

Novara, e per sostenere questa mia opinione, io invoco l'articolo 13, se non erro, del trattato di commercio coll'Austria, il quale, parlando della congiunzione delle nostre colle ferrovie lombarde, dice che questa dovrà effettuarsi in quel punto che possa convenire alle relazioni tra Milano, Genova e Torino.

È chiaro dunque che, se si deve adempiere a questa condizione, il punto non sarà per cadere molto distante da Novara o da Vigevano.

Io perciò ritengo essere Novara per questo rispetto un punto importantissimo, oltre all'essere per sè stessa una città di molto rilievo, e che mirabilmente si presta a procurare, secondo il concetto dell'onorevole Iosti, un facile accesso alle valli che sboccano nella grande pianura.

Ora se invece di andare a Novara, noi ci arrestassimo alla Sesia, questo vantaggio andrebbe perduto intieramente.

D'altra parte, poi volendo assecondare il suo divisamento di portare la strada lungo la radice delle Alpi, si verrebbero ad abbandonare le popolose e ricche terre della pianura, il che sarebbe affatto sconveniente.

Ciò posto, la linea di Novara parmi essere la più vantaggiosa, perchè ne può approfittare tutta la pianura che è sulla sinistra del Po, come se ne potranno valere tutte le valli che si trovano a destra della strada, e ciò con tutta quella maggior facilità che è loro acconsentita dalla natura stessa delle località.

Aggiungo ancora, che non è solamente alla pianura posta alla sinistra del Po che è utile provvedere, ma altresì a molte terre che sono sulla destra del medesimo, perchè si aumenteranno le comunicazioni, si costrurrà un ponte a Chivasso che coll'andar del tempo sarà indispensabile, e per tal modo una gran parte del territorio situato alla destra del Po potrà profittare di questa ferrovia.

Quanto all'allegato inconveniente di valersi del ponte attuale sulla Sesia, dirò francamente che, se prendiamo argomento dalla spesa che desso ha richiesta, troveremo esservi un largo compenso nel risparmio di costruzione di un nuovo ponte: e poichè quello esistente è di una larghezza sufficiente, io non vedrei ragionevole motivo di non servirsene pel passaggio della strada ferrata, seguendo in ciò l'esempio del Belgio e della Francia.

Il deputato Iosti disse però che, se si facesse un altro ponte sulla Sesia, noi potremmo andare a Mortara con due chilometri di ferrovia: ma questo non è, a mio avviso, compenso sufficiente alla gravissima spesa che si dovrebbe per esso incontrare. D'altronde, poichè secondo lui Mortara si trova in tale condizione da farsi una strada apposita, io credo che potrebbe benissimo soddisfare a tale suo ottimo divisamento servendosi anch'essa dello stesso ponte sulla Sesia, passando, ben inteso, le debite intelligenze colla società concessionaria della ferrovia di Novara.

Noi vediamo continuamente in Inghilterra come si uniscano varie società concessionarie di strade per promuovere reciproci interessi. Grandissimo è l'interesse per una società di ricevere i viaggiatori che provengono da una diramazione della propria strada, e non è supponibile mai che le società possano rifiutarsi dall'accettare simili proposte.

Finalmente il deputato Iosti ha censurato le disposizioni del Governo di concedere agevolzze di dazi per l'introduzione dei ferri esteri. Egli dice: dovete eccitare l'industria privata a fare sì che essa basti coi suoi prodotti a provvedere il materiale necessario per le strade ferrate. A ciò io risponderò che nello stato in cui attualmente trovasi presso di noi l'industria metallurgica sarebbe pressochè impossibile lusingarci

di ottenere quel quantitativo di materiale richiesto all'armamento delle tante strade ferrate in progetto senza nuocere agli altri bisogni del commercio. Oltre a ciò quando vediamo l'Inghilterra fabbricare articoli di ferro ad un prezzo estremamente ristretto, parmi assurdo lo sperare di rivaleggiare con essa in questa parte.

In questo stato di cose, per evitare la concorrenza dei ferri esteri non basterebbe neanche un dazio elevatissimo, bisognerebbe un'assoluta proibizione; ed allora cosa si otterrebbe? Non potendo l'industria del paese somministrare tali generi di manifattura, perchè richiedono per la loro fabbricazione macchine potentissime, forze immense, combustibili in quantità ed a buon mercato, materie prime a vil prezzo, si finirebbe per mancare di uno degli elementi i più indispensabili per costruire strade ferrate. Imponendo poi dazi elevati pei ferri che forzatamente si devono trarre dall'estero, che ne avverrà? Che il Governo riscuoterà bensì maggiori prodotti dalle dogane, ma alla sua volta pagherà più cara la strada ferrata, e così a vece di ottenere nel caso concreto un partito per l'esecuzione della ferrovia di Novara per la sola somma di lire 14,800,000, gli toccherà di soggiacere ad una spesa di qualche centinaio di mila lire in più pel maggior costo dei ferri, senza che per altra parte ne tragga vantaggio di sorta la privata industria.

**BOLMIDA.** Non era mia intenzione di prendere la parola in questa discussione, ma credetti necessario l'espore qualche mia osservazione dopo aver letta la relazione della Commissione. In essa è detto che qui si tratta di una concessione ad una compagnia, la quale emetterà delle azioni che non saranno per nulla a carico dello Stato, e si potrà così evitare l'emissione di fondi pubblici pel pagamento della costruzione di questa strada ferrata; ma sia dal seguito della relazione, che ho attentamente esaminata, sia dalla discussione che ebbe luogo in questa Camera, ho potuto convincermi che questo progetto non si diversifica nè punto nè poco da quello stato poco tempo fa presentato per la strada ferrata da Torino a Susa. Diffatti questo progetto, nel quale si parla della concessione della strada ferrata da Torino a Novara, non comprende al postutto che il contratto d'appalto che il Ministero ha fatto colla ditta Brassey e compagni.

Quanto alla società, alla quale s'intenderebbe di fare la concessione, io non la trovo ancora formata; la società non esiste che in questo modo: da una parte il Governo, dall'altra l'appaltatore.

Ora io domando se l'appaltatore che contribuirebbe a prendere un quarto del capitale in azioni, possa considerarsi come rappresentante della società.

Evidentemente l'appaltatore non concorre con capitali, ma bensì colla sua industria; a tale effetto io mi farò a domandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici se egli conosce a qual somma l'appaltatore avrebbe costrutta questa strada, ove non gli fosse stato imposto l'onere del quarto del capitale in azioni. Ove questa somma fosse conosciuta, la Camera potrebbe con cognizione di causa convincersi che forse questo capitale col quale concorre l'appaltatore non è un capitale reale, ma piuttosto un capitale industriale, quello cioè che si chiama *azioni di godimento*.

Ora, io credeva che quel quarto di capitale che è lasciato alla sottoscrizione pubblica fosse stato più o meno coperto, e che così fosse rappresentata la società, che si fosse, cioè, formato un certo nucleo di azionisti ai quali fosse stata fatta la concessione.

Ma dalla discussione che ebbe luogo finora, da quanto hanno detto i membri della Commissione, io mi sono con-