

Governo, mentre da questo la strada nazionale di Buffalora è ancora amministrata. Ma un'altra differenza a questo riguardo si è che sul ponte di Buffalora si tratta di un pedaggio che è riscosso dalle due potenze finitime, di modo che il prodotto di 1800 lire, come la spesa, viene diviso per metà, cosicchè si riduce a settecento od ottocento lire. Dunque era d'uopo di approfittare di questa domanda del Governo austriaco per accettarla, se era ragionevole.

Nè vale il dire che, quantunque scadesse l'appalto, si poteva protrarre. No, perchè dopo messa in esercizio la strada ferrata le condizioni dell'appalto non sono più identiche a quelle avute per il passato; è necessaria una nuova convenzione, se pure non vuolsi che il Governo abbia ad esercitare questo pedaggio ad economia.

Veda ora la Camera se è conveniente questo modo di esercizio riguardo ad un ponte il cui prodotto si calcola a 1700 o 1800 lire da dividersi fra due.

Inoltre si supponga il caso non improbabile che il Governo austriaco sopprima assolutamente questo pedaggio; è egli possibile allora che il Governo piemontese o una divisione od una provincia lo mantenga quando l'altra parte lo ha abolito? Io nol credo.

**PRESIDENTE.** Il deputato Genina ha facoltà di parlare.

**GENINA.** Io intendo solamente di spiegare bene il mio concetto, che venne, mi sembra, non bene apprezzato dal signor ministro delle finanze.

Io ho detto che era sconveniente di togliere il dazio al momento in cui si cede la strada alla provincia. Il signor ministro mi dice che è nella perfetta legalità, ed io glielo nego.

Non vi è dubbio che se il Parlamento vuole abolire un balzello, può farlo; ma io ho detto solamente che non credeva conveniente di fare quest'atto al momento in cui si doveva rimettere la strada alla provincia.

Il signor ministro, per combattere questa sconvenienza, ha detto che si trattava di un dazio che ora sarebbe ridotto a minima somma.

Io non nego che l'esistenza della strada ferrata lo diminuisca grandemente. Il suo prodotto da 15 mila lire, come è presentemente, discenderà forse, non a lire 1800, come supponeva il signor ministro, perchè nessuno sa quello che potrà rendere in avvenire, ma si ridurrà a tre o quattro mila lire; epperò vi sarà una diminuzione immensa, tanto più che dai calcoli che si sono presentati, si vede che per gli altri punti che esistono lungo quella ferrovia, il loro pedaggio si è ridotto alla metà. Ora riducete anche al quarto il pedaggio di cui si tratta, vuol dire che il suo provento si ridurrà a tre o quattro mila lire, ma non sarà pressochè annientato.

Ma la questione non consiste nel maggiore o minore introito; essa sta nel vedere se sia realmente conveniente di privare in questo modo la provincia di potere deliberare sopra un oggetto che è di suo interesse.

L'onorevole Della Motta ha già prevenuto la mia idea; egli ha detto: chi impediva il Ministero di convocare il Consiglio provinciale per interrogarlo in pro-

posito? Il signor ministro afferma che ha in tal modo interpretato il pensiero dei consiglieri provinciali.

Non credo che si possa conoscere il voto d'un tal consenso all'infuori del caso in cui possa un tal voto venire espresso. Il signor ministro avrebbe potuto sentire il Consiglio provinciale, ed allora non vi sarebbe stata alcuna sconvenienza a togliere questo dazio. Non nego che vi siano ragioni possenti per togliere questo peso; non nego il valore delle ragioni addotte dal signor ministro, ma dico solo non essere conveniente che noi ci facciamo arbitri degli interessi delle provincie.

Si badi che non si tratta solo d'una provincia, perchè tutti i dazi che sono sulla strada che da Torino va al confine sono comuni alla divisione. Avvi il consorzio stabilito dall'articolo quinto della legge 2 maggio 1855.

V'ha dunque fra diverse provincie un interesse comune, e non è conveniente che per la sola provincia di Novara non si debba mantenere il dazio, mentre si conserva per le altre. Quindi, nel soggiungere che non reputo meno giusta questa decisione, non parmi avere detto cosa che non risulti dalle mie stesse ragioni. Non ho detto che non sia consentaneo ai principii d'umanità il toglier i balzelli, ma ho fatto il raffronto dei dazi stabiliti sui vari punti di questa strada col dazio che si vuole ora sopprimere, e ho asserito che la giustizia vuole che vengano tutti soppressi o tutti conservati. Non credo adunque avere pronunziate parole di cui possa adontarsi il signor ministro. Esse furono tratte dalle viscere stesse del soggetto che trattiamo.

**PRESIDENTE.** Il deputato Tornielli ha facoltà di parlare.

**TORNIELLI.** Mi ha già prevenuto l'onorevole preopinante in alcuni degli argomenti che io volevo addurre. Credo anche io che non abbiamo elementi per valutare la rendita del ponte di Buffalora. Il signor ministro dice che rendeva 15,000 lire. Conosco quelle località e posso dire che frutta di più. È infatti poco al disopra del ponte stabilita una barca di transito, la quale rende più di tre mila lire. Ora, quando il fiume è ingrossato dalle piene, il passaggio si fa unicamente sul ponte. È vero d'altra parte che, quando sarà in vigore la legge intesa a proibire l'esportazione dei foraggi, la rendita del ponte soffrirà un detrimento gravissimo.

Del resto, tutti i foraggi non si trasportano colla strada ferrata, ed attivissimo è il commercio che se ne fa verso la Lombardia, e specialmente verso la città di Milano, ove si tengono cavalli di lusso, e si preferisce il nostro fieno perchè è riconosciuto di migliore qualità.

Mio avviso sarebbe pertanto che sia migliore consiglio il lasciare alla provincia di Novara di decidere se convenga togliere o no questo pedaggio.

**NEGRONI, relatore.** La questione che ci occupa può essere riguardata sotto l'aspetto della legalità e sotto quello della convenienza. Sotto l'aspetto della legalità la proposta ministeriale, adottata dalla Commissione, non venne guari combattuta. E, in verità, l'articolo 4 della legge del 1855, se dà alle provincie la speranza più o meno prossima di un diritto, certo non accorda