eccedere i voluti limiti, restringerò il mio dire ad osservare per ultimo, che l'esecuzione di opere pubbliche colla garanzia di un *minimum* d'interesse delle relative azioni, come si propone nel progetto di legge, è in mio senso nociva all'interesse pubblico. La garanzia è contraria allo spirito industriale che vuole ognor desta l'attenzione dell'interessato, mentre la sicurezza accordata dalla garanzia tende a mantenerlo inoperoso, e certamente meno attivo.

L'industria ed il commercio hanno diritto ad un interesse superiore a quello legale, e lo hanno ragionevolmente perchè possono soggiacere ad eventi, i quali non solo possono dare un interesse minore, ma cagionare la perdita del capitale.

Non ho certamente la presunzione di voler trattare materie estranee alle mie abituali occupazioni, ed è perciò colla massima riserva che ho espresso la precedente mia opinione. Ma alla mia mente si appalesa talmente evidente il danno derivante dal sistema della garanzia di un *minimum* d'interesse, che lo vedrei a malincuore adottato in questo caso, perchè entrati una volta in questa via, sarà difficile cosa l'uscirne, tanto più che naturalmente siffatto modo è molto prediletto dai capitalisti, i quali hanno con esso la speranza di un maggior guadagno, e sono scervi da ogni timore di perdita.

A queste considerazioni si risponde colla difficoltà di rinvenire altrimenti capitali, e doversi perciò adottare quel solo mezzo di ottenerli, che è attuabile colle presenti nostre condizioni.

Non mi sento capace di discutere siffatte materie e di suggerire altro mezzo migliore; ma debbo dire colla voluta riserva che preferirei grandemente, per le strade eseguite dal Governo, un semplice prestito speciale guarentito sulle ferrovie eseguite in via d'appalto, e quindi concesse ove d'uopo a società, come si è praticato in Francia. E per le strade eseguite da società mediante la temporaria concessione del loro esercizio, e qualora non possa l'opera bastare a sè stessa, accordare opportuni sussidi, anzichè una garanzia d'interesse.

Ma non è qui il luogo di entrare in siffatte disquisizioni. Riassumendo perciò il mio dire, e ricordando l'opinione già da me emessa come relatore del progetto di legge per la concessione della via da Savigliano a Cuneo, doversi ammettere il sistema della concorrenza sempre quando si manifesta possibile, concluderò col dire che il progetto di legge qual è presentato non è in massima ammissibile, nè dal lato tecnico, nè da quello economico.

Fo quindi voti acciò sia sospesa la discussione della legge per dar luogo a nuovi studi ed a maggiori perfezionamenti. È in me vivo il desiderio di non ritardare l'eseguimento di un'opera sommamente utile, ma in me prevale quello del pubblico bene, considerato non solo per il caso speciale sottoposto ora a discussione, ma esteso alle conseguenze che può trar seco l'adozione di un sistema che a me sembra meno opportuno.

JACQUEMOUD, *relatore*. L'honorable sénateur préopinant adopte en maxime la construction d'un chemin de fer depuis Turin jusqu'à Suse, mais il attaque le projet de loi, qui est soumis à vos délibérations, par des arguments puisés dans des considérations techniques et économiques. Je laisse à M. le ministre des travaux publics, qui est si compétent dans ces matières, le soin de répondre plus spécialement aux objections techniques du savant sénateur Mosca, et je me bornerai

à présenter quelques observations générales sur les questions économiques qui ont été soulevées.

Lorsqu'une grande ville sert de point de départ pour plusieurs lignes de chemins de fer, la question de savoir s'il convient d'avoir un seul débarcadère pour toutes les lignes, ou s'il vaut mieux que chaque ligne ait son débarcadère particulier, sauf à les relier entre eux par un chemin de ceinture, cette question, dis-je, ne peut être résolue d'une manière abstraite. Cela dépend des difficultés qu'on rencontre au point de vue technique, de la divergence des intérêts (si chaque ligne appartient, par exemple, à des compagnies différentes), de l'économie qui peut en résulter pour l'administration, de la surface de la ville, des besoins du commerce et de plusieurs autres circonstances locales qu'il serait trop long d'énumérer; mais en ce qui concerne le chemin de fer de Suse il y avait des motifs péremptoires pour que le débarcadère de Turin servit à la fois pour la ligne de Suse et pour celle de Gènes.

Le chemin de fer de Gènes a été entrepris avec l'intention arrêtée et hautement manifestée, de le continuer jusqu'aux frontières de France et à celles de Genève.

Non-seulement la position du débarcadère de Turin a été choisie dans cette vue à Porte-Neuve, mais on lui a donné une extension suffisante pour desservir ces deux voies.

Il en résultera une grande facilité pour le transport des marchandises et des voyageurs, une économie notable pour l'établissement des magasins, pour le service des employés, pour la tenue de la comptabilité.

C'est le même personnel et le même matériel mobile qui exécuteront le service depuis Gènes jusqu'à Suse, et réciproquement.

Il y a cinquante-deux kilomètres de Turin à Suse, on emploie en moyenne une minute et demie pour parcourir un kilomètre, ce qui fait à peine une heure et demie de trajet.

Or, en l'état des choses, on est compliqué énormément le service, et augmenté inutilement la dépense si on eût adopté de créer un débarcadère particulier et d'organiser un personnel et un matériel mobile en locomotives, diligences, wagons, etc., pour le chemin de fer de Suse.

MOSCA. Je n'ai pas dit cela.

JACQUEMOUD, relatore. Je vais arriver à votre argument.

Sans doute monsieur le sénateur Mosca a parfaitement raison lorsqu'il dit que le chemin de fer va être continué en Savoie jusqu'aux frontières; il pense qu'alors le chemin de fer aura une telle importance qu'il sera nécessaire de lui construire un débarcadère particulier vers la Porte de Suse.

La vaste étendue du débarcadère de Porte-Neuve qui a été construit exprès pour desservir ces deux voies, répond déjà à cette objection; car on est parti de l'hypothèse que la route en fer de Turin réunirait sans interruption la ville de Gènes avec la frontière de France, en ligne directe de Lyon et avec Genève.

Ce débarcadère serait d'une grandeur disproportionnée, s'il devait être limité au seul service de la route de Turin à Gènes.

Dans tous les cas il nous importe de renvoyer toutes les dépenses dont l'urgence ne se fait pas sentir, et le débarcadère de Porte-Neuve fût-il beaucoup moins grand, qu'il conviendrait encore de l'utiliser, plutôt que de faire de nouvelles constructions.

On construira la route en fer des deux côtés du Mont-Genis; on avisera plus tard au chemin de fer à travers la montagne. Les wagons qui viendront des frontières de France ou de

Genève devront s'arrêter à Modane et nous avons le temps de songer à l'agrandissement du débarcadère de Porte-Neuve, avant qu'il ne soit encombré par les wagons qui arriveront de Modane.

Les chemins de fer sont tellement coûteux qu'on ne doit pas hésiter à différer toutes les dépenses qui ne sont pas urgentes afin de se ménager les moyens financiers de continuer la voie ferrée jusqu'au point de jonction auquel on veut aboutir.

Ainsi, pendant qu'un binaire peut suffire, on se gardera bien d'en construire deux, et c'est le parti qu'on a pris pour la route de Suse.

Cependant, on a eu le soin d'établir une double voie aux abords des stations, et tous les ouvrages d'art, y compris le pont de la Doire, ont été construits d'une largeur suffisante dans la prévision de l'établissement d'une double voie sur toute la ligne.

L'honorable sénateur préopinant aurait désiré qu'on eût tout au moins acheté dès à présent tout le terrain nécessaire à l'établissement d'une double voie.

Il paraît craindre que les intérêts du trésor ne soient lésés, parce que le terrain limitrophe du tracé aura acquis une beaucoup plus grande valeur que celle qu'il a actuellement.

Je ne puis partager cet avis.

L'Etat aurait dû déboursier immédiatement le prix d'une surface de terre de trois ou quatre mètres de largeur sur 52,000 mètres de longueur, qui lui aurait été provisoirement inutile et dont il aurait retiré un produit très-inférieur à l'intérêt du capital employé à cette acquisition. Il s'écoulera probablement un grand nombre d'années avant que la double voie ne devienne indispensable, et en attendant nous aurons bénéficié la différence d'intérêt, et nous n'aurons pas engagé un capital que nous pouvons appliquer plus utilement à la continuation de la voie.

Il est dit dans la loi du 6 avril 1847 qu'on ne peut ni construire ni planter des arbres à une distance moindre de cinq mètres des routes en fer. La distance se mesure du bord extérieur du fossé de la route, et si celle-ci est faite en chaussée, du pied de la chaussée.

En conséquence, ces terres n'acquerront pas une plus grande valeur dans l'avenir, et les trois ou quatre mètres d'élargissement qu'on donnera à la route pour y établir un second binaire ne coûteront pas davantage dans quinze ans qu'aujourd'hui, toute proportion gardée.

En attendant les propriétaires actuels continueront à tirer un beaucoup meilleur parti de ce terrain que le Gouvernement ne pourrait le faire, et c'est un avantage réel pour la richesse sociale, en même temps qu'un bénéfice positif pour l'Etat.

Est-il bien prouvé que les contrats à forfait soient moins avantageux au Gouvernement que ceux qui sont faits à la mesure?

Le chapitre des augmentations d'œuvre qui viennent ordinairement enfler le chiffre de la dépense présumée répond à cette question. Mais on ajoute que les constructeurs d'un chemin de fer n'ont aucun intérêt à le bien exécuter, lorsqu'ils ne sont pas eux-mêmes chargés de l'exploiter.

J'observerai d'abord que M. le ministre des travaux publics ne manquera pas de faire surveiller l'exécution de l'entreprise par des agents capables et dévoués, et que la réception d'œuvre ne sera faite qu'après un examen scrupuleux.

La moralité et l'expérience des entrepreneurs, qui jouissent d'une réputation justement méritée, doivent aussi être prises en grande considération. Enfin l'entreprise garanti le

chemin pendant une année et lorsqu'il aura été pratiqué pendant une année par les locomotives et les wagons, sans qu'on y reconnaisse des défauts, on aura complété la preuve qu'il a été construit suivant toutes les règles de l'art. L'entreprise est intéressée à satisfaire loyalement à ses engagements, puisqu'elle possède la moitié des actions.

L'honorable sénateur préopinant paraît ne pas approuver l'achat d'une partie des actions et la garantie d'un *minimum* d'intérêt par l'Etat.

Messieurs, il n'existe que trois systèmes économiques relativement aux chemins de fers: ou les compagnies construisent et exploitent à leur risque et péril sans rien demander à l'Etat, et c'est le système le plus complètement et le plus avantageux; ou le Gouvernement fait lui-même les travaux et exploite, c'est comme s'il prenait toutes les actions; ou le trésor vient en aide aux compagnies par quelques sacrifices.

Or, de tous les moyens par lesquels l'Etat vient au secours des compagnies, le plus équitable et le moins onéreux consiste dans la garantie d'un *minimum* d'intérêt. Ce sacrifice ne se réalise que lorsque le chemin de fer est en activité, il peut même arriver que cette garantie soit purement morale et que l'Etat n'ait rien à déboursier si la ligne est bonne.

Telle est l'opinion des plus habiles économistes.

Quant au chemin de fer de Suse, l'Etat ne garantit que l'intérêt du quatre et demi pour cent, et quand bien même cette ligne ne rendrait que le trois et demi, l'Etat ne ferait aucun sacrifice, puisqu'il réalise un bénéfice d'un et un cinquième pour cent chaque année par les économies que lui procurera le chemin de fer sur le transport des dépêches, les transports militaires, le transport des sels et tabacs, etc.; mais il est à croire que cette ligne qui est dans de bonnes conditions, dépassera le *minimum* garanti par l'Etat.

Les entrepreneurs ont même dû compter sur un intérêt plus haut, car ils ont calculé non-seulement l'intérêt de leur capital, mais encore un revenu pour le fonds d'amortissement, par le motif que le chemin de fer sera acquis à l'Etat dans 99 ans.

L'entrepreneur, qui est propriétaire de la moitié des actions, est aussi intéressé que le Gouvernement peut l'être à ce que le chemin de fer soit bien construit, bien exploité, et qu'il produise le plus haut revenu possible.

Messieurs, il est de la plus grande importance que le chemin de fer de Suse soit commencé immédiatement. Les études sont faites, les plans et devis sont approuvés par le Gouvernement; une société qui offre toutes les garanties qu'on a droit d'exiger se présente pour exécuter les travaux dans le terme de deux ans; n'allons pas sacrifier ces avantages positifs pour courir après des chances incertaines.

Le plus sûr résultat d'une telle détermination serait de jeter la défiance chez les populations qui attendent votre vote favorable avec respect et confiance, et peut-être d'arrêter l'élan d'autres entreprises non moins utiles à l'Etat, dont la base repose entièrement sur la construction du chemin de fer de Suse.

Ces motifs militent puissamment pour l'adoption pure et simple du projet de loi en discussion.

MOSCA. Je demande la parole pour faire une simple observation.

Je n'ai pas dit qu'il faut créer un service spécial pour ce matériel; j'ai dit précisément que j'approuvais le système qui a été adopté par M. le ministre de ne pas créer tout d'abord un service spécial pour le chemin de fer de Turin à Suse,

mais que l'on pourrait y suppléer moyennant la station de Porte-Neuve comme le ministre l'a proposé.

Mais je crois qu'il faut prévoir le cas où le chemin de fer de Suse se prolongera au delà des Alpes; il y a des propriétaires intéressés qui ont offert *gratis* ou à peu près le terrain nécessaire pour la station. On pourrait l'acheter maintenant, pour ne pas avoir, avec le temps, à payer de fortes sommes pour l'établissement d'une station.

Les offres qui sont faites par ces propriétaires sont relatives au chemin de Novare; je propose de les accepter pour le chemin de Suse; cette détermination, si elle a lieu, mettra fin à bien des difficultés, et aura peut-être pour résultat de couper court à tous ces longs débats qui ont lieu au sujet du chemin de fer de Novare.

Si l'on accepte cette station pour le chemin de fer de Suse et que l'on y construise simplement une maisonnette pour recevoir les voyageurs, le quartier de la Porte-Suse y trouvera un certain avantage, et ce sera juste et raisonnable, car ce quartier a toujours été négligé.

Ainsi donc, cela ne nous obligerait à rien autre chose qu'à faire une petite maison, à créer un petit service à l'usage des voyageurs qui iront prendre leurs billets à la Porte-Suse. Quant aux marchandises on s'en occupera à la station de la Porte-Neuve.

Messieurs, lorsqu'on pourra établir le chemin au delà des Alpes, nous ne serons pas embarrassés pour créer un service spécial; on possédera le terrain nécessaire à la station et cela simplifiera beaucoup les difficultés pour la station de Novare. C'est ce que je voulais faire observer à M. le baron Jacquemoud, parce qu'il m'a paru qu'il n'avait pas parfaitement bien compris quelle est mon idée.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola è al signor ministro dei lavori pubblici.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. La voce del mio onorevole collega ispettore Mosca è troppo autorevole, e gli appunti che egli ha fatti al progetto di legge sono troppo gravi, perchè io non debba giustificarli.

Il primo suo argomento è se convenga che l'attuale stazione di Porta Nuova serva definitivamente di scalo comune alla linea di strada ferrata da Torino a Genova ed a quella da Torino a Susa che dovrà protendersi quando che sia verso la Savoia per rannodarsi col tempo alle strade francesi e svizzere, congiunzione questa che io non dubito avrà luogo tosto o tardi, ma che spero si opererà in un avvenire non molto lontano.

L'onorevole senatore Mosca ha mossa questa questione: se in generale, quando molte linee di strade ferrate partono da una grande città, convenga che si diramino tutte da una sola stazione, o veramente se sia miglior partito che ogni linea abbia uno scalo a lei proprio da collegarsi poi mediante una linea di circonvallazione colle altre stazioni.

Io credo che egli stesso abbia sciolto il problema dicendo che non si può adottare in modo assoluto né un sistema, né l'altro; e questa credo sia veramente la soluzione più giusta di tale questione.

Sono tante le circostanze di località che rendono più o meno difficile il riunire tutte le linee in una stazione sola e che fanno più o meno malagevole la costruzione di una strada di cintura, da non lasciare il più delle volte menomamente dubitare che si debba stabilire un certo numero di stazioni appropriate alle contingenze topiche, con riserva di legare queste insieme quando l'interesse delle varie linee lo richiede

se non imperiosamente, almeno allorché le prospere condizioni del movimento della strada ne permettano la spesa; ma stabilire per massima generale assoluta che vi debba essere una stazione sola, o veramente che se ne richiedano tante quante sono le diverse principali linee che si diramano dalla città, da riunirsi quindi tra loro, parmi sia meno opportuno e savio consiglio.

Noi abbiamo esempi di tutte le grandi capitali d'Europa, ove quando si costrussero varie linee di strade ferrate che da quelle si diramavano si è sempre cominciato dal costruire stazioni separate, nella mira di provvedere ai bisogni presenti delle singole strade.

Altre considerazioni inoltre consigliarono a procedere in tal guisa, fra cui prima quella che le strade ferrate essendo costruite in alcuni paesi dal Governo e da società, in altri da società esclusivamente, eranvi talvolta interessi contrari, sempre poi amministrazioni o sistemi di esercizio diversi.

Nella città di Parigi abbiamo visto costruirsi più stazioni, alcune delle quali ora si legano fra loro con una linea di cintura, ma adesso soltanto, perchè, aumentato il movimento sulle varie strade, si accrebbero i mezzi delle società, ed inoltre riescono talune di queste a fondersi fra di loro, motivo per cui non si uniscono solo materialmente le stazioni mediante la linea di cintura, ma si confondono ancora gli interessi scambievoli delle compagnie concessionarie delle varie linee.

A Vienna, per esempio, si costrussero sin da principio una grande stazione per la linea del nord ed un'altra per quella del sud. Sono passati moltissimi anni, nè mai si è deciso di congiungerle per il dispendio notevolissimo che ciò avrebbe cagionato: attualmente il movimento delle linee, sia del nord che del sud, fece progressi tali e continua a migliorare in modo, come lo dimostra il corso altissimo delle azioni delle società, che queste sentirono attualmente il bisogno di unirsi, e difatti stanno congiungendo i rispettivi scali perchè hanno i mezzi sufficienti per farlo.

Lo stesso dicasi di Bruxelles, ove sono varie stazioni separate, benché tutte le strade sieno amministrate dal Governo, che tosto o tardi finirà per rannodarle assieme con una linea di circonvallazione.

A Berlino si è pensato recentemente di unire alcune stazioni, e la grandissima spesa che avrebbe richiesto il girare intorno alla città ha consigliato di adottare il sistema di traversare nel bel mezzo l'abitato; mezzo questo che può sembrare a primo aspetto alquanto pericoloso, ma che in effetto non è, attesi i regolamenti disciplinari severissimi e anche ingegnosi dal Governo adottati per prevenire ogni disgrazia, giovandosi del telegrafo elettrico per annunziare il passaggio di un convoglio, ed in altri luoghi avvertendo il pubblico col suono di un campanello al momento in cui sta per attraversare una strada a livello.

La pratica esperienza fatta da altri paesi dimostra all'evidenza che non è possibile fissare un principio assoluto sulla miglior convenienza di fare per molte linee una stazione sola od invece di costruire più scali.

Egli è d'uopo che noi ci accomodiamo alle circostanze nostre particolari ed alle esigenze speciali delle varie ferrovie che vogliamo attuare.

Ora, io domando, volendo stabilire un esercizio non interrotto tra la strada ferrata da Genova a Torino e quella che procederà per la Savoia verso Francia e verso Svizzera, è egli conveniente di adottare per stazione comune lo scalo attuale di Porta Nuova? Non esito a francamente rispondere essere questo il miglior partito.

La stazione di Porta Nuova ha sufficiente ampiezza; essa ha di già adatti stabilimenti suscettivi ancorà di aumento, per cui non v'ha dubbio che possa prestarsi anche al servizio della ferrovia per la Savoia.

Avvertirò a tale riguardo che fin da quando si è acquistato il terreno per la formazione di questo scalo, si prevedeva che il medesimo avrebbe servito non solo alla strada di Genova, ma alla linea pure da Torino a Susa, ed attraversato il Moncenisio alla Savoia.

Era dunque naturale che in tale previsione si cercasse un'area assai vasta; e tale è veramente capace di tutti i servizi necessari per entrambe le linee suaccennate. Così essendo, io non saprei veramente perchè si debba andar cercando un'altra stazione o provvisoria o stabile per la ferrovia di Susa.

Formare uno scalo provvisorio a Porta Susa, come pare vorrebbe l'onorevole senatore, onde stabilirvi un piccolo servizio momentaneo, non mi pare che sia troppo opportuno consiglio, salvo si dimostrasse che non può assolutamente supplire ai bisogni di quella linea la stazione di Porta Nuova. Ma dall'unanime parere degli ingegneri consultati risulta che essa è più che sufficiente allo scopo; anzi fu pure riconosciuto che può servire alla ferrovia da Torino a Cuneo, motivo per cui fu accordato alla società concessionaria della medesima l'uso dello scalo stesso, della tettoia delle merci, con uno spazio sufficiente per i movimenti de' suoi convogli; solamente per alcuni fabbricati riservati ad uso di rimesse e simili è stato dichiarato che la società suddetta dovrà prendere il terreno all'infuori della stazione, il che appunto si è prescritto nella prospettiva che si doveva ricevere il servizio della strada della Savoia.

Osserverò poi essere men vero che facendo un provvisorio scalo a Porta Susa o in quelle vicinanze si avrebbe tutta la facilità di farlo comunicare colla stazione di Porta Nuova. Se ciò si potrebbe ottenere in quanto al tracciato, lo stesso non sarebbe per il livello che a Porta Susa sarebbe assai più elevato che a Porta Nuova; ragione per cui si richiederebbero spese gravissime per gli scavi occorrenti, oltre alla maggiore occupazione di terreni, per dare alla linea di congiunzione un conveniente sviluppo onde moderarne le pendenze e farle praticabili all'esercizio colle locomotive.

Se non che si dirà esservi possibilità che a Porta Susa venga costruita una stazione per il servizio della strada da Torino a Novara, ed occorrendo, sino alla Lombardia; ma risponderò che non essendovi più materialmente il mezzo di rendere anche a questa ferrovia comune lo scalo di Porta Nuova, sarà pur giuoco forza, avvenendo il caso, di pensare a costruire una stazione apposita per questo nuovo servizio. Ma quanto al sito ove collocarla si dovrà a suo tempo avvisare anzitutto alla facilità di poterla congiungere allo scalo di Porta Nuova quando le circostanze lo richiederanno, cioè quando il movimento della linea sarà notevole, quando gli interessi e vantaggi saranno tali da consigliare e permettere di eseguire quell'opera che da principio non converrebbe forse fare senza tema di pregiudicare l'esito dell'impresa medesima.

L'onorevole preopinante, rispetto alla parte tecnica della strada in discussione, trova che sarebbe stato più opportuno acquistare addirittura tutto il terreno necessario per li due binari. Ma a ciò osserverò che se si vuole dare alla rete delle nostre strade ferrate quell'estensione che è un desiderio e direi un bisogno generalmente sentito, è d'uopo anzitutto procedere colla massima economia, e specialmente nella costruzione della prima; dirò di più che se vi fosse qualche spesa anche utile, ma che si potesse protrarre ad un tempo

lontano, la si dovrebbe risparmiare finchè si abbiano i mezzi di sopperirvi per non aggravar tanto la spesa da farsi subito, con pericolo di compromettere la riuscita dell'opera.

Nel nostro caso poi io non credo che si avrà gran danno, e forse nessuno, a ritardare il secondo binario, e mi fondo appunto sulla disposizione di legge che è stata citata dal relatore della Commissione.

Questa legge è più severa che in qualunque altro paese, e, bisogna pur dirlo, eccessiva. Essa prescrive che, oltre al limite segnato dal piede della scarpa dall'una e dall'altra parte della strada, si debba lasciare assolutamente libera una zona di 6 metri, in cui perciò non si può nè fabbricare, nè piantare. Ora, questa zona di 6 metri per una strada ferrata la quale ha tutta la sua base libera, ed inoltre è cinta da una siepe (perchè, secondo il sistema provvisoriamente adottato, le nostre ferrovie sono chiuse da siepi, come lo sarà questa di Susa), sembrami veramente soverchia, perchè impone ai proprietari laterali un aggravio assai notevole. Ma poichè la legge così prescrive, approfittiamone.

E tanto è vero che quest'obbligo è soverchiamente gravoso che nella legge stessa è data facoltà al Governo di derogarvi in quei casi speciali che il bisogno od una evidente ragione di convenienza lo richiederanno, purchè non vengano a sentirne danno le pubbliche strade.

In questo caso però il provvedimento della legge sarà opportuno se noi l'applicheremo in tutta la sua severità; mentre essendo vietato di fabbricare a minore distanza di cinque metri, noi avremo così mezzo di ampliare la strada senza temere aumento di spesa.

Infatti è da notare che, oltre alla larghezza stata assegnata alla strada come strettamente necessaria a stabilire l'unico binario, il Consiglio speciale ha prescritto che dessa si allargasse un metro di più, ed inoltre che si collocasse l'unico binario, non già nell'asse della strada, ma sibbene da un lato, perchè in questo modo non vi sarà bisogno di allargare la strada che da una parte sola quando occorresse di porvi il secondo binario. Secondo questo suggerimento del Consiglio speciale, avendo la strada una larghezza di cinque metri nei rilevati e di sei metri e mezzo negli scavi, non abbisognerà di acquistare che tre metri per avere la larghezza di 8 metri necessaria al doppio binario. Questi tre metri si acquistano sopra terreno libero od almeno lasciato nel suo stato attuale.

Restano ancora tre metri, e così una striscia di terreno che basta abbondantemente a guarentire la sicurezza della strada ferrata.

Io dunque credo che, a qualunque epoca si verificherà il caso d'ampliamento della strada, non si avranno spese maggiori; ma fosse pur vero che per il motivo addotto dall'onorevole senatore per le diverse disposizioni delle parcelle di terreno e per la differenza che havvi nel comprare i terreni in una sola o in due fiate dovessimo spendere qualche cosa di più, io non credo che la spesa raggiuglierà mai il vantaggio che otteniamo dal risparmio del notevole capitale richiesto per portare a dirittura tutta la strada alla larghezza prescritta per il doppio binario, avuto massime riguardo che in questa strada medesima, dove le difficoltà sono più grandi, cioè presso alla stazione, nei maggiori manufatti, è già stabilito fin d'ora che, per esempio, il ponte sulla Dora si farà della larghezza necessaria per ricevere la doppia via.

Non è poi a credere che poco sarà l'intervallo di tempo che correrà dall'epoca in cui si costruisce la strada fino a quella in cui avremo bisogno della doppia via, perchè le difficoltà che incontriamo pel proseguimento della strada verso la Savoia contribuiranno a ritardarla. Del resto noi vediamo molti paesi

d'Europa in cui si è cominciato a costruire strade per un doppio binario non essersene intanto aperto che un solo, sul quale da 8, 10, 15 anni continua il servizio, perchè si trova sufficiente, malgrado che già abbiasi il terreno allestito e pronto per la posa della doppia via.

Basterà citare la strada di Lombardia, la quale certamente per i paesi che attraversa è una delle più frequentate, ove, sebbene da 12 o 13 anni il terreno siavi pronto, poichè è stato acquistato per fare i due binari, tuttavia non si è ancora avvisato di posarlo per risparmio di spesa.

Ora dunque se noi impiegheremo in altro modo il capitale di un milione od un milione e mezzo che si esigerebbe per fare il doppio binario, fra quindici anni lo avremo raddoppiato, epperò è meglio intanto risparmiarlo per impiegarlo poi quando l'esercizio della strada ne dimostrerà la convenienza.

Questi credo sieno gli argomenti essenziali coi quali l'onorevole signor ispettore ha trovato di combattere la legge proposta.

Quanto alla parte economica dell'impresa, egli non pare molto inclinato ad approvare i contratti di sorte; duolmi di non poter assolutamente dividere il suo parere, tuttochè ammetta in massima che questi contratti sono per loro natura tali che non si devono affidare che ad imprese che abbiano date grandi prove di capacità e di potenza di mezzi pecuniari, ad imprese, in una parola, che abbiano fatte altre opere in base di questo sistema di contrattazione con soddisfazione generale. Osserverò però che il paese a noi maestro in materia di strade ferrate, nel quale questo sistema è più comune, ed anzi si può dire esclusivo, è l'Inghilterra. Colà quando una società intraprende una strada, essa non la mette mai al concorso fra molti appaltatori; essa ne fissa le condizioni positive, ne stabilisce i corrispettivi, e quindi stipula direttamente con una compagnia o con un individuo particolare, distinto costruttore, un contratto a *forfait* assoluto, un contratto diretto, qual è il nostro.

Secondo questo sistema, eseguite le strade principali, si forma una quantità di piccole società per la costruzione di diramazioni, e queste società trattano pure direttamente con altri appaltatori. Costrutte le diramazioni secondarie, se ne cede l'esercizio alla società della strada principale per un dato interesse sul capitale impiegato; locchè è a un dipresso il sistema che noi abbiamo adottato nelle nostre concessioni, che venne praticato nel Belgio, il cui Governo, benchè abbia l'esercizio di tutta la rete dello Stato, tuttavia, avendo recentemente fatto costruire alcuni rami di strade secondarie da società, ne ha quindi assunto l'esercizio, come faremo noi, assicurando alle società un determinato interesse sopra il capitale da esse speso.

Io credo poi che non meriti biasimo questo modo d'incoaggiare l'industria privata, chiamandola ad eseguire tronchi di strada ferrata di molta importanza, mediante l'assicurazione di un adeguato interesse.

In Francia dopo aver discussi tutti i sistemi di concessione, il Governo si attenne dapprima al metodo di dare in appalto l'esecuzione di alcuni tronchi di strada in base di apposti capitoli, e colla concessione dell'esercizio per un più o men lungo periodo di tempo. Questo sistema avendo in generale fatto cattiva prova, dopo lunghi studi e ponderati esami della questione si pubblicò la legge organica del 11 giugno 1842, la quale, fissando una rete generale di strade ferrate per tutto lo Stato, prescriveva che la si sarebbe eseguita col concorso dello Stato, dei dipartimenti, dei comuni interessati e della privata industria nelle proporzioni e secondo le forme

nella stessa legge segnate. Ma in occasione della discussione al Parlamento della concessione della strada ferrata da Cette a Bordeaux fu tal legge riconosciuta fin dal 1846 ineseguibile.

Il ministro dei lavori pubblici diceva in quella circostanza: « Io non riguardo come lettera morta quella legge, ma veggo che non è possibile far sì che essa si applichi a tutte le strade. Bisogna adattarsi alla varietà dei casi e talvolta derogarvi, accettando private offerte per l'esecuzione di certi tronchi che in altro modo non si farebbero. »

Si provarono allora tutti i sistemi. In alcuni casi lo Stato ha costruito una parte della strada, esclusone l'armamento, ha fatto le costruzioni principali, e quindi ha ceduto la strada ad imprese private perchè l'armassero e l'esercitassero. Questo metodo è pur riuscito in alcuni casi perniciosissimo od almeno gravosissimo allo Stato.

La strada da Lione a Parigi, per cui si è seguito questo sistema, non per tutta, ma per una parte soltanto della linea, fu dal Governo ceduta ad una società colla perdita del capitale spesovi, abbandonando cioè alla Società più di 100 milioni stati impiegati nella costruzione della medesima.

Nella strada di Strasburgo abbiamo veduto di recente dai resoconti della società concessionaria che il Governo ha costruito lavori per 120 milioni, quali ha ceduti alla società senza alcun corrispettivo. E quando si è trattato nelle Camere della concessione della strada da Avignone a Lione, il signor Magne, ministro in allora dei lavori pubblici in Francia, che per certo niuno disconoscerà essere un distintissimo amministratore, ha detto: « Piuttosto di fare per conto dello Stato tutte le costruzioni e cederle poscia alla società, io vi propongo di accordare un capitale di 60 milioni a quella che si offrirà disposta ad eseguire a suo rischio e pericolo la strada che era stata peritata a 120 milioni, se non erro. »

La medesima venne messa agl'incanti perchè non fu accettata la proposizione del ministro di cederla a trattativa privata alla ditta Brassey, proposta questa che egli faceva dichiarando preferire di trattare direttamente con questa compagnia per l'ottima riuscita di consimili imprese da lei condotte in Francia; la strada, dico, fu poi definitivamente deliberata al signor Talabot a condizioni larghissime di concessione e colla aggiunta inoltre di un sussidio di 49 milioni, se ben mi sovengo.

Nelle ultime concessioni poi di strade ferrate fatte in Francia dall'attuale Governo si adottò il partito di concederle direttamente a compagnie conosciute per solidità e capacità la costruzione ed esercizio in base di capitoli ben ponderati e mediante una garanzia d'interesse del capitale calcolato necessario; il che per verità parmi essere il miglior partito.

A questo riguardo seguirono molte discussioni nell'altra Camera, quali però non giunsero a farmi scemare l'autorità che io riconosco nell'opinione del signor Michel Chevalier, che tutti sanno quanto sia buon giudice in queste materie, il quale, dopo avere esaminato tutti i sistemi che in fatto di concessioni di strade ferrate si usarono in Francia, ha dichiarato apertamente che « de tous les modes d'encouragement employés par les Gouvernements en faveur des entreprises de communication, il n'en est pas un qui, dans la plupart des cas, promettrait autant d'avantages que la garantie d'un minimum d'intérêt; ce système est le plus efficace pour faire exécuter aux moindres frais possibles de la part de l'Etat une grande masse de travaux par l'industrie privée. » Ed il signor Daru, il quale, trattando lo stesso argomento, e dopo aver pure studiati e discussi tutti i sistemi, ha detto: « La garantie d'intérêt me semble donc le système le plus économique, le

plus moral, le plus efficace, le moins lourd pour le trésor, et enfin le plus juste par cela même qu'il renvoie les charges à une époque où le pays et le trésor auront profité des travaux. »

Io osservo che il Governo austriaco, che aveva incominciato dapprima a voler eseguire le strade col concorso delle società, dovette rinunciarvi perchè non ne ottenne una buona riuscita, e vi sostituì invece il sistema di costruirle a spese dello Stato, attalchè, visto che alcune strade che si eseguivano dalla privata industria, principalmente quella lombardo-veneta, non progrediva abbastanza sollecitamente, la avvocò a sè, ed ora sta attendendo a compierla. Dopo avere impiegate grandissime somme nella sua rete di strade ferrate, quel Governo ha riconosciuto il bisogno di proccacciarsi il concorso dell'industria privata, ed a tal fine fece società coi governi centrali d'Italia, ponendo a base della convenzione diretta a promuovere la costruzione di strade ferrate per via di concessioni dirette, l'assicurazione di un modico interesse dei capitali: si fissò il tasso di quest'interesse al 4 per cento, ma non si trovarono concorrenti. Si volle trattare direttamente coi grandi intraprenditori, ricercando appunto le case principali d'Inghilterra, e fra le altre quella stessa del signor Brassey, con cui trattiamo noi, e non si è riuscito ad accordarsi colle medesime, attalchè si sono finalmente riuniti alcuni banchieri del paese, i quali si offersero di assumere la impresa di qualche linea, ma gli stessi dovranno poi necessariamente trattare cogli appaltatori che eseguiranno la strada. L'offerta fatta al Governo austriaco è subordinata all'assicurazione del 4 1/2 per cento; pare probabile che il Governo, da quanto si dice, accetterà; ma a qual punto fu egli ridotto? a dover trattare con banchieri.

Ora io sono lungi dal non riconoscere che questa contrattazione sia ragionevole, perchè naturalmente sono i banchieri che danno vita e movimento alle grandi imprese, alle grandi opere industriali; ma quando si trova una compagnia che per sè stessa è così potente da poter trattare direttamente collo Stato e far eseguire le opere senza passare per il mezzo dei banchieri, si può al certo ottenerne vantaggio maggiore, in quanto che naturalmente per la responsabilità che assumono i banchieri verso il Governo, pel vantaggio che gli procurano assistendolo col loro credito, vogliono i medesimi essere largamente indennizzati.

Io credo dunque che il trattare nel caso nostro direttamente quest'impresa della ferrovia di Susa, come vi ha proposto il Ministero, sia il mezzo più economico ed il più utile. Sinora però ho parlato astrattamente della convenienza dell'assicurazione d'interesse; facendone ora applicazione al caso concreto, dirò esservi particolare ragione di ciò fare perchè il Governo si proporrebbe di assumere l'esercizio della strada di Susa. Difatti come mai si potrebbe concepire che una società si formasse per assumere la costruzione e l'esercizio ad un tempo di 50 chilometri isolati di strada, quando invece la medesima, considerata qual è realmente una continuazione dei 165 chilometri di strada che parte da Genova, e della diramazione di 100 e più chilometri dal Lago Maggiore, si presterebbe così naturalmente all'esercizio dello Stato? Noi non siamo obbligati ad avere per tale servizio un materiale costosissimo, abbisognando poca aggiunta di materiale mobile per attivare con poca spesa l'esercizio anche della strada di Susa; se invece una privata società avesse assunta l'intrapresa di tale esercizio, avrebbe dovuto impiegarvi un capitale molto maggiore, ed in fine dei conti avrebbe dovuto il Governo concorrere con una maggior somma; essendo necessario riservare l'esercizio allo Stato, e perciò anche l'amministra-

zione economica dell'impresa, si fa evidente il bisogno di assicurare un *minimum* d'interesse ai portatori delle azioni rappresentanti il capitale occorrente all'eseguimento della strada, e senza del quale esse non avrebbero credito e non troverebbero smercio.

Ciò è quanto praticano tutte le società fra di loro in Inghilterra, è quanto fece il Governo del Belgio nel costruire i suoi ultimi tronchi di strade ferrate.

Per questi motivi parmi che nè sotto il rispetto economico, nè sotto il rispetto tecnico si possa biasimare il sistema di concessione diretta dal Governo proposto per la strada ferrata di cui si tratta.

SAULI. Io sento da qualche tempo frequenti lagnanze sulla condizione piuttosto triste delle nostre finanze, e vedo sempre che si propongono spese novelle; questa parrebbe essere una contraddizione; per altro trattandosi questa volta di una spesa la quale non è di lusso, ma anzi è una spesa produttiva, e pensando che il Governo può per cento altre vie indirette rifarsi del danaro che getta nella costruzione di questa strada, non sono molto lontano dall'approvare la legge.

Concorro coll'opinione dell'onorevole relatore, il quale disse che questa strada è destinata ad essere quasi come la continuazione della strada di Genova.

Genova fu, Genova è, e Genova sarà sempre il principale emporio delle relazioni commerciali di questo paese.

Altre volte le relazioni commerciali marittime dello Stato nostro si facevano in parte per mezzo delle strade che mettono ai porti o riviere delle marine di ponente; queste marine di ponente, questi paesi nei quali passavano tali strade sono ora condannati a languire; privi totalmente di commercio, diventeranno, ciò che ho detto altre volte, e che ripeto a fronte anche di coloro che hanno l'aria di deridere la mia ripetizione, diventeranno, dico, la patria dell'idillio e della fame.

Soggiungo per altro che, dovendo sottostare ad un danno e concorrere nel tempo stesso alla spesa che cagiona esso danno, gli abitatori di quelle contrade possono considerarsi come esseri innocenti costretti a pagare il patibolo sul quale sono condotti quali vittime.

Se questa sia giustizia io lo lascio decidere a chi ha sentimento di equità nel cuore.

Vi sarebbe un compenso a questo danno.

E qual è questo compenso? Sarebbe l'applicazione della giustizia a ciò che riguarda quelle provincie, cioè sarebbe un'interpretazione ed un'applicazione equa di ciò che è prescritto dall'editto del 26 gennaio 1816 e del biglietto regio del medesimo giorno, col quale S. M. determina che il prodotto delle contribuzioni imposte nel principato di Oneglia sia versato in una cassa particolare e convertito nelle spese necessarie per la costruzione della strada da Oneglia al Piemonte.

Questa strada non è ancora interamente costruita; rimane a costruirsi un tronco assai difficile, assai scabroso pel commercio, ed è quel tronco che dal concentrico di Lesegno si distende sino al di là del concentrico della città di Ceva.

Ho già parlato altre volte di questa cosa; sostengo essere tempo ormai che il Governo abbandoni un sistema contrario ad ogni principio di giustizia, e che pensi a fare questo tronco di strada coi proventi delle imposte d'Oneglia; le nostre provincie già gravate di tante passività non possono in verun modo sopperire a tali spese.

Mi diranno che io batto sempre sul medesimo chiodo. Batto appunto sempre sul medesimo chiodo: *gutta cavat lapidem.*

Spero che coll'andar del tempo a forza di battere e picchiare, giungerò a spezzare quei cuori di pietra che sin ora ho trovati veramente insensibili ad ogni mia preghiera. Non solamente peroro questa causa oggi, ma la perorerò altre volte, se non mi riuscirà ancora questa volta di conseguire il mio fine.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io sono penetratissimo dei bisogni della provincia patrocinata dall'onorevole conte Sauli, ed io spero che verrà forse tempo in cui si apriranno anche strade ferrate nella medesima, perchè è mia opinione che a misura si vanno queste estendendo, e se ne sente sempre maggiormente il bisogno, si vanno ad un tempo studiando i sistemi più economici per eseguirle.

Credo che non è lontano l'avvenire in cui non si avranno più a fare sterminati dispendi come per l'addietro si sono fatti per la costruzione di linee anche difficili, ma buone e sicure.

È certo però che lo Stato non è in questo momento in condizione di spendere, nè il paese ha urgente necessità di costruire una nuova strada ferrata nella direzione accennata dal signor senatore.

Quanto alla strada ordinaria di cui parlò, mi pare che le regie patenti da lui citate sono state messe in pratica se non con gran sollecitudine, almeno senza interruzione, progredendosi nell'esecuzione di lavori, poichè la strada d'Oneglia, se si eccettua il solo tronco di cui ha fatto speciale menzione, è ora ridotta in conveniente stato di viabilità, nè il Governo trascura modo di migliorarla sempre più.

Uno dei lavori principali che si eseguisce coi fondi appositamente iscritti sul bilancio di quest'anno, è il passaggio d'Ormea, il quale è opera di molta importanza, e venne recentemente appaltata; havvi per verità il passaggio di Lesegno assai difficile, ma non certamente in così cattivo stato quale trovavasi quando si promulgarono le menzionate patenti.

Se la domanda fatta dalla divisione di Savona per lo stanziamento nel suo bilancio di una somma per fare studi onde migliorare quel passaggio non venne accolta, il motivo fu perchè il Governo aveva già provveduto a quest'uopo cogli ordini dati agli ingegneri della provincia di presentare un progetto per quel passaggio, come venne pure incaricato lo stesso ufficio provinciale di redigere un progetto per il passaggio di Lesegno.

Dunque il signor conte vede che se il Governo non ha un cuore tenerissimo quale il suo, non l'ha nemmeno di pietra, com'egli suppose, e cerca ogni modo di giovare egualmente a tutti i suoi amministrati nella misura ed in proporzione delle risorse dello Stato.

Mi lusingo perciò di vedere fra non lungo tempo soddisfatti i desideri da lui espressi nell'interesse della sua provincia.

SAULI. Una parola sola.

Ringrazio il ministro della speranza che mi dà, e mi rallegro di trovare presso di lui una tenerezza maggiore di quella che si è trovata finora. Solamente mi permetterà di rettificare una incidentale sua opinione; egli dice che il passaggio di Lesegno si trova in una condizione assai migliore di quella in che fosse prima delle patenti del 1816.

Ho l'onore di dirgli che sono passato nel secolo scorso (perchè sono vecchio) lungo quella strada, e ch'essa è ancora tale quale era allora, di maniera che era cattiva pel passato ed è cattivissima adesso. Sarebbe tempo oramai di ridurla a stato decisamente migliore.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Non faccio che una semplice osservazione, ed è che io mi sono forse male spiegato: non intesi già dire che sia stato cambiato il tracciato, che è appunto l'opera essenziale per condur meglio la strada,

ma che il suolo stradale è certamente in ora assai meglio mantenuto di quel che fosse per lo addietro.

VESME. Chiedo la parola.

PRESIDENTE. La parola è al senatore Vesme.

VESME. Desidero fare un'osservazione sopra una delle principali questioni state mosse dal senatore Mosca: se debba cioè esservi una sola stazione a Porta Nuova, o se debba stabilirsi un'altra a Porta Susa per la strada di Susa. Mi pare che la questione resti decisa dall'assoluta necessità. Proponeva il senatore Mosca che si facesse un accordo coi proprietari, i quali offrono i loro terreni per la strada di Novara, che cioè si accettassero le loro offerte, avvertendoli che queste si accettavano non per la strada di Novara, ma per quella di Susa.

Ma lo stato di cose per le due strade è affatto diverso. Di fatto per la strada di Novara vi sono tre concorrenti, Porta Palazzo, Valdocco, Porta Susa, i quali naturalmente fanno a gara in proporre le migliori condizioni affinché sia scelto il loro sito.

Ben altrimenti sta la cosa ove venga scelto definitivamente il luogo di Porta Susa per la strada di Susa, poichè in questo caso, non essendovi concorrenti, egli è naturale che i proprietari del terreno ne chiederanno il suo integro valore, e converrà sborsare quella somma che sarà riconosciuto poter esso valere; laddove per la stazione di Novara essi non solo offersero di darlo a minimo prezzo, ma, se non m'inganno, l'offerirono gratis.

Si aggiunga un'altra difficoltà forse più grave. Questa offerta fu fatta dai proprietari del terreno in vista del prossimo vantaggio che ne ritrarranno, poichè fra due anni, se non m'inganno, sarà finita la strada, e fra più breve termine lo sarà il tratto vicino a Torino: sicchè essi ricaveranno da questa cessione un immediato vantaggio; ma se una tale cessione devono essi farla al Governo affinché quivi sia stabilita una stazione quando sarà forato il Moncenisio, cioè quando la strada da qui andrà direttamente in Francia, io credo che se tra la promessa e l'esecuzione vi sarà nientemeno che il traforo del Moncenisio, nessuno vorrà fare vantaggi e si chiederà l'integro valore del terreno. Aggiungasi infine che questa compra del terreno o si farà adesso o si farà allora: se si fa ora, il Governo perderà l'interesse di tutto quel terreno per un numero d'anni considerevole; se si farà allora, dovrà pagare quel maggior valore di cui si sarà accresciuto quel terreno per le opere che vi si aggiungeranno.

Credo io adunque che, essendo pel momento impossibile di fare una nuova stazione per la strada di Francia, ma dovendosi per ora far uso di quella di Porta Nuova, ciò debbe in modo definitivo, tanto più che non vi sono ragioni speciali per dividere le due stazioni.

MOSCA. Il signor ministro ha certamente risposto colla solita sua faccenda e colla molteplicità delle sue cognizioni a quanto è stato da me in termini più modesti espresso. Però mi permetta di pregarla a voler dire se non sia vero che la stazione di Porta Nuova nello stato attuale non sia già piuttosto ristretta anzichè ampia, poichè la riunione appunto della strada di Savigliano a questa stazione reca già fin d'ora l'obbligo, e diremo così, la necessità di ampliarla. Ragion vuole di presupporre naturalmente, che quando la strada di Genova sia portata al suo termine, che quella anzidetta di Savigliano sia compiuta e protratta fino a Cuneo, come è già sancito per legge, e che vi si aggiunga la via di Pinerolo, per la quale, se la società procede oltre, si vorrà profittare d'essa stazione, questa già fin d'ora ristretta, lo sarà maggiormente.

Se infine vi si vorrà pure riunire il servizio della strada di

Susa, allora sorgerà più viva la necessità della sua ampliazione, la quale dovrà aver luogo fra non lungo tempo.

Ora, stabilito questo principio, dal lato economico, parmi che piuttosto di ampliare quella stazione, sia conveniente l'accordarsi coi proprietari di Porta Susa per prendere possesso di quel terreno il quale dovrà, se la fabbricazione di Torino continua, comprarsi ad un caro prezzo quando avvenga il caso di fare un servizio speciale in avvenire.

Ho detto che fin ora non era tempo di stabilire un servizio speciale e che assai bene si affaccia il divisamento del ministro di servirsi, per ora, della stazione di Porta Nuova; ma una piccola stazione di viaggiatori certamente dovrà produrre un grandissimo vantaggio ai quartieri di Porta Susa, i cui abitanti, come è ben naturale, cercano di migliorare la loro condizione.

Aggiungerò un altro riflesso che a me sembra meritevole di qualche considerazione, ed è questo: si cerca di facilitare il commercio fra Genova, Torino e Susa, colla speranza di vederlo protratto più oltre; ma io chiederò se sia ben dimostrato che il commercio tra la Francia e l'Italia non sia forse maggiore verso Novara che verso Genova.

Nel suo complesso, mi pare che sia più importante verso Novara che verso Genova, e allora ognuno vede come si renderebbe più intensa la necessità di studiare, se a voce di far tendere la strada di Susa verso Porta Nuova, non sia meglio farla procedere in modo da abbreviare il cammino verso Novara.

Se a questa considerazione si pone mente, a me sembra che sarebbe più prudente consiglio di sospendere per il momento la determinazione intorno a questa strada per trovar modo di conciliare se sia possibile, come a me sembra, tutti gli interessi, e di evitare ulteriori polemiche, le quali certamente giova fuggire e troncarsi al più presto.

Io, come dissi fin da principio, non sono certamente contrario alle strade ferrate; anzi desidero vivamente che procedano con molta celerità; ma io credo che quando si possa riuscire a collegare gli interessi commerciali con quelli dei vari quartieri della città, sia equo ed opportuno il farlo; quindi io avviserei, senza entrare in altre considerazioni circa il modo di esecuzione, doversi soprassedere per poco dall'ulterior esame di questa legge.

Aggiungerò poi per ultimo, che qualora venisse dimostrato, essere più conveniente nell'interesse generale di abbreviare le distanze tra Susa e Novara, anzichè quelle di Susa e Genova, tal cosa varierebbe il tronco estremo della via di Susa, ed inoltre porterebbe forse la conseguenza di prescindere per parte del Governo dall'esercizio della strada di Susa, perchè in questo caso si potrebbe fare un solo contratto da Susa a Novara per Torino, e lasciare il servizio alla società.

In tal guisa il Governo avrebbe minori impicci, e la questione sarebbe molto semplificata, evitandosi così eziandio l'inconveniente, che secondo me è assai grave, non nella fattispecie, ma nel principio, che una società formi una associazione per azioni onde costruire una via ferrata, ed il Governo la faccia eseguire.

In Francia si è veduto l'opposto: allorché il Governo vide che non si potevano trovare società le quali volessero far eseguire le vie ferrate, prese il partito di farle costruire esso medesimo; e quando le concesse per un tempo alle società, queste fecero l'armamento, e acquistarono a loro spese il materiale per la locomozione.

Non entrò a parlare di garanzia di interessi, su cui la mia opinione certo non è cambiata, non ostante la sentenza contraria di molti più esperti economisti: ma io mi limiterei,

ripeto, a proporre esser prudente consiglio di soprassedere per poco, a fine di vedere il modo di conciliare, sia l'interesse generale, sia l'interesse della città, e di metter fine a tutte le gare che si sono eccitate o che sono ancora assai vive.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Veramente non potrei aderire a questa sospensione, la quale dopo i ragionamenti fatti attualmente dall'onorevole senatore Mosca trarrebbe seco non solo la sospensione della strada ferrata di Susa, ma eziandio quella di Novara per voler egli esaminare se non sarebbe meglio riunire la strada di Susa nell'imbarcadero ossia nella stazione che dovrà costruirsi per quella di Novara, e riguardando esso la strada di Susa quale essenziale continuazione della ferrovia di Lombardia, anzi che una necessaria continuazione della strada di Genova. Circa all'importanza del movimento della ferrovia di Susa ammetto che pei viaggiatori possa essere maggiore verso la Lombardia, quando tutto il sistema di strade ferrate sarà compiuto, anzichè verso Genova; ma quanto alle merci, io non dubito punto che il movimento principale si farà sempre nella direzione verso Genova; ora appunto è il movimento delle merci, che principalmente esige l'unione delle linee, se non in una sola stazione, almeno con una linea di comunicazione fra i diversi scali, perchè nell'economia dei trasporti delle merci è d'uopo tener conto dello scarico e del carico delle medesime, il quale vuolsi per quanto possibile diminuire per i passeggeri: invece, se non avrassi una stazione comune, o mancherà la strada di cintura fra gli scali d'arrivo e partenza, l'incomodo sarà più o meno grave pei medesimi, ma ciò non tocca l'economia delle comunicazioni.

Faccio nuovamente osservare che a mio avviso la stazione di Porta Nuova è sufficientissima all'esercizio delle due linee, perchè quando queste saranno in esercizio continuo, senza interruzione, gli inconvenienti non saranno più gravi, quando anche fossevi un grande concorso.

La stazione di Porta Nuova è vasta bastantemente, ha una ampiezza, se non erro, di 30 o 32 giornate; sonvi ancora spazi sufficienti per dare quanta ampliazione occorra alla tettoia per le merci, alle rimesse sia pei vagoni, sia per le locomotive. Tutte le officine sono già fatte, e se queste servono alle riparazioni delle macchine attualmente in uso, serviranno egualmente quando si accresca di poco il numero di queste.

Osservo poi che quanto alle altre ferrovie che l'onorevole senatore diceva poter venire ad affluire in questa stazione, sarà il caso di vedere a tempo debito se potranno essere ricevute, ma intanto io non credo che pella prospettiva di accettare la strada ferrata di Pinerolo si debba intanto rifiutare quella di Susa.

Nessuna obbligazione contrasse il Governo coi promotori della strada di Pinerolo, e quando si trattasse di escludere una ferrovia, certamente sarebbe da preferirsi quella di Pinerolo alla strada di Susa. Aggiungo poi in ordine al partito cui mi pare accennasse il senatore Mosca, di condurre attualmente la strada di Susa in uno scalo provvisorio a Porta Susa, che non potrebbe essere accolto, poichè, anche facendo una piccola o suppletiva stazione, bisognerà pur sempre dirigerla la strada la quale poi dovrebbe essere cambiata quando si avesse per le esigenze del movimento della linea a condurre questa nello scalo di Porta Nuova, essendo, come già dissi, troppo difficile e dispendioso per la grande diversità di livello praticare una strada di cintura in conveniente condizione di esercizio tra Porta Susa e Porta Nuova.

Oltre di che quando sarà decisa la questione della collocazione dello scalo della strada di Novara (qualora se ne approvi la concessione) bisognerà pure pensare a porlo in comunica-

zione diretta colla stazione di Porta Nuova; se non che ciò si potrà ottenere, a mio avviso, nel miglior modo e con grande vantaggio, perchè il grande movimento sulla linea da Torino a Novara sarà principalmente alimentato dalla capitale, i cui abitanti, il cui commercio, si volgeranno verso le provincie che si trovano andando verso Novara e verso la Lombardia. Questo costituirà il principale movimento della linea: quanto a quello che verrà dalla Francia, per quanto sia importante, sarà per ora piccola cosa in confronto del movimento interno. Epperò io non vedo che si abbia convenienza a costruire un'apposita stazione per congiungerla poi collo scalo di Porta Nuova con grave dispendio.

Conchiudo con dire essere, a mio giudizio, più savio ed opportuno consiglio il riservare la stazione di Porta Nuova al cumulativo esercizio delle grandi linee da Genova a Torino e da qui per la Savoia alla Svizzera ed alla Francia, costruendo un apposito scalo il quale serva al movimento della linea fra la capitale e tutte le sue provincie verso Novara e verso la Lombardia, collegando tra loro con una strada di cintura queste due stazioni.

PRESIDENTE. Debbo interrogare il signor senatore Mosca se, chiedendo che si soprasseda nell'esame di questa legge, ha inteso fare un invito al ministro a che si spieghi in proposito, ovvero di muovere una proposta formale alla Camera, perchè se tale fosse il suo intendimento, io dovrei dare passo alla sua proposizione e chiedere se è appoggiata.

MOSCA. Io sono intimamente convinto che, non potendo la proposta da me fatta far perdere molto tempo, perchè questi studi si possono fare entro brevissimo tempo, torni perciò assai conveniente sospendere ogni discussione al riguardo.

PRESIDENTE. Se vi ha chi appoggia la sospensione, voglia levarsi.

(Non è appoggiata.)

Debbo adunque porre ai voti la chiusura della discussione generale.

Chi vuol chiudere la discussione generale si alzi.

(La discussione generale è chiusa.)

« Art. 1° È autorizzata la costruzione di una strada ferrata da Torino a Susa, secondo la direzione e le norme stabilite dall'unito capitolato. »

DI BENEVELLO. Vorrei solamente avvertire che quando noi avremo votato questo articolo, dovremo lasciare assolutamente il capitolato quale si trova.

PRESIDENTE. Il capitolato non si vota; questo poteva nella discussione generale dar luogo a qualche spiegazione; ma ora si tratta della legge, la quale è contenuta nei soli articoli, che ho l'onore di leggere.

Metto ai voti l'articolo primo.

Chi l'approva voglia levarsi.

(È approvato.)

« Art. 2° Il capitale per far fronte a questa impresa verrà costituito mediante l'emissione di 12,540 azioni al portatore di lire 500 caduna, sotto la denominazione di *Azioni della strada ferrata da Torino a Susa*. Il Governo è autorizzato a farne l'emissione a misura che progrediranno i lavori, a norma di quanto è stabilito nell'unito contratto d'appalto. »

(È approvato.)

« Art. 3. Le azioni produrranno l'interesse del 4 1/2 per 100 all'anno a partire dal giorno dell'emissione, pagabili a semestri maturati. Sarà quindi assegnata alle medesime una quota sui proventi della strada, in conformità di quanto viene stabilito all'articolo 28 del capitolato. »

(È approvato.)

« Art. 4. Il qui unito capitolato d'appalto, concluso fra il ministro dei lavori pubblici e la società Jackson, Brassey e Henfrey per la costruzione di questa strada ferrata, è approvato, e formerà parte integrante della presente legge. »

DI BENEVELLO. Giacchè il capitolato può dirsi votato e non rimane luogo a parlare sul medesimo, mi limiterò solo a pregare il signor ministro a dirmi perchè venne omessa la più bella delle stazioni, ed anche la più importante, cioè Rivoli, che è la sola città che questa strada attraversi. Io vedo le stazioni di Collegno, Alpignano, Avigliana, ma non vedo quella di Rivoli.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Sta vero che il comune di Rivoli non è toccato dalla strada ferrata, perchè a ciò fare occorreva un aumento di spesa assai grande.

La direzione per Rivoli è stata dall'ingegnere Henfrey studiata due volte, una volta da lui spontaneamente ed un'altra sulla richiesta di quel municipio che, conosciuto l'esito di questi nuovi studi, non avendo più fatto altro richiamo, pare siavisi accomodato.

Osserverò tuttavia che per favorire quel comune è stata traslocata la stazione d'Alpignano dal punto dapprima fissato in un altro, onde portarla nella maggiore vicinanza possibile di Rivoli.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'articolo 4.

Chi approva, sorga.

(È adottato.)

« Art. 5. Il ministro segretario di Stato per i lavori pubblici e quello delle finanze sono, ciascuno per la parte che li riguarda, incaricati dell'esecuzione della presente legge, che sarà registrata al controllo generale, pubblicata ed inserita negli atti del Governo. »

(È adottato.)

Si passa allo squittinio.

Preveggo il Senato che dopo la votazione si dovrà procedere alla scelta di un nuovo segretario, e di un membro mancante nella Commissione di finanze e contabilità.

DI POLLONE. Domando la parola.

Mi permetta il presidente di osservare, che si potrebbe abbreviare l'operazione quando, facendosi l'appello nominale, si deponessero e la palla per il voto, e le schede per le nomine a farsi.

PRESIDENTE. Noterò che ci vogliono due voti: per altro si può procedere nel modo accennato.

Io prego quindi i signori senatori di voler scrivere su di una scheda il nome del candidato che stimano eleggere a

segretario, e su di un'altra il nome del membro che manca per la Commissione permanente di finanze.

Si procede all'appello nominale.

I signori senatori sono pregati di deporre nel tempo stesso il loro voto nell'urna della legge, e una scheda nell'urna per il segretario, e un'altra per il commissario di finanze nella terza urna.

Risultamento della votazione sulla legge:

Votanti.....	56
Voti favorevoli.....	49
Voti contrari.....	7

(Il Senato adotta.)

PRESIDENTE. I nomi degli scrutatori sono i seguenti:

Per il segretario, i senatori Alfieri, Musio e Della Marmora Alberto.

Per la Commissione di finanze, i senatori Nigra, Plana e Giulio.

Fattasi la verifica delle schede per la nomina a segretario, ottennero maggiori suffragi i signori conte Luigi Provana del Sabbione il quale ebbe voti 38, Dalla Valle voti 8. Gli altri voti andarono dispersi.

E per la nomina del commissario delle finanze ebbero maggiori suffragi i signori Cagnone il quale ebbe voti 43, Regis voti 4. Gli altri voti dispersi.

Proclamo dunque segretario il conte Provana del Sabbione, e il signor senatore Cagnone membro della Commissione di finanze.

PROGETTO DI LEGGE PER LA CONCESSIONE DELLA STRADA FERRATA DA TORINO A NOVARA.

PRESIDENTE. Il signor ministro dei lavori pubblici ha la parola.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Ho l'onore di deporre sul banco della Presidenza il progetto di legge per la concessione della strada ferrata da Torino a Novara. (Vedi 2° vol. *Documenti*, pag. 790.)

PRESIDENTE. Il Senato dà atto al signor ministro della presentazione di questo progetto di legge, il quale sarà stampato e distribuito.

La seduta è levata alle ore 5 1/4.