

indotto il Governo a distinguere tra gli stabili ed i mobili. Non è dichiarato dallo Statuto che il principio che ognuno debba pagare in ragione de' suoi averi? Perché dunque quegli che avrà il suo avere in mobili pagherà meno che quegli che lo ha in stabili? Questa distinzione è condannata dallo Statuto.

Non si debbe dunque differire a dichiarare che nei diritti di successione i mobili e gli stabili debbono essere tra loro pareggiati.

MELLANA. Domando la parola per rettificare un fatto. *Numerose voci.* A questa sera! È tardi!

PRESIDENTE. La seduta è sciolta.

Ordine del giorno per la tornata serale:

Seguito della discussione del progetto di legge per la concessione della costruzione della strada ferrata da Torino a Savigliano.

SECONDA TORNATA DEL 12 GIUGNO 1850

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE PINELLI.

SOMMARIO. *Relazione della petizione numero 3138 concernente il corso abusivo di alcune monete, e trasmissione della medesima al Consiglio dei ministri — Seguito della discussione del progetto di legge per la concessione della strada ferrata da Torino a Savigliano — Opposizioni del ministro dei lavori pubblici all'ordine del giorno dei deputati Durando e Lanza — Osservazioni del deputato Lanza — Mozione del deputato Iosti — Ordine del giorno del deputato Bunico — Approvazione — Proposizioni del presidente e dei deputati Valerio L. e Rosellini sull'ordine della discussione — Approvazione della proposta di quest'ultimo — Lettura di 39 articoli del capitolato — Osservazioni dei deputati Valerio L., Pateri, Mellana, Michelini, Demarchi, Tecchio, e del ministro dei lavori pubblici.*

La seduta è aperta alle ore 9 pomeridiane.

PRESIDENTE. La Camera non essendo in numero, si procederà all'appello nominale.

(Si procede all'appello nominale, il quale viene però intralasciato al sopraggiungere di alcuni deputati che compiono il numero richiesto per deliberare.)

ATTI DIVERSI.

VALERIO L. Alcuni giorni sono fu dichiarata d'urgenza una petizione del sindaco di Codevilla, firmata da altri sindaci e proprietari della provincia di Voghera, chiedenti alcune misure onde sopprimere l'effetto dell'aggiotaggio che a danno di tutta la popolazione si esercita, ed a beneficio di alcuni individui specialmente, nella compra dei bozzoli. Questa petizione fu dichiarata d'urgenza; però, siccome tutti sanno, nel giorno di sabato non vi fu relazione di petizioni, quindi non poté riferirsi. So che la relazione è in pronto, credo che non darà luogo a veruna discussione, e che si tratterà semplicemente di un rinvio al Ministero. Chieggo quindi che venga subito riferita, affinché il Ministero possa dare al riguardo i provvedimenti opportuni.

La raccolta dei bozzoli è imminente; se questa petizione non si riferisce subito, qualunque provvedimento che venisse a dare il Ministero riuscirebbe perfettamente inutile al caso contemplato della vendita dei bozzoli.

In conseguenza chieggo che la Camera voglia permettere che sia riferita di questa sera.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta la discussione

della legge per la concessione della strada ferrata da Torino a Savigliano; quindi è impossibile procedere a questa relazione.

VALERIO L. Io chiedo una breve sospensione, tanto più che questa relazione non porterà veruna discussione. Del resto, domando una cosa che la Camera ha già concesso parecchie volte per altre petizioni delle quali era urgente la discussione.

BARBIER. Je prie M. le président de vouloir bien mettre à l'ordre du jour de vendredi prochain une interpellation au ministre des travaux publics, relativement à la loi forestière.

PRESIDENTE. Sarà posta all'ordine del giorno per venerdì l'annunziata interpellanza al ministro di agricoltura e commercio.

VALERIO L. Chieggo al signor presidente che interroghi la Camera se vuole acconsentire, e ripeto che se la cosa non ha luogo subito, il Ministero non può più dar provvedimenti i quali tornino utili allo scopo desiderato, perchè il raccolto è imminente, e l'aggiotaggio avrà luogo come per lo passato.

PRESIDENTE. Consulto dunque la Camera se voglia concedere che immediatamente si riferisca questa petizione.

(La Camera acconsente.)

RELAZIONE DI UNA PETIZIONE CONCERNENTE IL CORSO ABUSIVO DI ALCUNE MONETE.

FARINA P., relatore. Colla petizione 3138 non pochi sindaci e proprietari della provincia di Voghera, narrando come dall'uso invalso colà di fare le contrattazioni plateali

dei prodotti del suolo, e specialmente di quello dei bozzoli e del grano in moneta abusiva di Milano, che non ha più corso legale in verun paese, e della quale più non esiste il tipo (*étalon*) ne segua che venga estremamente alterato il corso delle singole specie delle monete, fra le quali citano la quadrupla di Genova salita in breve tempo da 112 a 118 lire, con danno gravissimo dei venditori, e senza che, ciò quanto al pane, profitti ai consumatori, stantechè il lucro sul divario viene percepito per intero dai panattieri. Passando quindi ad indicare la sconvenevolezza, il danno, che in un paese stesso esistano due corsi di monete diverse, e come nel ragguglio dall'una all'altra riescano facili gli errori e le frodi, ricorrono al Parlamento perchè provochi dal Governo le più pronte ed efficaci misure che valgano ad interdire sulle piazze della provincia ed in qualsiasi genere di contratti l'uso della moneta di Milano, col prescrivere le contrattazioni nella sola moneta legale, col corso delle monete alla tariffa, proibendo ai notai di introdurre sui loro rogiti alcun ragguglio della moneta tariffale di Piemonte in quella di Milano, non solo colla pena della nullità dei contratti stipulati in moneta diversa, e col ragguglio dall'una all'altra, ma della sospensione temporaria, ed anche definitiva destituzione dei notai, sensali e mediatori che promoveranno, o contribuiranno direttamente od indirettamente alla conclusione dei contratti in moneta differente da quella di tariffa, oltre quelle altre più efficaci sanzioni che il Governo potesse ravvisare opportune per ottenere lo scopo indicato.

Sebbene le cose narrate dai ricorrenti appaiano in gran parte vere, pure la Commissione ebbe luogo di dubitare che le richieste misure coattive si trovino in armonia col principio economico della libertà commerciale che in ogni più valido modo vuolsi promuovere, e soprattutto colla unione preesistente in epoca poco remota di gran parte di quella provincia col ducato di Milano, e coll'uso molto diffuso delle enfiteusi perpetue, le investiture primordiali e rinnovative delle quali sono tutte fatte in moneta di Milano, per cui il ragguglio fra quella moneta e quella dello Stato, sulle basi delle vigenti tariffe, diventa operazione necessaria, e tale quindi che, per quanto ha relazione ai contratti passati, non può, senza manifesta ingiustizia, venire colpita di nullità, nè molto meno di pena. Ad ogni modo essa credette che sia opportuno, con apposite circolari ai sindaci ed ai giudicanti e con avviso al pubblico richiamare per le contrattazioni avvenire l'osservanza delle leggi vigenti, ed ove d'uopo anche farne di nuove onde far cessare l'abuso denunziato. A tale scopo la Commissione vi propone l'invio di questa petizione al Consiglio dei signori ministri, acciò vedano se e come sia il caso di provvedere nel modo che ravviseranno conveniente.

PRESIDENTE. Pongo ai voti le conclusioni della Commissione.

(La Camera approva.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA CONCESSIONE DELLA STRADA FERRATA DA TORINO A SAVIGLIANO.

PRESIDENTE. Continua la discussione sul progetto di legge riguardante il tronco di strada ferrata da Savigliano a Torino. Sono stati presentati ieri sera nella discussione generale due ordini del giorno. Uno del deputato Giacomo Durando, e l'altro del deputato Lanza.

Do lettura dell'uno e dell'altro. L'ordine del giorno del deputato Durando è così concepito :

« La Camera, invitando il Governo a far procedere alla formazione di studi generali, tecnici ed economici intorno all'utilità che ne verrebbe allo Stato, qualora la via ferrata di Savigliano fosse prolungata fino ad uno dei punti marittimi della riviera occidentale e sulla direzione più conveniente da darsi a quest'eventuale prolungamento, comunicando a suo tempo alla Camera il risultato degli studi medesimi, passa alla discussione degli articoli. »

Domando se è appoggiato.

(È appoggiato.)

L'ordine del giorno del deputato Lanza è così concepito :

« La Camera invita il ministro dei lavori pubblici a presentare al Parlamento un progetto di legge il quale determini :

« 1° La direzione delle principali linee di strade ferrate per tutto lo Stato Sardo ;

« 2° I punti più importanti per cui dovranno transitare ;

« 3° Quali di dette strade ferrate dovranno essere eseguite dallo Stato, e quali concesse all'industria privata ;

« 4° La quota delle spese che dovrà essere pagata dallo Stato, e quella che dovrà essere pagata dalle provincie per cui passeranno le suddette strade ferrate. »

Domando se è appoggiato.

(È appoggiato.)

Essendo più ampio l'ordine del giorno proposto dal deputato Lanza, lo pongo ai voti il primo.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Mi si permetta di riassumere i motivi ieri da me esposti, e pei quali non posso accettare gli ordini del giorno di cui si tratta. Questi ordini del giorno lasciano supporre che il cessato Governo, nel determinare colla legge 18 luglio 1844, la direzione delle principali linee di strade ferrate nello Stato, non abbia fatto eseguire previamente studi di sorta : ciò non sussiste, poichè, come feci ieri presente, il Governo, prima di addivenire a siffatte disposizioni, aveva assunto il parere di una Commissione appositamente creata per studiare la miglior direzione a darsi alle strade ferrate, sotto il rapporto economico, strategico e commerciale. Questa Commissione nel ragionato suo rapporto propose varie linee classificandole a seconda della loro importanza nell'interesse generale dello Stato : fra le principali pose quella da Torino a Genova, con diramazione al lago Maggiore, quale il Governo intraprese e sta ora compiendo, con riserva di attivare in seguito quelle altre che si ravviseranno di eguale o minore importanza e per cui saranno chiesti al Parlamento gli opportuni fondi.

Ora, ammettere gli ordini del giorno proposti si è impegnare sin d'ora il Governo in un lavoro vasto, complicatissimo, per cui difetta di mezzi e dell'occorrente personale, e che quando anche venisse eseguito non condurrebbe ad alcun risultato, perchè non si potranno mai intraprendere nuovi lavori, sino a che sieno ultimati quelli considerevolissimi che ancora rimangono per la strada di Genova e di Alessandria al lago Maggiore.

Il fissare poi *a priori* quali strade debbano farsi dallo Stato, e quali abbandonarsi a private società nella presente condizione dal pubblico erario, ed allo stato della nostra privata industria, non avveza a siffatte imprese, è assolutamente impossibile, mentre non si può sin d'ora far calcolo che lo Stato in certa e determinata epoca avrà i mezzi necessari per intraprendere la costruzione di strade ; meno poi sarebbe

conveniente il vincolare l'industria del paese all'adozione di linee fisse, fuori delle quali non potesse sviluppare la sua azione, nè applicare i suoi capitali. Se vuolsi favorire e promuovere la formazione di società imprenditrici di strade ferrate, è indispensabile lasciar loro una certa libertà d'operazione, massime nella scelta delle linee, poichè esse hanno vedute loro proprie d'interesse e d'economia, per cui tenderebbero all'esecuzione di strade utilissime in sè stesse, ma che il Governo, nell'interesse generale, non avrebbe creduto di contemplare. Uno degli essenziali motivi per cui in Inghilterra le strade ferrate presero uno straordinario sviluppo si è la libertà piena, che in considerazione della sviluppata industria, dell'immenso commercio e della gran copia di capitali di cui abbonda quel paese, venne lasciata alle private società di attendere alla costruzione di strade fra i principali e più importanti centri di popolazione e di commercio. Forse da taluno si lamenta la molteplicità di queste strade in certi siti, il difetto in alcuni altri, od almeno la non appropriata traccia di molte di esse.

Io non mi farò certo giudice se si sarebbe potuto far meglio fissando dapprima un piano generale di strada, ma ritengo certo che se ciò si fosse fatto, l'Inghilterra non avrebbe un terzo delle attuali sue linee. In Francia, dopo essersi lasciata libera l'industria privata sin dal 1823 nell'applicazione a consimili imprese, venne con legge 12 luglio 1842 fissata la direzione delle principali linee di cui si stabiliva l'esecuzione, mediante il concorso dello Stato, dei dipartimenti e dei comuni interessati, non escluse le private società. Gli inconvenienti derivati dall'aver fissata una estesa rete di strade (quale presso di noi si vorrebbe), per cui moltissime società rifiutarono di imprendere strade, solo perchè la loro direzione non conveniva ai loro interessi, sono a tutti noti, e prova ne sia la strada da Parigi a Lione che, fracciata a modo del Governo contro l'opinione di moltissimi, non si trovò società che se ne assumesse l'impresa, ed il Governo, costretto a lavorare per suo conto, dopo aver speso 150 milioni, dovette chiamare il concorso delle società perchè non poteva più oltre proseguire; ora voi ben sapete, o signori, quali furono le esigenze delle società che si presentarono e quali i sacrifici d'ogni maniera cui fu forza al Governo sottostare per veder compiuta quella linea.

Con tutto ciò però io non voglio concludere che non si debbano praticare studi per coordinare in un piano generale le strade ferrate dello Stato, ma credo utile, prima di procedere ai medesimi, che la Camera si informi meglio di quelli che si fecero dalla Commissione governativa nel 1844. Negare poi che, prima d'intraprendere l'esecuzione delle strade attualmente in costruzione, il Governo abbia fatto studiare maturamente e sotto ogni suo rapporto la direzione migliore delle varie linee, è negare un fatto risultante da documenti autentici, stati prodotti a questa Camera stessa, come ebbi ieri l'onore di accennare. Non si compilarono in quell'epoca progetti regolari, non si formarono piani, ma si maturarono teoricamente e con molta cura le direzioni delle linee riconosciute più importanti nell'interesse generale del paese. Se la Camera intende di dare a questi studi un maggior sviluppo, di ridurli in progetti definitivi, nominò una Commissione con incarico di esaminarli e di fare in seguito quelle proposizioni che crede, ed io allora chiederò alla Camera i fondi necessari a tal uopo, ma non devo sin d'ora lasciar di ripeterle che quando anche ella acconsentisse i mezzi, il Governo non giungerà a trovare il personale d'ingegneri intelligenti e capaci di redigere tanti e così diversi progetti.

Già dissi ieri essere impossibile il distrarre il personale

addeito agli attuali lavori senza compromettere gravemente l'esito loro, e non averne io di disponibile a seconda del bisogno e delle richieste che giornalmente mi pervengono dalle provincie.

Pei riflessi sin qui discorsi, pregando la Camera a riflettere al grave imbarazzo in cui sarebbe posta l'amministrazione dall'adozione di un ordine del giorno così esteso ed illimitato, io dichiaro di non poterlo accettare.

LANZA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Vi sono ancora inseriti i deputati Mellana e Bunico. Intendono parlare sull'ordine del giorno?

BUNICO. Cedo la parola.

MELLANA. Cedo la parola a quello che ha proposto lo stesso ordine del giorno.

PRESIDENTE. La parola è al deputato Lanza.

LANZA. Non avendo ancora detto una parola per isviluppare la mia proposizione, mi pare che io abbia diritto di parlare. Io non metto molta importanza relativamente alla redazione ed alle singole condizioni del mio ordine del giorno; quello che mi preme si è che sia sanzionata la massima, cioè che le linee principali delle strade ferrate per lo Stato sardo siano determinate preventivamente per legge, e non abbandonandole ciecamente all'industria privata, perchè, come già osservava, ne avverrà l'inconveniente che bisognerà prolungare di troppo le linee medesime; fare dei giri tortuosi, i quali alla fin dei conti costeranno allo Stato una somma assai maggiore di quella che sia necessaria.

L'onorevole signor ministro dei lavori pubblici ripeté più volte che già si fecero degli studi in proposito fin dal 1844. Per quanto conosca il paese, tutti questi studi si limitano essenzialmente a quelle strade che sono attualmente in costruzione, cioè quella da Torino a Genova e da Genova al lago Maggiore.

Io credo che non sia intenzione del signor ministro di fermarsi a queste sole linee, ma che creda che sia necessario per isviluppare equabilmente l'industria del paese di procedere anche ad altre linee; per conseguenza si richiederanno nuovi studi.

IOSTI. Domando la parola per l'ordine della discussione.

LANZA. L'onorevole signor ministro ha osservato che è assai meglio abbandonare all'industria privata la direzione e l'esecuzione di queste linee medesime e non al Governo, perchè potrebbe accadere che la linea che sarebbe progettata dal Governo non convenisse all'industria privata; ma il signor ministro sa meglio di me che in paese vi sono delle linee tali, così necessarie, sia sotto al lato strategico e militare, sia sotto il lato del commercio internazionale, che, da volere o non volere, è giuocoforza che si eseguiscano, se non si vuol vedere deviato il commercio di transito, e posta a grave repentaglio la sicurezza del paese in caso di guerra.

Queste sono quelle tali linee le quali, quantunque, non possano produrre un interesse proporzionato al capitale impiegato, tuttavia, come osservò già in altra seduta lo stesso egregio signor ministro, lo Stato deve eseguirle egualmente, perchè se non renderanno all'erario un interesse sufficiente, però, sviluppando d'assai l'industria interna ed il commercio internazionale, accresceranno la prosperità generale dello Stato; ora queste linee, le quali non potranno mai produrre un interesse sufficiente ad uno speculatore, devono necessariamente essere intraprese dallo Stato, perchè giammai saranno intraprese dalla privata industria, fuorchè lo Stato volesse sovvenirla con il rimborso di una parte del capitale impiegato, o coll'assicurazione dell'interesse del medesimo; il vantaggio che risulterebbe poi dal prefiggere queste linee

principali io lo svolsi già ieri abbondantemente; per conseguenza non mi fermerò più guari sopra, ma l'essenziale si è che il Governo non si lasci trarre dalle speculazioni private a dover seguire certe direzioni nel tracciamento delle principali linee le quali non sono nella convenienza degli interessi generali dello Stato, e nella convenienza degli interessi militari e strategici. Io credo che quando si è decisa l'attuale direzione della linea da Torino a Genova e al lago Maggiore si siano alquanto dimenticati gli interessi strategici, per cui, se si vorrà rimediare a questo fallo, bisognerà costruire una linea secondaria; ma in quanto a questo mi rimetto agli uomini che sono della specialità; che sono persuaso faranno le loro osservazioni apposite quando occorra; quello che osservo relativamente a questa linea da Torino a Genova ed al lago Maggiore succederà anche per altre linee, qualora le loro direzioni fossero abbandonate alle speculazioni private, e non prefisse prima irrevocabilmente in virtù di una legge. Osservava l'onorevole signor ministro che in Inghilterra precisamente si sono moltiplicate di troppo le linee di strade ferrate per cui è difficile che si trovi una linea la quale dia all'industria ed al Governo un interesse sufficiente, fuori di quelle linee che mettono in comunicazione gli emporii più importanti dell'Inghilterra.

In quanto al Belgio, non si è seguita la stessa via, ma si premise un sistema di strade ferrate; la Francia ha seguito lo stesso sistema, e credo che nè il Belgio, nè la Francia abbiano avuto sinora motivi a pentirsi di avere operato in modo sì razionale e prudente, checchè ne possa dire in contrario il signor ministro.

L'inconveniente che egli citava della Francia di essersi le società private rifiutate di assumere la costruzione di alcune linee ferrate prestabilite dal Governo viene in appoggio di quanto io superiormente osservava, che cioè vi sono tali linee le quali possono essere utilissime anzi indispensabili per la sicurezza e l'avvenire commerciale di un paese, ma che sotto il rapporto della speculazione privata non sono convenienti, per cui o dovranno essere eseguite a spese dello Stato o date a società private con un sufficiente compenso in capitali od interessi de' capitali impiegati.

Ma per ciò solo non ne consegue che lo Stato non debba lui stesso prestabilire le linee ferrate principali non sotto al solo rapporto della convenienza finanziaria, ma anche tenuto conto delle posizioni strategiche, amministrative e commerciali. Io credo quindi che si debba prestabilire (come si è fatto presso gli altri paesi che ci hanno preceduto in questo sistema di costruzione di strade ferrate) le linee principali per cui debbano passare le strade ferrate, lasciando poi che il Governo determini quali saranno quelle che debbano essere concesse all'industria privata, e quali quelle che debbano essere eseguite dal Governo.

In questo il mio ordine del giorno non mette nessun legame al Governo; il Governo dirà: la tal linea converrà concederla all'industria privata, la tal'altra si attenderà a decidere secondo la convenienza.

Il signor ministro ostava ancora alla mia proposta perchè richiedente tempo e danaro. Ma rifletta di grazia che io non ho detto che la legge richiesta sia presentata fra breve; non ho fatto parola sul tempo, ed in ciò mi rimetterei confidatamente alla solerzia del signor ministro: sulla spesa mi pare che egli abbia esagerato, giacchè per eseguire degli studi di massima nelle principali vie ferrate dello Stato non si richiede poi un gran personale. Del resto non ha egli detto che si fecero già molti studi in proposito? Ciò essendo, rimarrà più poco a fare, ed ogni difficoltà seria svanisce.

Torno intanto a dire che io pongo poca importanza alle singole condizioni contenute nel mio ordine del giorno; quello che soltanto mi sta a cuore è che sia conservata l'idea essenziale, la quale consiste nel richiedere che le principali linee ferrate sieno per legge determinate.

PRESIDENTE. La parola è al signor ministro dei lavori pubblici.

IOSTI. Domando la parola per l'ordine della discussione.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Osserverò all'onorevole signor Lanza che, altro è dire che gli studi della Commissione istituita nel 1844 non sono conosciuti ed in specie da lei; altro è dire che questi studi non si sono eseguiti contrariamente a quanto ebbi ieri ed oggi ad esporre alla Camera. Egli è appunto perchè vedo non essere dessi generalmente conosciuti che proposi alla Camera di nominare un'apposita Commissione per esaminarli e vedere quali linee oltre quelle indicate si vogliono aggiungere, quale estensione loro piaccia dare; ma voler sostenere che il cessato Governo (a cui non avendo appartenuto, non sarò facciato di difendere il fatto mio) abbia segnata la direzione ed intrapresa la costruzione d'importanti linee di strade ferrate senza studi preliminari, è assolutamente erroneo, mentre io ritengo che il Governo invece procedette con molta maturità di consiglio, con molto criterio e piena cognizione degli interessi dello Stato.

Se ai lavori della Commissione non si è data pubblicità, si è perchè il sistema di pubblicità degli atti amministrativi non era in uso; che se fossero stati conosciuti, e fosse stata libera la discussione, io son certo che non si sarebbero adottate altre linee di quelle scelte, quali, come già più volte ebbi a ripeterlo, credo le migliori per ogni rapporto politico, commerciale, e massime strategico, mentre, tuttochè non sia questa la mia specialità, io sono convinto che sarebbe molto difficile il provare che sotto il rapporto strategico la strada che va da Torino ad Alessandria, stando alla destra del Po, e che da Alessandria va a Genova, non sia la migliore tra le linee.

PRESIDENTE. La parola è al deputato Iosti sopra l'ordine della discussione.

IOSTI. Signori, noi siamo stati radunati ieri sera e questa sera per discutere il progetto di legge per la concessione della strada ferrata da Torino a Savigliano: se noi ci lasciamo strascinare da tutte le nostre private ispirazioni interne od esterne, noi manchiamo allo scopo per cui siamo stati radunati, e tutti individualmente i deputati avrebbero ragione di ripetere un'indennità per le ore che si vanno sprestando in discussioni estranee (*Ilarità*).

Chiunque creda aver ragione di pretendere che la strada di Savigliano sia sottoposta all'ulteriore probabilità d'una strada per Cuneo o per Nizza, faccia una proposta regolare; intanto badi se nel capitolato, se nella legge vi sia qualche articolo che pregiudichi a questo suo pensiero, e faccia le sue osservazioni. Così se qualcuno ha qualche osservazione a fare sulla scelta della linea da Genova al lago Maggiore, faccia la sua proposizione, la deponga regolarmente sul banco della Presidenza, poichè qui trattasi di questione già giudicata e sancita per legge. Se alcuni hanno qualche cosa da rimproverare al ministro sul modo con cui si è proceduto, abbiano il coraggio di depositare il loro atto di accusa (*Mormorio*) e di fargli francamente un rimprovero esplicito, ma in tempo opportuno, e quando non ci distraiga e incagli altre discussioni per cui siamo radunati. Io credo che il signor ministro desidera forse più di noi che una volta venga definitivamente in campo questa discussione sulla strada da

Genova al lago Maggiore. In quanto a me, che mi trovo alquanto ravvolto, come membro della Commissione, in questa discussione, credo che migliore occasione non si possa presentare per giustificare degna di lode la saviezza e indipendenza dei ministri dell'antico sistema, e dei ministri attuali; ma di questi a suo tempo; ora insisto solo perchè la discussione presente sia richiamata all'oggetto unico per cui siamo qui radunati.

Chi ha osservazioni strategiche e commerciali da fare le faccia sui capitoli e sugli articoli della legge attualmente sottoposta alla nostra deliberazione; badi se il ministro ha tenuto conto di tutte le ragioni nel generale interesse, e decida secondo la propria coscienza. (*Generali segni di approvazione*)

PRESIDENTE. Io desidero che la Camera segua il consiglio del deputato Iosti, ma gli ordini del giorno di cui ho dato lettura erano già stati proposti nella seduta di ieri, e quindi non posso a meno di porli ai voti.

Varie voci. La chiusura!

PRESIDENTE. Se si chiede la chiusura, io la metterò ai voti.

BUNICO. Io aveva domandata la parola.

PRESIDENTE. Ma ora si è chiesta la chiusura; io devo porla ai voti prima di ogni altra cosa.

BUNICO. Allora domando la parola contro la chiusura.

PRESIDENTE. Ha la parola contro la chiusura.

BUNICO. Fin dalla tornata di ieri sera avea domandata la parola coll'intendimento di abbreviare la discussione mediante la proposta di un nuovo ordine del giorno perfettamente consentaneo alle dichiarazioni state ripetutamente fatte dal signor ministro dei lavori pubblici.

Egli ha già più volte dichiarato che gli studi per una rete di strade ferrate verso le provincie dell'alto Piemonte, e verso la riviera a ponente di Genova, e la contea di Nizza già si trovavano fatti sin dal 1844, e che desiderava che si nominasse una Commissione dalla Camera, perchè anzi tutto avesse ella ad esaminare ciò che risulta da questi studii; le quali dichiarazioni del signor ministro sono per me appaganti, come credo che lo siano anche per tutta la Camera; quindi io faceva disegno di proporre alla Camera un ordine del giorno, il quale, in coerenza alle dichiarazioni stesse, porti che la Camera, invitando il signor ministro dei lavori pubblici a depositare nella di lei segreteria i documenti comprovanti gli studi fatti nel 1844, passa alla discussione degli articoli.

In questo modo ciascuno di noi potrà esaminare i già seguiti studii; e se alcuno vede che pur vi manchi qualche cosa, potrà sempre, o col valersi del diritto d'iniziativa, o coll'approfitare di una qualsivoglia propizia occasione, rieccitare altra volta la discussione; ma se riscontra invece che questi studii sono appaganti, e che ciò che si domanda già venne praticato, sarebbe certamente affatto inutile che intanto si continui in pura perdita la presente discussione; quindi pregherei il signor presidente di voler ricevere l'accennato mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Metto ai voti la chiusura.

(È approvata.)

Ora si procederà alla votazione sugli ordini del giorno proposti, compreso quello del deputato Bunico.

LANZA. Domando la parola sul mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ma se è chiusa la discussione!

LANZA. Mi permetta: se io volessi ritirarlo ed accostarmi ad un altro ordine del giorno, credo di esserne in diritto.

Del resto, io subisco la decisione del signor presidente.

PRESIDENTE. Vorrei sapere come si possa dar termine ad una discussione, se tutti i momenti si dimanda la parola.

LANZA. Io sto agli ordini della Camera: del resto non vi è nè legge, nè regolamento a questo riguardo, ed io credo che quando un deputato presenta un ordine del giorno, ed in seguito a discussione intenda di volerlo modificare o ritirare lo possa fare. Non avrei difficoltà a ritirare il mio ordine del giorno per uniformarmi a quello del signor Bunico, alla condizione che, esaminati i documenti degli studi fatti sulle strade ferrate, si formoli in proposito un progetto di legge. (*Mormorio*)

Del resto non so a che possa riuscire l'esame che sarebbe fatto di detti documenti.

Molte voci. Ai voti! ai voti!

LANZA. Se il Ministero acconsente a formulare un progetto di legge... (*No! no!*)

Questa è la mia opinione; se mi concedono di esprimerla parlo, altrimenti mi uniformo alle intenzioni della Camera.

Dico adunque che se il Ministero acconsente a questa condizione, di presentare cioè un progetto di legge sugli studi fatti, io mi adatto.

PRESIDENTE. Leggo l'ordine del giorno presentato dal deputato Bunico:

« La Camera, invitando il signor ministro dei lavori pubblici a deporre nella segreteria di essa i documenti comprovanti gli studi fatti nel 1844, per una rete di strade ferrate nello Stato, passa alla discussione degli articoli del progetto di legge che trovasi posto all'ordine del giorno. »

LANZA. Mi permetta, per me non comprendo che importanza possa avere questo deposito dei documenti se non si nomina una Commissione, la quale sia incaricata di studiarli.

PRESIDENTE. Quando sarà fatto questo deposito nella segreteria della Camera, la Presidenza ne darà avviso alla Camera, e se allora essa crederà di nominare una Commissione, lo farà e le affiderà quell'incarico che crederà; ma per ora mi pare che sarebbe essenziale prima di tutto il deposito di questi documenti alla segreteria.

Molte voci. Ai voti! ai voti!

FAHINA PAOLO. Domando la parola per dare uno schiarimento alla Camera.

Questi documenti sono stati depositati per due mesi, e comunicati alla Commissione del bilancio; e ciò fu all'occasione che si aperse la prima volta la discussione sulla linea della strada ferrata.

Fu avvertita la Camera che esistevano questi documenti alla segreteria, e non vennero ritolti che da una ventina di giorni circa; per conseguenza chiunque poteva vederli. Essi comprendevano tutta la rete delle strade ferrate dello Stato; fu esaminata la questione strategica di cui parlava il deputato Lanza, la quale fu decisa in senso favorevole alla linea attuale da una Commissione composta di dieci individui; tutti questi documenti furono depositati e visti da pressochè tutti i deputati nella segreteria; di modo che io non so che cosa si doveva far di più in proposito.

Molte voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Porrò ai voti tutti questi ordini del giorno, ritenendo anche quello del deputato Lanza, il quale non sarebbe ritirato che condizionalmente.

Domanderò dapprima se l'ordine del giorno del deputato Bunico è appoggiato.

(È appoggiato.)

Essendo appoggiato, lo metto ai voti.

DURANDO. La precedenza appartiene al mio.

IOSTI. V'è anche la questione pregiudiziale che si è proposta.

PRESIDENTE. Quale è questa questione pregiudiziale? Essa non può esservi, poichè si fonderebbe sopra l'ordine del giorno: ora la Camera è in facoltà di variare il suo ordine del giorno.

Se il deputato Iosti vuol muovere la questione pregiudiziale, io consulterò la Camera.

BUNICO. In quanto a me dichiaro che accetto la precedenza dell'ordine del giorno del deputato Durando.

DURANDO. Mi pare che l'ordine del giorno proposto dal deputato Lanza debba essere il primo, e dopo debba venire il mio, e quindi quello del signor Bunico.

BUNICO. Vi aderisco.

PRESIDENTE. Allora darò lettura dell'ordine del giorno del deputato Lanza. (Vedi pagina 2614)

Lo pongo ai voti.

(Non è approvato.)

Pongo ai voti l'ordine del giorno del deputato Durando. (Vedi pagina 2614)

(Non è approvato.)

Pongo ora ai voti l'ordine del giorno del deputato Bunico, concepito nei termini seguenti. (Vedi pagina antecedente)

Quelli che approvano quest'ordine del giorno vogliano alzarsi.

(È approvato.)

Si passa ora alla discussione degli articoli.

Leggo l'articolo primo:

Il Governo del Re è autorizzato a concedere alla società anonima, che ne ha fatto l'offerta in data del 5 marzo 1850, la costruzione e l'esercizio di una via ferrata da Savigliano a Torino, sotto l'esatta osservanza di tutte le clausole e condizioni del capitolato annesso alla presente legge.

Si deve quindi venire alla lettura del capitolato. Prego la Camera a riflettere che non si può venire a proporre emendamenti sopra il capitolato, in quanto che si tratta di un contratto che, o si deve approvare per intero, o rigettare.

VALERIO LORENZO. Io credo che la proposizione enunciata dal signor presidente non possa adottarsi dalla Camera. Tutta la legge sta nel capitolato. Sono appunto le condizioni del capitolato che faranno accettabile o non accettabile la legge; quindi, se non si discute il capitolato, e se non si approva articolo per articolo, io non credo che possiamo procedere alla votazione della legge. La legge è di natura tale che questa sarebbe una votazione alla cieca. Potrebbe accadere che la maggior parte degli articoli di questa legge fossero buoni, che l'insieme della medesima fosse buono, ma che vi fossero tali condizioni di minor importanza, lesive degl'interessi generali dello Stato, le quali si potessero modificare con beneficio dello Stato e dei concessionari medesimi, e che quindi dovesse la legge approvarsi; oppure che, mancando queste condizioni, la legge, quantunque buona nel suo insieme, si dovesse respingere.

Ora ognuno vede, se si adottasse quella massima, in quali difficili condizioni si troverebbero i deputati, di dovere, cioè, o respingere una legge, la quale in massima parte credono buona, od accettare una parte di questo capitolato che credono dannoso, lesivo agli interessi dello Stato, ed anche a quelli dei privati. Chiedo adunque che si legga ciascun articolo del capitolato, che si apra la discussione sopra di esso, e si approvi articolo per articolo. Così credo si sia sempre fatto in simili casi negli altri Parlamenti.

PRESIDENTE. Osservo al deputato Valerio che il capitolato costituisce il contratto che si è passato dal Governo colla

società; quindi è chiaro che la società ha dato il suo assenso secondo; questi condizioni, e noi non possiamo sapere se la società accetterà condizioni diverse.

Ora supponga che il Parlamento discuta un articolo e lo riformi, che cosa ne avverrà? Ne avverrà che il Parlamento si troverebbe in condizione d'imporre l'esecuzione di questo capitolato modificato alla società, la qual cosa non è in diritto di fare. D'altra parte, la Camera si troverebbe vincolata verso la società, qualora essa accettasse le condizioni che vengono proposte dalla Camera; perchè, avendole accettate, potrebbe venire a proporre delle altre, e quindi la Camera si troverebbe nel bivio tra un voto già dato prima, ed un voto che dovesse venire a dare sopra la legge che fosse di nuovo presentata, e questo mi pare che sia un inconveniente molto più grave che non quello di venire ad esaminare il capitolato, discuterlo e non approvarlo.

Io quindi propongo che si legga il capitolato intero; ciascuno farà le osservazioni che crede; le osservazioni che si fanno da ciascuno dei deputati sopra questi articoli sono quelle che indicano la maggioranza della Camera a votare o no l'adesione al capitolato; ma non è necessario che la Camera venga a dare un voto specifico su questi articoli del capitolato.

MELLANA. Io credo che le nostre popolazioni hanno avuta un'altra idea più fondata di quella che vorrebbe farsi accettare, e che fu già messa in campo nella discussione della legge sulla Banca nazionale.

Ricordo alla Camera che noi abbiamo un ragguardevole numero di petizioni sporteci, perchè ne tenessimo calcolo, quando appunto si discuterebbe questa legge; ma si può dire al Ministero: riprendete le trattative su questa o quest'altra strada; si potrà dire: accetto; o non accetto, quanto fu concluso fra le società anonime ed il Ministero?

Una voce. Siamo d'accordo.

MELLANA. Non siamo d'accordo. Il signor presidente ha detto che si leggano gli articoli, quindi dalla discussione la maggioranza della Camera si deciderà per il sì, o per il no; e fra il rifiutare e l'accettare il capitolato, vi ha una via di mezzo. (Rumori)

PRESIDENTE. Quando si sia fatta la lettura, e quando non si approvi il capitolato tale quale venne proposto, il Ministero si farà carico di aprire nuove trattative; ma non deve la Camera dare un voto, il quale pregiudichi per l'avvenire la questione della concessione.

MELLANA. Ed è questo che si osserva che ne nascerebbe un inconveniente assai più grave, cioè, che ognuno sente il bisogno che vi ha di dar vita a queste società anonime, ognuno sente il bisogno di chiamare i capitali dei privati a beneficio di lavori di pubblica utilità, e quindi, anna a queste considerazioni, potrebbe subire, a preferenza di dare un voto negativo alla legge, potrebbe subire delle condizioni, le quali non crede di poterle accettare.

Io domando quale via di mezzo ci sia qui. Intendo benissimo che è comodissimo questo per coloro che intendono che il capitolato sia approvato, ma io credo che qualunque siano gli articoli del capitolato, i quali potrebbero anche venir corretti, nessuno vorrà dare il suo voto contrario a questa legge, stante la massima utilità che d'altronde ne viene dalla medesima per il paese.

MICHELIANI. Essendo questa la prima società che si proponga la costruzione di una strada ferrata, noi dobbiamo favorirla per quanto possiamo, epperò andare molto a rilento nel fare molte modificazioni al capitolato, inteso fra la so-

cietà ed il Ministero, per il timore che la società receda dall'intelligenza presa; ma, in massima, io approvo perfettamente l'opinione del deputato Valerio, ed osservo che finora non c'è che un progetto di contratto, il quale può venir dalla Camera, o rifiutato, od accettato puramente, ovvero accettato sotto determinate condizioni, e queste condizioni la Camera deve indicarle specificamente al Ministero, affinché esso se ne valga nelle ulteriori trattative.

Ora io do per costante che quando si tratta di simili concessioni, e nel Belgio e nella Francia, dappertutto si opera così, vale a dire che i Parlamenti indicano quelle modificazioni che si credono opportune; sta poi alle società il fare i contratti sotto quelle modificazioni, ovvero il recedere. Del resto, abbiamo l'esempio di quanto si pratica nelle amministrazioni comunali, in cui si fanno contratti provvisori tra il sindaco ed i terzi, e poi questi contratti sono approvati presentemente dal Consiglio comunale, ed una volta dall'intendente, il quale aggiungeva nel decreto quelle condizioni che credeva opportune; non vedo pertanto quale difficoltà possa presentare il sistema proposto dal deputato Valerio, di esaminare tutti gli articoli che compongono il capitolato, sistema che io appoggio.

PESCATORE. Io approvo compiutamente quello che ha proposto l'onorevole nostro presidente. Egli ha detto di esaminare il capitolato articolo per articolo; ciascuno farà quelle osservazioni che crede opportune; compiuto l'esame di tutto il capitolato, in allora si presentano due partiti, quello di accettare il capitolato tal quale è, ed in questo voto ciascuno esamina l'importanza di accelerare i lavori ed approvare il capitolato anche con qualche inconveniente, oppure un voto sospensivo se il capitolato in molti articoli presenta inconvenienti tali che esigano assolutamente una correzione; allora si proporrà da quelli che sono di quest'avviso un voto sospensivo, col quale, invitando il signor ministro a procurare queste correzioni, a procurare un'altra stipulazione, si sospenda intanto il voto della legge. Dunque sarà un voto sospensivo mediante un invito al Ministero. Intanto, l'unico sistema che si possa seguire è quello che ha proposto il nostro presidente, cioè, di esaminare articolo per articolo senza venire ad un voto definitivo. Dopo questo esame si approverà la legge, oppure si sospenderà mediante un invito specifico.

PRESIDENTE. La parola è al deputato Valerio.

VALERIO LORENZO. La proposta quale venne modificata dal signor Pescatore inclina già più assai a quella che io ho fatto. Però osservo che bisogna stabilire la massima. Se si discute solamente il capitolato articolo per articolo, senza venire ad un atto definitivo, che cosa accade? Accade che le critiche, mi si conceda la parola, rimangono critiche in aria; sarà l'opinione di due, tre o quattro deputati, ma non si potrà dire che sia l'opinione della Camera. Ora io credo che quando si viene a proporre qualche modificazione al capitolato, conviene che la Camera pronunci la sua opinione sopra queste modificazioni. Se così si vuole, questa votazione non sarà una votazione avente forza di legge; sarà una votazione di pura negoziazione. Se non si accetta almeno questo mezzo termine io non veggio in qual modo il Ministero, quando venga ad essere adottato un voto sospensivo, possa fare quelle modificazioni che sarebbero nell'intenzione della Camera. Ora io credo che si possa, come ha proposto il signor presidente, e modificato l'onorevole deputato Pescatore, dividere la votazione in tre modi: votazione definitiva, sospensiva o negativa. In caso di votazione sospensiva si rimanda al Ministero, ma il Ministero come potrà conoscere gli articoli che

la Camera desidererà che siano modificati, od il senso delle modificazioni stesse?

È necessario adunque che si venga ad un voto, onde si conosca la volontà della Camera.

PRESIDENTE. La parola è al deputato Rosellini.

ROSELLINI. Ho preso la parola per far osservare che lo scopo che vorrebbe conseguire il deputato Valerio, si può conseguire adottando in ultimo la sospensione; la Camera, dietro questo motivo, sospenda la votazione della legge. In quest'ordine del giorno motivato si possono includere tutte quelle obiezioni che la Camera crederà di poter fare al capitolato.

MELLANA. Ammesso il voto sospensivo, non trovo più nulla in contrario di votare l'effetto...

PRESIDENTE. Porrò ai voti la proposta del deputato Rosellini, la quale consiste nel leggere i vari articoli e discuterli; chiudendo poi la discussione coll'ordine del giorno motivato, per passare quindi od all'approvazione della legge, od alla sospensione, od alla reiezione della medesima.

VALERIO LORENZO. La questione è di grande importanza, è la prima volta che una concessione di questo genere viene portata dinanzi la Camera, ed io credo che se noi stabiliamo un antecedente che sia razionale e speditivo, sarà un grande guadagno per la Camera, e certamente non avrà perduto il suo tempo e sprecati questi momenti, i quali servono, per così dire, di preparazione ad un sistema di discussione.

Io son d'avviso che se si accetta la proposta Rosellini che venne formolata dal signor presidente, si cadrà in una grave difficoltà. Il capitolato è composto di 70 articoli; le obiezioni si presenteranno forse sopra ciascuno di questi 70 articoli; in quel caso, come potrà, in un semplice ordine del giorno, formolarsi la volontà della Camera sopra tutte le obiezioni che possono presentarsi? Converterà allora tener conto di tutte le obiezioni, e venire ai voti sopra ciascuna, locchè mi pare molto più difficile e più intricato che il discutere e passare alla votazione sopra ciascun articolo del capitolato; votazione, la quale non sarà definitiva, e che si potrà poi comprendere in un ordine del giorno; se noi votiamo un semplice ordine del giorno senza dire i motivi che vi danno luogo, ognun vede in quale imbarazzo metterebbesi il Governo. Né il Ministero, né la Camera debbono desiderarlo.

PRESIDENTE. Allora vi sono due sistemi: vi è quello che io avevo accennato poco prima, che sarebbe, cioè, di considerare il capitolato della legge come una cosa sola, e quindi accettarlo o rigettarlo quale venne proposto, accettando o rigettando il primo articolo: ciò porterebbe l'inconveniente di rigettare l'intera legge, quand'anche alcuna soltanto delle condizioni proposte non incontrasse l'approvazione della Camera; ma a questo inconveniente si potrà porre riparo presentando di nuovo il progetto, il quale, essendo modificato, necessariamente sarà nuovo, se però la società acconsente a queste modificazioni. Viene in secondo luogo la proposta di altri deputati, stata formolata dal signor Rosellini.

Vi è in ultimo la proposta del signor Valerio, che su ciascun articolo del capitolato si venga a discussione ed a votazione.

VALERIO LORENZO. La quale votazione non sarebbe deliberativa; in tal caso il voto definitivo della Camera sarebbe questo: «La Camera acconsente a questa concessione, con che abbiano luogo le proposte modificazioni.»

DEMARCHE. Domando la parola.

Se si adottasse il sistema proposto dal deputato Valerio,

ne verrebbe che, tostochè si fosse votato un articolo e che vi fosse qualche modificazione, la discussione dovrebbe fermarsi, onde dar tempo al Ministero ad aprire trattative colla società.

MICHELINI. Io credo che non si verifica punto l'inconveniente indicato dal preopinante, perchè la Camera, dopo aver fatta una modificazione, può benissimo farne altre, e spetta poi al Ministero di interrogare la società se, stabilite quelle modificazioni, essa intenda ancora intraprendere la costruzione della strada ferrata; del resto non vedo perchè in questo progetto di legge (perchè alla fine dei conti è un progetto di legge) si debba recedere dagli usi osservati, nella discussione di tutti gli altri progetti; vi sono molti progetti di legge che hanno annesse tabelle, quadri, ecc., che si discutono nella stessa guisa che si discute il progetto di legge; ebbene, questo progetto ha annesso un capitolato di cui bisogna discutere gli articoli, perchè parte integrante della legge stessa.

Mi si dice che il progetto di legge che stiamo per discutere non è definitivo; questo sta benissimo; ciò vuol dire che dipende dalla volontà della società di accettare il progetto di legge da noi modificato, ma questo non muta la sostanza della cosa. Io pertanto non vedo motivo per cui si debba recedere dalle abitudini della Camera.

PRESIDENTE. Vi è una differenza sola, che le altre leggi sono solo soggette alla sanzione delle due Camere e del Re, e che questa dovrebbe avere una quarta sanzione, che è quella della società.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io debbo far presente alla Camera che qualunque sia il sistema che crederà di adottare nel discutere il presente progetto di legge, nell'approvare o modificare il relativo capitolato, in specie per trattarsi di una prima concessione presentata alla sua approvazione, il Ministero, che tutto fece per ottenere dalla società i patti e le condizioni migliori nell'interesse pubblico, deve essere posto in grado di trattare ulteriormente e definitivamente colla società stessa, pel caso che si dovesse riprodurre il presente progetto di concessione a seguito di modificazioni o variazioni introdotte dalla Camera. (Si! si! si!)

PESCATORE. La proposizione sottomessa alla Camera è questa: o la Camera accetta o non accetta l'offerta.

Propriamente si dovrebbe leggere il capitolato, e la conclusione è una sola: o la Camera vuole o non vuole accettare l'offerta, o sospendere di accettarla.

Dopo letto il capitolato tutto intero, ciaschedun deputato può fare la sua proposizione: o di accettare l'offerta, oppure di sospenderne l'accettazione, proponendo emendamenti.

Dunque, quando si propone un emendamento sopra un articolo qualunque del capitolato, se la Camera delibera favorevolmente su questo emendamento, in allora, invitando il ministro, come propone la Camera, si sospende intanto l'accettazione dell'offerta.

Il ministro è libero, intraprende nuove trattative, riferisce alla Camera, e la Camera è libera di accettarle o rifiutarle; ma intanto non ha che a dare un voto solo, sente la lettura del capitolato, sente le varie proposizioni dei deputati, che si fanno sui diversi articoli di questo capitolato, e quindi delibera sulle proposizioni di approvare o non approvare, o di sospendere l'approvazione o la disapprovazione. Ma questo è chiaro; si legge articolo per articolo per maggior facilità, altrimenti, per la maggior regolarità della cosa, si dovrebbe leggere l'intero capitolato, e non dovrebbero ammettersi le

osservazioni sopra ciascun articolo del capitolato intero, per chè io ripeto, la proposizione è una sola.

TECCHIO. Il signor ministro dei lavori pubblici ha espresso il timore che nel caso in cui gli venga rimandata questa legge coll'indicazione di alcune modificazioni al capitolato, proposte o desiderate dalla Camera, egli si abbia a considerare vincolato a non poter più riprodurre la legge, qualora la società anonima accordasse alcune, o fors'anco la maggior parte delle modificazioni, e non ammettesse le altre. Io non credo che ci sia questo pericolo. Tre possono essere i partiti che prenderà la Camera, nel presente argomento, cioè, o quello di approvare assolutamente la legge, o quello di invitare il Ministero a trattare, per ottenere quelle modificazioni che la Camera stimasse opportune. In quest'ultima ipotesi, la Camera non avrebbe ancora esaurita la sua funzione legislativa, ma unicamente come chiamata a sostenere gl'interessi di una parte contraente, avrebbe espresso un desiderio che a questa venissero accordate alcune migliorie, salvo poi di emettere la deliberazione definitiva dopo che fossero state consumate le nuove trattative. In questa ipotesi, pertanto il voto non sarebbe che espressivo; e potrebb'essere dichiarato colla seguente formola:

« La Camera, esprimendo il desiderio che il ministro dei lavori pubblici proceda a nuove trattative con la società anonima, e procuri le seguenti modificazioni... sospende la votazione della legge. »

Ora, che ne avverrà da questo invito della Camera al ministro? Il ministro riescirà probabilmente ad ottenere o tutte le modificazioni, od alcune soltanto; ne riferirà alla Camera; esporrà quali sono gli ultimi risultamenti, le ultime differenze; cosicchè la Camera vedrà se, avendo ottenute certe migliorie, ella possa o voglia recedere da quelle altre che pur desiderava; perchè, il ripeto, la Camera, sino a quel momento, non avrebbe dato una provvidenza legislativa, ma avrebbe solamente agito come il contraente che studia di vantaggiare le fattegli condizioni innanzi di prestare o negare il suo consenso al contratto.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Mi si permetta di fare osservare che la Camera non si può dir contraente.

Quando si presenta alla Camera un capitolato, bisogna ravvisare in questo capitolato due parti: la prima d'amministrazione, e la seconda di legislazione. La parte amministrativa è già stata compiuta dal Governo, il quale ha fatto il capitolato colla società, e qui sta il contratto. Vi ha poi la parte legislativa per la ragione che, quando si tratta di una sostanza demaniale non si può permettere un'alienazione qualunque senza il suggello della legge, e deve intervenire il potere legislativo e sanzionarla. Ma il potere legislativo non fa altro che approvare o no il contratto, non entra in nuove discussioni sulle condizioni, perchè se lo facesse eserciterebbe funzioni amministrative, il che gli è dalla natura delle sue attribuzioni disdetto.

TECCHIO. Io non ho detto che la Camera possa dettare nuove condizioni. Dissi anzi a bella posta che la Camera non fa che esprimere il desiderio che si ottengano tali o tali altre modificazioni; dissi che sino a questo punto ella agisce, non in via legislativa, ma semplicemente in via di proposizione a favore dell'una parte contraente, incaricata come essa è di sorvegliare agli interessi dello Stato. Quando poi sarà stretto il contratto dal Ministero, in esito alle trattative che la Camera oggi esprimesse di desiderare, allora sarà della Camera l'approvare sì o no nella propria di lei sede di potere legislativo.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la proposta del deputato Valerio, che è la più ampia, che, cioè, si debba discutere ogni articolo, e votare sopra di esso.

(Non è approvata.)

Pongo ora ai voti la proposta del deputato Rosellini, la quale consiste nel dire che si debba leggere tutto il capitolato, e discutere quindi se la Camera debba nel caso concreto concludere con un ordine del giorno motivato, il quale contenga tutte le variazioni che si vorrebbero proporre al capitolato medesimo.

Quelli che approvano questa proposizione vogliano alzarsi.

(È approvata.)

Leggerò il primo articolo:

Art. 1. La società si obbliga di eseguire a tutte sue spese, rischio e pericolo, e di terminare nello spazio di tre anni al più tardi, a datare dalla pubblicazione della legge di concessione, tutti i lavori necessari alla costruzione e stabilimento di una strada ferrata, che partendo da Savigliano arrivi a Torino, in modo che questa strada sia aperta all'esercizio a doppio binario, e sia praticabile in ogni sua parte allo spirare del termine sopra fissato.

VALERIO LORENZO. Prendo parte a questa discussione con animo incerto, perchè non so di quale utilità possano essere discorsi che non sono seguiti da alcuna votazione.

Aggiungerò che ciò mi ha l'aspetto di un accademico trattenimento. Però, se la Camera me lo consente, esprimerò qualche pensiero.

Io credo inutile e dannoso che il Governo obblighi la società di Savigliano a stabilire un doppio binario. La distanza da Torino a Savigliano è molto breve; essa può in ogni ora fare un viaggio da Torino a Savigliano, e non vedo motivo per cui il Governo debba imporre alla società una tale condizione. (Segni d'impazienza) Se non si vuole ascoltare porrò fine al mio dire; chè mi è indifferente di proseguire.

Voci. Parli! parli!

VALERIO LORENZO. Io credo che il Governo non debba intromettersi nelle condizioni interne delle società, se non se quando ciò sia coll'intento di impedire cosa che possa far danno al pubblico bene, od a stabilire patti voluti dal pubblico bene medesimo. Nell'obbligazione fatta alla società di Savigliano, di stabilire un doppio binario, io non veggio alcuno di questi estremi, per conseguenza credo che si debba lasciar libero all'industria privata di farne una, due o tre, secondo essa crederà conveniente.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. In risposta alle osservazioni dell'onorevole preopinante dirò che sin da quando la società di Savigliano ebbe ad inoltrare la sua prima domanda di concessione della strada ferrata, di cui è caso, ne propose la costruzione a doppio binario, offerta questa che, accolta sin d'allora, io accettai, pronto anzi a prescrivere la doppia via per tale strada, attesa la frequenza ed attività di movimento che si avrà sulla medesima, per cui ravviso assolutamente necessario, per misura di prudenza, l'evitare l'andata e ritorno dei convogli sovra un solo binario.

Gl'inconvenienti ed imbarazzi che sogliono verificarsi sulle strade ferrate ad un solo binario indussero in Francia la massima di prescrivere in tutti i capitolati, come regola invariabile, la doppia via, come ne abbiamo esempio in un modulo di capitolato inserito nel *Traité de législation et de jurisprudence des chemins de fer en France*, ove all'articolo 5 è detto: *La largeur du chemin de fer en couronne est fixée par deux voies à huit mètres, ecc.*; ed ecco il motivo

per cui, nel caso speciale di cui si tratta di una strada frequentatissima, se ne è dalla stessa società proposta e dal Governo decisa la costruzione a doppia via per la maggior facilità e sicurezza dei trasporti, e pel maggior vantaggio che conseguentemente ne verrà a risentire il pubblico.

VALERIO LORENZO. La ragione capitale che ha addotto il signor ministro, per cui ritiro la mia obiezione, si è che la società ha fatto l'offerta essa stessa: quindi in questo proposito non ho più nulla a dire. Ma aveva fatta quest'obiezione, perchè non avrei voluto che il Governo, imponendo un doppio binario, si fosse per avventura, ottenendo questa, trattenuto dal chiedere altre condizioni favorevoli al pubblico bene, ed avesse, in compenso della condizione del doppio binario, dato alla società facoltà che sarebbe stato più utile di non concedere per il bene dei privati e per il bene dello Stato. Del resto, anche a quest'occasione ripeterò un mio antico ritornello, ed è che gli esempi della Francia non mi persuadono. Il ministro ha già detto che la Francia, prestabilendo una rete generale, ha sprecati molti milioni; inoltre le strade ferrate francesi costarono più di tutte, ed hanno dato origine ai più gravi accidenti che abbiano avuto luogo in Europa.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Se non vi fossero due vie ne accadrebbero di peggiori.

VALERIO LORENZO. In molte vie ferrate della Germania non vi è che un binario. Del resto ho ritirata la mia obiezione.

MICHELINI. Domando la parola. (Rumori)

PRESIDENTE. La parola è al deputato Ricci, relatore.

RICCI VINCENZO, relatore. Ho chiesto la parola per sottomettere alla Camera un'osservazione, non tanto in ordine a quest'articolo, quanto al complesso della legge, e di tutti gli altri articoli successivi. Io divido perfettamente l'idea, anzi la Commissione aveva espresso nella relazione ampiamente il principio ora esposto dal signor Valerio, che il Governo in siffatte concessioni debba limitarsi a vegliare sull'interesse generale del pubblico, quindi ad esigere tutte quelle condizioni d'ordine e di sicurezza, ed impedire quanto può riuscire di danno al pubblico, ma del pari a richiedere le condizioni le meno onerose possibili. Ritenute queste massime, crederei anche che nell'ordine della discussione che vorrà seguitare la Camera, dovrebbe limitarsi a domandare quelle spiegazioni che potranno occorrere quando si presenti qualche discussione, nella quale vi possa esser pericolo dell'interesse pubblico; ma per tutti gli altri articoli, per quanto possano sembrare in qualche modo gravatori alla società, non istà più alla Camera di farne parola, dopochè la società li ha accettati.

Conviene che la Camera ben ritenga che ora non trattasi di formare regole generali, di stabilire un sistema d'amministrazione; qui si tratta solo d'attuare il capitolato già convenuto colla società, sicchè su tutto quello che può crederci di vantaggio pubblico importa chiedere spiegazioni; ma circa le condizioni che potranno parere a ciaschedun deputato onerose alla società, non è più il caso di proporre nè alcuna modificazione, nè la loro abolizione, perchè ogni ritardo riuscirebbe invece di danno notevolissimo alla società, ed indirettamente anche al pubblico.

PRESIDENTE. Leggo l'articolo 2:

« Art. 2. La strada, passando per Raconigi e Carmagnola, a seconda della linea designata nel tipo dell'aiutante del genio civile, Negri, in data 31 agosto 1846, visato dal ministro dei lavori pubblici, verrà ad unirsi sul territorio di Truffarello alla strada ferrata dello Stato, sulla quale sino a To-

rino si concede alla società il transito, mediante le condizioni e corrispettivi infra specificati. »

PATERNI. Ho chiesto la parola per fare alcune osservazioni ed ottenere dall'onorevole ministro dei lavori pubblici alcuni schiarimenti attorno alla linea che, a termini del capitolato, dovrebbe la via ferrata di cui si discorre segnare dalla città di Carmagnola a questa capitale.

Verrebbe la via anzidetta dal luogo di Carmagnola, dirigendosi su Villastellone, a congiungersi colla strada di Genova in vicinanza di Truffarello.

Ora io domando perchè si sia abbandonata nella linea a seguirsi la città di Carignano, luogo di ragguardevole popolazione (*Rumori*), di assai attivo commercio, e donde passando la via ferrata potrebbero valersene molti vicini paesi, degni pure e pel numero degli abitanti e pel loro commercio di speciale riguardo. (*Rumori prolungati*) Se la Camera non vuole che parli, lacerò. (*No! no! Parli!*)

Ma si dirà, il preveggo, essersi dalla società di Savigliano tracciata la linea da Carmagnola a Truffarello per evitare il passaggio del Po in vicinanza di Carignano, e così esimersi da quella non lieve spesa che cagionato le avrebbe il ponte a costruirsi su quel fiume, non che la necessità di alcune altre opere d'arte che occorrerebbero quando la via ferrata di Savigliano passando per Carignano e La Loggia potesse solo riunirsi alla strada di Genova sotto Moncalieri, in vicinanza al torrente Sangone.

Ma a parte che sarebbe sempre, a mio avviso, grandemente dubbio se, atteso il maggior numero di viaggiatori, ed il ben più abbondante carico di merci che trasportarsi potrebbero, non verrebbe ad essere indennizzata la società di Savigliano della maggiore spesa che le toccherebbe fare, parmi agevole l'osservare che in concessioni di questa natura non al solo vantaggio di speculatori che progettano una via ferrata, ma bensì all'utile delle popolazioni si debba por mente.

A ciò tanto più, a mio parere, avrebbesi dovuto badare, voglio dire a tracciare la via per Carignano e La Loggia per un altro motivo.

Ha presente la Camera esservi altro progetto di via ferrata che da Pinerolo metterebbe a Torino.

Intenderebbsi, è vero, anche dalla società che fece gli studi per questa via ferrata di dirigersi sovra Orbassano per giungere a questa capitale.

Egli però è evidente come si potrebbe conciliare l'interesse di queste due società, e ad un tempo il vantaggio di cospicui paesi, fra i quali particolarmente accenno Vigone e Pancalieri, ove, passando la via ferrata in vicinanza di Carignano, si facesse questo luogo centro di riunione delle due strade, ossia quella di Pinerolo venisse ivi ad unirsi a quella di Savigliano.

Ove comune venisse ad essere, ossia potessero le due società di Savigliano e Pinerolo valersi del tratto di via ferrata dal luogo di Carignano a questa capitale, verrebbero le società stesse grandemente avvantaggiate; scemerebbersi di gran lunga quegli ostacoli che pur a taluno sembra presentare quella direzione della via ferrata cui io accenno, resterebbero pure tolte quelle difficoltà che, son certo, si affaccerebbero, tolte dalla maggior lunghezza della via di Pinerolo per Vigone, Pancalieri e Carignano, e ad un tempo si promuoverebbe il vantaggio di fertili e popolati paesi, e coll'evitarsi agli abitanti di Pinerolo la necessità di venire sino a Torino sulla via ferrata onde poscia profittare da questa città di quella che deve mettere a Savigliano; si metterebbero i Pinerolesi e gli abitanti delle vicine valli in grado di poter avere più facili comunicazioni col mercato di Carmagnola e con quegli altri

paesi che o tosto godranno del beneficio della via ferrata di Savigliano, o venendo quella, siccome è da sperarsi, ad essere prolungata, potranno col tempo godere.

RICCI V., relatore. Il credere di poter conciliare tutti gli interessi particolari, anche di qualche importanza, che si presentano nel tracciamento di una via ferrata, e accingersi ad un'impresa impossibile. Ma la risposta a darsi perchè non si è passato per Carignano si è che la società nel suo interesse non l'ha creduto conveniente. Ora sta a vedere se questo rifiuto sia tale per cui l'autorità pubblica debba proibire la costruzione di questa strada, perchè, o bene o male calcolato il suo tornaconto, la società ha creduto di passare per altra parte.

Posta la questione in questi termini, io credo che il rifiuto che ha fatto la società di fare questa diversione non sia tale che possa indurre la Camera al rifiuto della concessione, ad imporre questa variazione.

(*Il presidente dà lettura degli articoli 3, 4 e 5. — Vedi vol. Documenti, pag. 681.*)

TECCHIO. Domando la parola sull'articolo 5, non per esigere che sia emendato questo capitolato, ma per avvertire la Camera come sarebbe necessario che oltre il dovere dell'indennità che incombe alle società di strade ferrate pel caso che i loro convogli, oltrepassando i cancelli nelle ore non prefinite dal regolamento, arrechino un qualche danno, venisse comminata una pena pel solo fatto del violato regolamento e dei trasgrediti riguardi della pubblica sicurezza. Sarebbe troppo incauto l'ammettere che le società potessero passare i cancelli coi loro convogli senz'altro rischio che quello di essere sottoposte alla prestazione della indennità quando il danno sia effettivamente arrivato. Bisogna impedire ch'esse non esponano né se stesse, né altri al pericolo; ed a tal uopo vuol essere provveduto collo stabilire alcunché di generale ed in via preventiva.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Osserverò all'onorevole deputato Tecchio che colla disposizione dell'articolo 5 del capitolato si è voluto imporre alla società l'obbligo formale di non oltrepassare i cancelli con convogli di qualsiasi specie quando su di essi è alzato il segnale di fermata, pei danni gravissimi che in difetto potrebbero derivare all'amministrazione ed al pubblico, quali danni essa sarebbe tenuta a compensare. Siffatta proibizione si è creduta così importante da farne oggetto di speciale articolo del capitolato; il sanzionare poi la medesima con una pena adeguata si è creduto fosse oggetto speciale di quei regolamenti di polizia e sicurezza pubblica da emanare con perfetta cognizione di cose ed a suo tempo, a cui si sottopose la società col disposto dell'articolo 19.

I pericoli però che si potrebbero al riguardo temere saranno pressochè impossibili per le disposizioni precise che si daranno in ordine agli orari delle partenze e degli arrivi sia dei convogli delle società che di quelli del Governo.

TECCHIO. Io ho detto che in questo speciale capitolato non esigo che si faccia una mutazione, ma ho voluto far presente alla Camera ed al Ministero la necessità di dare in proposito un generale provvedimento. Altro è che *debbono* i convogli partire ad ora determinata, e sia loro vietato di oltrepassare in altre ore i cancelli; altro è che in *fatto* il precepto o divieto non possa essere trasgredito. E appunto per evitare la trasgressione è molto importante che si stabilisca innanzi tutto un piano ben regolato e con sanzioni penali quali si convengono ad una legge di pubblica sicurezza.

(*Il presidente dà lettura degli articoli 6 a 14. — Vedi vol. Documenti, pag. 681.*)

MICHELINI. Quantunque queste nostre discussioni, le quali non sono coronate da voto, rivestano l'indole di discussioni accademiche piuttosto che legislative, e male servano a dirigere il signor ministro nelle ulteriori sue operazioni, osservo tuttavia che in quest'articolo 14 si sarebbe dovuto indicare in qual caso siano necessarie le cavalcavie ed in quali casi si possa attraversare la strada ferrata a livello; per esempio, mi pare che per le strade provinciali avrebbe dovuto essere prescritto il cavalcavia, mentre se ne sarebbe potuto prescindere per le comunali e per le vicinali che sono di minore importanza.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Risponderò all'onorevole preopinante essere impossibile stabilire una norma certa e positiva nei casi di crocicchi della strada ferrata con altre strade, se meglio, cioè, convengano cavalcavie, sottovie o passaggi a livello.

La decisione su questo punto dipende essenzialmente dall'accurato esame delle località a praticarsi dagli uomini dell'arte, i quali nel fissare la convenienza di un sistema a preferenza dell'altro, saranno incaricati di avvisare a tutte le cautele necessarie per evitare pericoli, a tutelare la sicurezza dei transiti. In massima osserverò che i passaggi a livello, i soli che presentino timori di qualche pericolo, se non si vegliasse attentamente alla loro custodia, si possono facilmente adottare in certe e determinate condizioni di località, per esempio, se in tutta prossimità od anche nell'interno delle stazioni, come ne abbiamo esempio nel recente passaggio a livello adottato presso Asti, per facilitare il transito sopra una strada di qualche importanza e per essere d'altronde di facile sorveglianza.

MICHELINI. Le mie osservazioni non tendevano ad altro che ad escludere l'arbitrio. Io mi rimetto a quelle del signor ministro che sono giustissime.

(Il presidente dà lettura degli articoli 15, 16 e 17. — Vedi vol. Documenti, pag. 682.)

BUNICO. In quest'articolo, dopo che si è dichiarato che la costruzione della strada è opera di pubblica utilità, si dice che sono alla medesima conseguentemente applicate le disposizioni delle regie patenti 6 aprile 1859; ma posto che si è voluto citare questa legge, si sarebbero ugualmente dovuti menzionare gli articoli 441, 442 e 443 del Codice civile, i quali sono quelli che regolano i diritti d'indennità per le espropriazioni a causa di utilità pubblica.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. C'è una patente espressa.

BUNICO. La stessa patente ha unicamente per oggetto l'esecuzione a darsi agli articoli da me citati.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Gli articoli del Codice civile citati dall'onorevole preopinante contenendo essenzialmente il principio già sancito nello Statuto, che niuno, cioè, può essere espropriato dei suoi beni senza una giusta indennità, non occorre di inserirli nel capitolato, in cui invece poteva tornare più utile il citare le disposizioni delle regie patenti 6 aprile, che stabiliscono le formalità tutte occorrenti per operare validamente e legalmente l'espropriazione per costruire la strada di cui è caso, dichiarata opera di pubblica utilità, estremo questo indispensabile per far luogo a quella.

RICCI V., relatore. Non c'è dubbio che il fondamento del diritto d'espropriazione dipende da quei tre articoli che furono citati; ma le disposizioni delle patenti citate in questo articolo, riferendosi al Codice civile, probabilmente si è creduto che fosse qualche cosa di più. Non solo è adottata la base generale, ossia la dichiarazione della qualità di opera

pubblica per questa strada, ma è anche data la facoltà di servirsi di quei mezzi di esecuzione che in dipendenza di quegli articoli del Codice sono contenuti in queste patenti, di maniera che la citazione delle medesime non esclude, ma conferma ed amplia, per dir così, la disposizione del Codice, accordando alla società la facoltà di valersi di tutti quei mezzi più speditivi che sono contenuti nelle patenti.

BUNICO. Mi pare che rimane ben inteso che il disposto degli indicati tre articoli del Codice è anche applicabile al contratto di che trattasi; giacchè ripeto che le patenti del 6 aprile 1859 non hanno altro scopo che quello di dare esecuzione agli articoli medesimi; ed è necessario che i concessionari sappiano che tali articoli possono venir loro opposti, non ostante che non si trovino menzionati nella loro convenzione e che siano così diffidati che essi non potranno né espropriare i terzi, né recar loro verun danno per causa di pubblica utilità, senza che preventivamente loro corrispondano l'indennità occorrente.

(Il presidente dà lettura degli articoli 18 a 34 inclusivamente. — Vedi vol. Documenti, pag. 682.)

PRESIDENTE. (Guardando agli stalli dei deputati che si vanno disertando) Se la Camera crede che si debba continuare... (Si! si!)

MELLANA. Io domando che si faccia l'appello nominale, perchè tutti quelli che votano (Additando la destra) per la seduta di sera sono i primi a partirsi, e lasciano poi qui soli a votare.

PRESIDENTE. Se la Camera lo crede...
Voci. Continui a leggere...

(Il presidente legge l'articolo 35. — Vedi vol. Documenti, pag. 683.)

Voci. Legga la tariffa...

MELLANA. Domanderei al signor ministro se questi prezzi della tariffa sono i medesimi stabiliti anche dal Governo.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Il Governo non paga dazi sopra oggetti che vengono al servizio del Governo. Si spieghi, vuol sapere quello che paga effettivamente, o la tariffa ordinaria?

MELLANA. La tariffa ordinaria...
Voci. Avanti! avanti!

(Il presidente dà lettura degli articoli 36, 37, 38 e 39 cui va annessa la tariffa. — Vedi vol. Documenti, pag. 683.)

MELLANA. Vorrei domandare se si potrà poi, finita la discussione, proporre un ordine del giorno, ancorchè non si sia messa discussione. Io intendo di fare un ordine del giorno motivato che riguardi tre punti; mi piace di avvertirlo pregarmente. E questi punti sono: 1° il tempo; l'altro è quello del... (Harità), riguardante l'articolo 54, nel quale è detto il modo di riscatto del Governo, di capitalizzare la rendita. Se la rendita fosse poi del 15 per cento, e che il Governo dovesse poi pagare una gabella tripla. La terza mia proposta è quella che si stabilisca che se si facessero altre vie, per esempio quella di Cuneo, questa società debba dare il transito alle stesse condizioni che lo dà il Governo.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Ne parleremo poi quando verranno in discussione gli articoli.

La seduta è levata alle ore 11 1/2.

Ordine del giorno per la tornata di venerdì:

- 1° Relazione di Commissioni;
- 2° Seguito della discussione del progetto di legge sui diritti di successione;
- 3° Seguito della discussione del bilancio passivo del dicastero dei lavori pubblici.