

ciò si chiede all'erario quanto si chiede agli altri, ossia una larghezza di 12 metri.

Ora, prendendo questa larghezza per tutta la lunghezza, che è di 608 metri, che corre dal mercato della legna all'ingresso della stazione della ferrovia di Novara, noi abbiamo un complesso che non è una cessione, dirò, di favore, ma una cessione voluta dalla legge quale s'impone a tutti, e, così stando le cose, ben vede la Camera quanto la questione cambi d'aspetto.

Un ettare e 21 are rappresentano 12,000 metri, dai quali togliendo metri 7296, richiesti dai 12 metri di larghezza per 608 di lunghezza, restano metri 4800, che l'erario cede alla città per costruire una via, non di 12 metri, come è obbligato di darla, ma di 20 metri.

In sostanza la vera cessione, all'infuori del suo obbligo, si restringe a quasi 4800 metri quadrati, e si può chiedere cosa offre la città per questa cessione. La città, non conviene perdere ciò di vista, sosteneva che l'erario, unico e solo proprietario di tutti quei terreni, era tenuto, non solo a cedere l'area per la strada nella misura di 12 metri di larghezza, ma di costruirla realmente; ora, in corrispettivo della cessione del di più in larghezza, si esibì di addossarsi la metà spesa di tutte le opere necessarie per la costruzione; questo è il nesso del contratto o, diremo, il punto essenziale che conviene esaminare, e realmente, quando si pensa che con quella strada si dà il valore a tutti quei terreni, i quali, dedotte le spese di spianamento, salgono all'egregia somma di oltre 1 milione e 600 mila lire, non si può credere lesa l'interesse dell'erario per la compartecipazione di 50 mila lire oltre l'area ceduta.

Ma l'onorevole Cavallini disse ancora: « Se questa somma è chiesta dietro un calcolo fatto solo approssimativamente, era meglio dare lire 50,000 al municipio lasciando che esso si assumesse l'esecuzione dell'opera a suo rischio e pericolo. » Come avrà rilevato l'onorevole Cavallini, questa questione fu dibattuta nel seno della Commissione, ma si osservò che, ritoccandosi il contratto, conveniva sottoporlo di nuovo alla sanzione del Consiglio comunale, il che traeva una perdita di tempo, e con questo, dilazionandosi le opere, si andava incontro a perdita certa, perchè al presente la mano d'opera è al livello minimo attesa la grande offerta. La differenza sulle basi di lire 60,000 non poteva essere grande; quindi essere più conveniente il correre un pericolo incerto e piccolo, che andare incontro ad uno certo, e che può essere grande. Non ultima poi delle ragioni fu quella che si procurava prontamente lavoro alla classe indigente della capitale, ragione che si lega con quanto ho detto dell'opportunità del tempo.

Quanto poi alle 15,000 lire, sulle quali ha insistito tanto l'onorevole deputato Cavallini, esse non sono date che unicamente per attribuire un valore, onde potere insinuare il contratto. E realmente, se l'erario avesse dato un maggior valore, allora si faceva pagare indirettamente un'altra volta dal municipio il valore stesso, od almeno una parte di esso, e ciò era quello che il municipio non voleva; ed, insistendosi, avrebbe chiesto dall'erario non solo 50,000 lire, ma una somma maggiore, con che si sarebbe indennizzato delle spese d'insinuazione. Dunque si è data questa somma unicamente per regolare i diritti d'insinuazione.

Io credo pertanto di aver risposto alle osservazioni dell'onorevole deputato Cavallini; e quando egli parta dalla base dalla quale è partita la Commissione, cioè dall'obbligo dei proprietari di dare l'area per le vie nuove a farsi; quando consideri l'ingente maggior valore che acquistano i terreni da alienarsi, ed anche l'urgenza di fare quest'opera, spero vorrà dare anche egli il suo voto; ad ogni modo vorrà darlo la Camera.

NOTTA Io non esordirò come ha esordito il relatore Torelli, dicendo che tutte quelle cose che hanno esposto i preopinanti mi dispensano dal dire ciò che mi era proposto di soggiungere a sostegno dell'equità di questa convenzione; poichè, non tanto come sindaco, quanto come deputato, sento la necessità di rimuovere ogni sospetto sulla rispettiva convenienza delle parti contraenti nell'essersi accostate alla medesima.

Credo ancora che non era nemmeno necessario che il ministro delle finanze dovesse dare una prova della sua abilità e della sua perspicacia nel trattare gli interessi della nazione, tanto più col municipio di Torino, nessuno di noi certamente potendone dubitare, e meno di chiunque poi io stesso, che ben posso attestare che l'ho sempre trovato abilissimo ed oculatissimo; del resto l'esempio del fatto che ha ricordato, parmi persuaderà ognuno.

Venendo ora a questa convenzione, io comincerò da quelle cose che pare abbiano fatto maggior senso al deputato Cavallini.

Egli disse non credere di dover dare il suo voto a questa convenzione finchè non scorga l'equità della medesima.

Ma, per scorgere l'equità di questa convenzione, mi pare che egli non abbia fatta l'analisi necessaria. Bisognava a quest'effetto che egli guardasse quali erano le cose che poteva o non poteva un contraente nella rispettiva posizione pretendere.

Vi possono essere certe obbligazioni le quali vincolano un contraente; e quindi, quando questi ottiene tutto quello che può, per l'esistenza delle medesime, ottenere, si può ben dire rispetto al medesimo equitativa quella convenzione di cui altrimenti se ne potrebbe dubitare; ed in questa condizione è appunto il demanio; ed il signor ministro delle finanze, appunto per non mettere in evidenza la propria abilità, ha solo considerato la convenzione sotto l'aspetto dell'interesse del demanio quale proprietario; ma, se avesse ancora avuto bisogno di qualche argomento di più, e se egli avesse avuto, non dico timore di non parere abile, ma volontà di parerlo molto, avrebbe anche considerata la questione dal lato dell'interesse demaniale, come interesse nazionale, come interesse del Governo. Di fatti basta gettar l'occhio sul decreto 9 giugno 1853 per vedere che il Governo aveva assunto l'impegno verso la società della ferrovia di Novara, coll'articolo 4, di fare aprire una via collocata sull'asse di quella di Santa Teresa, prolungata sino alla piazza che si stabilirà dinanzi alla stazione; e coll'articolo 5, che avrebbe preso a questo riguardo gli opportuni concerti col municipio di Torino.

Vede dunque l'onorevole Cavallini che non era più totalmente libero il Governo, ma che si trovava già vincolato verso la società della ferrovia di Novara di procurarle l'apertura di questa via, e più ancora un piazzale dinanzi allo scalo; quindi nemmeno a questo corrispettivo poteva alludere il ministro delle finanze, poichè non era più in suo potere di poterlo negare. Doveva poi il Governo, come è detto, provvedere questa via e questo piazzale alla società della ferrovia di Novara, pel termine in cui deve aprirsi l'esercizio di questa strada ferrata, il qual termine è fissato, credo, al principio di maggio. Non c'era dunque nemmeno più tempo a perdere per fermare questo progetto di convenzione, ed era ciò non solamente nell'interesse del proprietario, cioè del demanio, ma era il Ministero nell'obbligo, quale amministratore dello Stato, di provvedere a che con tutto aprile si aprisse questa via, a che in questo limitato termine si facesse questo piazzale. Ora, dall'altra parte il municipio a che poteva essere astretto? A stare colle mani alla cintola, e ad