

femente maturati, che dai medesimi però già risultavano le grandi difficoltà di cui ho fatto cenno, per cui si progredì a nuovi studi su di altre linee.

Quando però la Camera desiderasse che questi studi si rinnovassero, e si convertissero in progetto di massima, io non dissento di aderire a qualsiasi suo voto.

BOTTA. Allora si potrà dire nel mio ordine del giorno :

« Ritenute le dichiarazioni del signor ministro dei lavori pubblici di essere disposto anche ad ordinare studi, ecc. »

CADORNA. Chiedo la parola.

Confesso che credo inutile ogni ordine del giorno motivato.

La responsabilità del signor ministro è pienamente impegnata dalle discussioni che ebbero luogo in quest'adunanza, dalle circostanze che se gli sono fatte presenti, e dalle sue stesse dichiarazioni. Quando il signor ministro venisse a proporci a suo tempo di decidere la questione senza farsi scorta di studi compiuti e comparativi come si richieggono per darci argomento a bene deciderla, è evidente che egli mancherebbe al suo debito, il che son certo non sarà per accaderè.

Perciò credo che la sua responsabilità sia abbastanza impegnata dalle fatte discussioni.

V'ha un progetto di continuazione della strada verso la Svizzera, che egli ha dichiarato molto utile, ed anche per certi riguardi di probabile riuscita, cioè quello che spingerebbe la linea attraverso del Gries e del Grimsel nel Bernese.

Nè questa linea, nè quella pel Lukmanier potrebbero essere continuate per terra se non passando presso il bacino del lago d'Orta ; quindi è evidente che egli non può dispensarsi dal far preparare gli studi di quella linea interna che ha questa direzione provenendo da Novara. Ed è da ciò altrettanto manifesto che egli non può dispensarsi dal far eseguire questi studi, prima che la Camera sia chiamata a deliberare sulla scelta della direzione di questa linea interna.

Ripeto perciò che la responsabilità del ministro è abbastanza impegnata ; a lui s'apparterrà poi il dirigere gli studi in modo che il potere legislativo possa decidere la questione con piena cognizione di causa, e col sussidio di tutti i necessari elementi.

Poichè ho la parola, risponderò ad un'osservazione fatta dal signor ministro dei lavori pubblici, il quale rispondendo a quanto io dissi, allegò che gl'inconvenienti del tragitto del lago s'incontrerebbero quand'anche la linea ferrata si conducesse presso al lago d'Orta, per farle metter capo a Pallanza.

Io non ho mai detto che la strada ferrata debba passare piuttosto per Pallanza che non per un altro qualsivoglia paese ; anzi ho appositamente evitato ogni parola che potesse far nascere una questione municipale, o farne sospettare in me l'idea. Abborro e detesto questo mal vezzo di abbassare le grandi questioni generali alla misura di un meschino interesse municipale, ed in ciò, o signori (lo dico con compiacenza), son d'accordo coi sentimenti dei miei elettori.

Ora v'ha egli un interesse più generale e più grande di quello di una strada ferrata che debbe far parte di una grande linea europea ? Non parlo dunque della linea per Pallanza, per Intra, o per Ornavasso, o per Domodossola, ma d'una linea che si debbe continuare attraverso delle Alpi forando il Lukmanier, ovvero aprendo un varco sotto al Gries ed al Grimsel. Dirò poi al signor ministro che egli erra quando dice che la linea per Orta verso il cantone Ticino dovrebbe finire a Pallanza, per esser colà continuata dai battelli a vapore ; poichè essa si può proseguire per terra lungo il lago sino a Locarno, ed oltre nel Canton Ticino ; ed in questa linea, come

egli ben vede, non si incontrerebbero gli ostacoli d'imbarco e di sbarco che ho designati all'attenzione della Camera rispetto alla linea che metterebbe capo ad Arona. (*Segni di approvazione*)

Molle voci. L'ordine del giorno !

BOTTA. Ritiro il mio ordine del giorno.

BIANCHETTI. Io ho già dichiarato che sono soddisfatto delle dichiarazioni del signor ministro dei lavori pubblici, e che sono disposto a ritirare, come ritiro anch'io, il mio ordine del giorno. (*Bravo ! bravo !*)

PRESIDENTE. Interrogo la Camera se appoggia la semplice proposta del signor Bianchetti, che cioè la Camera, prendendo atto della dichiarazione fatta dal signor ministro dei lavori pubblici, passa all'ordine del giorno.

(È appoggiata.)

La pongo ai voti.

(È approvata.)

La Camera passa all'ordine del giorno.

DISCUSSIONE E ADOZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER L'APPROVAZIONE DELLA CONVENZIONE POSTALE COLLA FRANCIA, COL BELGIO E COLLA SVIZZERA.

PRESIDENTE. Mi occorre di consultare ora la Camera se, secondo la proposta che fece sul fine della tornata d'ieri il signor ministro d'agricoltura e commercio, voglia occuparsi della convenzione postale colla Francia, col Belgio e colla Svizzera, ovvero voglia proseguire la discussione del bilancio del dicastero di grazia e giustizia.

(La Camera decide di passare alla discussione della legge relativa alle convenzioni postali colla Francia, col Belgio e colla Svizzera.) (*Vedi vol. Documenti, pag. 456.*)

Darò lettura del progetto di legge.

« *Articolo unico* Il Governo del re è autorizzato a dare piena ed intera esecuzione alle tre convenzioni di posta concluse coi Governi del Belgio, della Svizzera e della Francia ; la prima in Bruxelles il 26 luglio ; la seconda in Torino il 21 ottobre ; la terza in Parigi il 9 novembre del corrente anno.

La discussione generale è aperta.

La parola è al deputato Despina.

DESPINA. Les conventions postales qui forment l'objet du projet de loi me paraissent devoir être considérées sous le rapport de l'équité et sous celui de l'utilité publique. Sans ce double caractère, elles méritent, selon moi, la sanction du Parlement.

Quant à l'équité de ces conventions, elle repose sur la réciprocité des conditions des parties contractantes. Or, les détails contenus dans la relation de la Commission font assez connaître que cette réciprocité se trouve complète, soit à l'égard de la Belgique, soit à l'égard de la Suisse ; et cela devait être, vu l'étendue des territoires respectifs et des distances à parcourir sur chacun d'eux. Pour la France, les circonstances ne sont pas les mêmes, car l'étendue de son territoire est beaucoup plus grande. La base adoptée, à cet effet, de se régler sur le parcours moyen dans les deux Etats était donc la plus rationnelle qui pût être suivie ; et puisqu'il en résulte d'après l'expérience acquise sur une grande échelle, le rapport de 2,971,000 kilomètres à 1,122,000 kilomètres soit : 2970 : 1122 :: 100 : 58, la répartition à raison de 2/3 pour la France et 1/3 pour nous, est convenablement équitable.

Quant à l'utilité des mêmes conventions, elle ne peut être contestée. La Belgique et la Suisse ont accordé toutes les faci-