

struirla, in confronto dell'altra più lunga di 55 chilometri che passa per Lione. Ma io pregò l'onorevole relatore di osservare che questa è appunto la causa che dimostra che mai Genova potrà sostenere la concorrenza con Marsiglia sul mercato di Ginevra; ed intendo sostenerla vantaggiosamente, perchè io non divido l'opinione del ministro dei lavori pubblici che si possa fare concorrenza con perdita. Quando si parla di concorrenza, vi devono essere le circostanze che diano la probabilità di guadagnare, non di perdere; perchè nessuno credo che si metta a fare una concorrenza quando debba perdere.

Ora, se non conviene ai Francesi di accorciare la loro linea di 55 chilometri per andare a Ginevra, a motivo delle pendenze che si avrebbero per superare le vicinanze delle Alpi, è evidente che molto meno converrà a Genova di andare a Ginevra con una strada che avrà da superare non solo le difficoltà delle pendenze delle Alpi, ma quelle degli Appennini, ed inoltre quelle del piano inclinato di San Paolo.

Nè si creda che queste difficoltà sieno piccole, perchè dalla relazione degli stessi ingegneri deduco che, quando vi è una pendenza di 30 per 1000, la differenza di spesa e di forza di trazione sta appunto come 1 a 10 circa; il che vuol dire che i soli sette chilometri che corrono tra Busalla e Pontedecimo danno una differenza di 70 e più chilometri a danno della linea di Genova. È dunque evidente che questa concorrenza non si può valevolmente sostenere per il commercio di transito. Del resto, o vi sarà convenienza di superare le pendenze, e le supereranno anche i Francesi; o non vi sarà questa convenienza, ed allora noi saremo sempre in condizione inferiore.

Io mi era inoltre proposto di dimostrare che la vera linea del commercio di Genova oltre le Alpi era quella che veniva costituita dall'apertura del Luckmanier; ma lo stesso onorevole ministro dei lavori pubblici, avendo ammesso questa verità, io accorderò grandemente il mio dire. Solo non posso lasciare senza risposta alcune osservazioni che il relatore credette di fare anche a questo proposito, mostrando come su quella linea s'incontrerebbe una grandissima concorrenza in Trieste e Venezia.

Io credo che la concorrenza che ci possono fare sui mercati centrali della Germania e Venezia e Trieste sia facilmente da noi superabile, e qui pure potrei addurre una quantità di cifre che dimostrano come su molti mercati importanti della Germania avremmo il vantaggio di centinaia di chilometri su Trieste e Venezia. Mi limiterò soltanto ad osservare, sempre ribattendo le considerazioni del relatore, che nemmeno nel commercio marittimo che si potrà avere in seguito all'apertura dell'istmo di Suez, avremo gran fatto a temere della concorrenza della navigazione austriaca; inquantochè, come tutti sanno, la navigazione dell'Adriatico è assai difficile, inquantochè in molti mesi dell'anno a Trieste domina la *bora*, inquantochè alle grandi navigazioni sono d'ostacolo e la nebbia e le lagune di Venezia, per-

chè avvi insomma una quantità di difficoltà per quelle due città che noi non dobbiamo superare.

Consequentemente io credo che a tutti questi inconvenienti si possa facilmente andar incontro colla navigazione genovese e che non si abbia a temere nè la navigazione di Venezia nè quella di Trieste. Pare che il signor ministro sorrida alle nebbie di Venezia.

CAVOUR, *presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze*. No, no!

FARINA P. Allora, ciò premesso, voterò la legge, perchè credo la strada utile pel commercio interno; ma quanto al commercio di transito, sono convinto che essa non è nè utile nè vantaggiosa.

PRESIDENTE. Interrogo la Camera se voglia passare alla discussione degli articoli.

(Si passa alla discussione degli articoli.)

La Camera non richiederà per avventura che si dia lettura di tutto il capitolato?

Voci. No! no!

PRESIDENTE. Seguendo adunque il sistema praticato altre volte in simili discussioni, salvo che alcuna proposta venga fatta rispetto ad alcuni articoli del capitolato, s'intenderà il medesimo adottato colla votazione dell'articolo del progetto al quale il medesimo si riferisce.

« Art. 1. È approvata la convenzione provvisoria stipulata il 23 marzo 1857 fra il ministro delle finanze e quello dei lavori pubblici, rappresentanti lo Stato, ed i signori Maurizio Blanc e Giovanni Pietro Mottu, tanto in nome proprio che in nome della compagnia anonima che si propongono di costituire per la concessione d'una ferrovia da Annecy a Ginevra e dell'eventuale sua diramazione per Bonneville e Sallanches. »

È aperta la discussione su quest'articolo.

MICHELINI G. B. Il signor ministro, rispondendo al deputato Moia, diceva che questa non è ancora una convenzione definitiva, che essa contiene solamente le basi d'una futura convenzione. In tal caso sarebbe una specie di voto di fiducia che daremmo al Ministero onde ei potesse fare una convenzione della quale le basi sarebbero necessariamente molto incerte. Quindi io desidererei qualche schiarimento a questo proposito, e credo che della stessa opinione saranno altri deputati, perchè alla fin fine bisogna sapere che cosa facciamo. Diffatti, o la convenzione è definitiva, ed allora noi ne conosciamo la forza e l'efficacia; o non è che un progetto, un abbozzo di convenzione, ed allora, lo ripeto, diamo un voto di fiducia al Ministero per compiere i patti. Ora, non so se tutti i deputati abbiano questa intenzione.

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici*. Senza attendere che altri deputati mi muovano la stessa obiezione, risponderò all'onorevole Michelini che, benchè questa non sia che una convenzione preliminare stipulata dal Governo, salva l'approvazione del Parlamento, tuttavia le condizioni, di cui in essa, divengono definitive dopo il voto del Parlamento, il quale è solo competente a sanzionarle, massime per quanto riguarda la ga-