

BARRIER. Dans la séance d'avant-hier j'ai demandé qu'on mit à l'ordre du jour d'aujourd'hui une interpellation que je désire faire au ministre d'agriculture et de commerce sur la loi forestière; elle n'y a pas été portée, je demanderais qu'elle soit à l'ordre du jour pour la séance de ce soir.

Molte voci. A domani! a domani!

PRESIDENTE. Ce sera pour la séance de demain.

BARRIER. Dans ce cas, il faudrait que M. le ministre fût averti.

La seduta è levata alle ore 5 1/4.

Ordine del giorno per la tornata di questa sera:

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

SECONDA TORNATA DEL 14 GIUGNO 1850

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE PINELLI.

SOMMARIO. Seguito della discussione del progetto di legge per la concessione della strada ferrata da Savigliano a Torino — Osservazioni al capitolato dei deputati Menabrea, Michelini, Viora e Mellana — Dichiarazioni del relatore Ricci Pincento e del ministro dei lavori pubblici — Proposta del deputato Cabella e sua adozione — votazione ed approvazione della legge.

La seduta è aperta alle ore 9 1/4 pomeridiane.

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

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la continuazione della discussione sulla strada ferrata da Torino a Savigliano. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 677.)

La Camera ha inteso nell'ultima seduta consacrata a questa discussione la lettura dell'articolo 39 del capitolato.

MENABREA. Je trouve ici que pour le carbon fossile le prix de transport est établi à 12 centimes et demi; je désire savoir à quel poids ce prix se rapporte.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Centesimi 12 e mezzo, 125 millesimi.

MENABREA. Ma di che cosa? Per quale quantità?

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Per ogni tonnellata.

MENABREA. Parmi che qui sia incorso un errore, ed è necessario che il signor ministro si spieghi a questo riguardo, che specifichi se questo prezzo deve intendersi per ogni tonnellata o per 100 chilogrammi, perchè vediamo che per la tonnellata di altri oggetti si paga 20 centesimi, mentre in questo modo pel carbone fossile si pagherebbe 12 centesimi e mezzo per cento chilogrammi.

Credo dunque che qui manchino le parole: *per una tonnellata.*

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Qui deve esservi un equivoco o sbaglio materiale che suppongo occorso nella stampa del capitolato, il che d'altronde è facile verificare, come mi riservo espressamente di fare.

RICCI GIUSEPPE. Questo è un errore di stampa. Il car-

bone fossile andava portato alla pagina 26 sotto la categoria delle mercanzie, il cui prezzo è stabilito per tonnellata.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. La cosa sta veramente quale l'accenna l'onorevole Ricci, lo sbaglio cioè procede dacchè le parole *mercanzie per tonnellata* comuni al carbon fossile ed alle altre merci vennero stampate in pagine diverse, e così il carbon fossile si trova alla pagina 25, quando le parole suddette si trovano stampate successivamente in capo alla pagina 26. Avvi poi anche sbaglio nel collocamento delle cifre, ossia del prezzo che vuoi ritenere in centesimi 12 e mezzo.

BERTOLINI. Un altro errore pare che sia occorso relativamente al trasporto dei viaggiatori nelle vetture di seconda classe...

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Quest'errore di stampa fu già riconosciuto.

PRESIDENTE. Se non vi sono altre osservazioni, si proseguirà la lettura degli articoli.

FRANCHI. (*Legge gli articoli 40, 41, 42, 43, 44, 45 e 46.*)

MENABREA. Le Gouvernement s'est justement réservé le droit de faire transporter gratuitement les correspondances postales. Toutefois il me paraît qu'à cet égard il y a eu un oubli; on ne parle nullement des wagons-postes dont on fait actuellement usage en Angleterre. Il me semble que dans les conditions faites à la société concessionnaire on aurait pu insérer quelque article à ce sujet. Il est bien vrai que ces wagons-postes ne sont nullement nécessaires pour le moment, mais cela pourrait avoir lieu dans les cas où la route serait prolongée au delà de Savigliano, et c'est pourquoi il eût été convenable de prévoir ce cas dès à présent. Je désirerais donc connaître le motif de cette omission, car M. le ministre sait parfaitement que le système de voitures-postes est en vigueur sur un grand nombre de chemins de fer.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. I vagoni di

posta sono indispensabili sulle lunghe strade e per lunghe corrispondenze quali occorrono sia in Francia che in Inghilterra; ma per una strada così breve, quale quella di Savigliano, quando la società stessa si è volontariamente obbligata di riservare ne' suoi vagoni una cassa di sufficiente capacità e chiusa a chiave per la valigia postale, ed un posto conveniente pel corriere sarebbe stata troppa esigenza il pretendere che oltre il trasporto gratuito dei pacchi e lettere accompagnati dal corriere, la società dovesse ancora provvedere un vagone di posta esclusivamente riservato a questo uso.

RICCI VINCENZO, relatore. Mi pare che sarebbe cosa esorbitante per parte del Governo lo esigere dalla società quello che non ha ancora pensato di fare sulla propria strada. *(ilarità)*

FRANCHI. *(Legge gli articoli 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59 e 60.)*

MICHELINI. All'articolo 60, invece di dire: « potrà chiedere le facilitazioni » ecc., io propongo di dire: « saranno accordate le facilitazioni, » ecc. Di fatti, la facoltà di chiedere è così naturale che non occorre di guarentirla per legge o per patto; ciò sarebbe anche ridicolo.

RICCI VINCENZO, relatore. Per quanto la facoltà di poter chiedere sia veramente molto vaga, e nulla conceda o garantisca, egli è da avvertire che anche la frase proposta dall'onorevole preopinante nulla di positivo conterrebbe, trattandosi di facilitazioni non determinate. Aggiungasi che non è possibile il definire per ora e preventivamente i favori che potrà meritare una prosecuzione di quella linea ferrata, che dovranno essere maggiori o minori, giusta le difficoltà da incontrare. In questo stato di cose, l'articolo, nel modo che è concepito, rimane un affidamento, una promessa che la Camera ed il Governo favoriranno le imprese che saranno proposte a sviluppo e complemento della linea ferrata di Savigliano.

MENABREA. Je commence par adresser en général des éloges au ministre pour la rédaction des conditions conclues avec la société du chemin de fer de Savigliano. Je vois que, tout en laissant une latitude suffisante à la société, il a également songé aux intérêts de l'Etat et des populations. Toutefois il me paraît qu'il y a une omission essentielle. Il n'est pas fait mention dans le cahier des charges de la faculté qui se réserverait le Gouvernement de parcourir le chemin de fer de Savigliano avec les propres locomotives, ou tout au moins avec des wagons. Or voici, par exemple, une circonstance où il serait nécessaire qu'une telle faculté fût réservée. Je suppose que des marchandises destinées pour Savigliano viennent de Gênes. D'après la teneur des conditions dont nous venons d'entendre la lecture, les marchandises devraient être déchargées à Truffarello, puis rechargées sur les wagons du chemin de fer de Savigliano; ce qui donnerait lieu à des frais assez considérables et qu'il eût été facile d'éviter moyennant un accord que le Gouvernement aurait fait avec la nouvelle société. Il est possible que M. le ministre se soit réservé le droit dont je parle actuellement. Mais j'avoue que je n'ai pas su le découvrir dans les conditions exposées à la société. Je prie donc M. le ministre de donner quelques explications à cet égard.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io non ho riservato questa facoltà al Governo perchè mi parve che la fosse così esorbitante che la società non avrebbe potuto accettarla. Il Governo ha già una strada avviata con un immenso materiale, e se egli si mettesse a trasportare le mercanzie lungo la strada da Truffarello a Savigliano, la società perde-

rebbe la principale parte e forse tutto il suo commercio, perchè non sarebbe mai in grado di reggere alla concorrenza coll'amministrazione delle strade ferrate che, operando il trasporto col mezzo de' suoi convogli delle persone e merci dirette da Genova e paesi intermedi a Savigliano, e viceversa quello da Savigliano ai detti paesi, torrebbe alla città di Savigliano la principale sua risorsa che consiste essenzialmente nel movimento che si opererà sulla sua strada, tanto nella direzione verso Torino, che verso Genova. Nello stesso modo perciò che non avrei acconsentito alla società di percorrere co' suoi convogli la strada dello Stato oltre Truffarello, non poteva esigere che i convogli del Governo transitassero sulla sua strada.

MENABREA. Non vedo come ci sia questo carico di scarico, perchè la società di Savigliano prenderà le merci a Savigliano e le trasporterà qui in Torino.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Quelle di Genova che vanno a Savigliano.

MENABREA. Quelle di Genova arriveranno a Truffarello, e quindi da Truffarello arriveranno a Savigliano.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Allora bisogna che la società eserciti quel tronco di strada.

MENABREA. Ma qui mi pare che vi sia una lacuna nelle condizioni stabilite.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io credo che se la società di Savigliano dovrà lasciar esercitare un tronco della strada sua dall'amministrazione, quand'anche l'amministrazione paghi, ciò sarà difficile.

MENABREA. Je n'admets nullement les raisons exposées par M. le ministre. Il est de fait que dans le déchargement et le chargement successif que les marchandises devront subir pour passer du chemin de Gênes sur celui de Savigliano, il y a une perte réelle qui ne profite à personne, et qui tourne au contraire au détriment du commerce. On aurait pu éviter cette perte en faisant des accords convenables avec la société: tout le monde y aurait aussi gagné et l'on eût évité des embarras qui ne manqueront pas de naître lorsque le chemin dont il s'agit entrera en exercice.

RICCI VINCENZO, relatore. Io stimo che la Camera avrà di già potuto riconoscere dalla lettura del capitolato che si sono apposte condizioni severe e, direi quasi, eccessive, a carico della società, anzichè aver omesso di preveder tutti i casi possibili. Ed a cagion d'esempio, niuno non vede che quell'ispezione sui lavori, quell'assidua sorveglianza sono per avventura soverchie; ma siffatte cautele possono nulla di meno trovar una giustificazione nella considerazione che si tratta del primo esercizio di una strada ferrata intrapresa da una società.

In quanto alla mancanza accennata dall'onorevole Menabrea io non la credo tale, ma anzi penso che il Governo avrebbe ecceduto, se avesse diversamente operato, perchè questa non è una disposizione di ordine pubblico, ma in sostanza sarebbe una mera speculazione, per cui il Governo verrebbe egli medesimo a guadagnare. Se il Governo intendesse di far così fatta speculazione, io penso che farebbe una esorbitanza, epperò dico che esso debbe limitarsi ad esigere quelle condizioni che possono riferirsi all'ordine pubblico, e che quando avesse un vagone che da Genova o da altro punto andasse a Savigliano, tal cosa non rifletterebbe l'interesse pubblico, ma sarebbe una mera speculazione.

PRESIDENTE. Poichè il capitolato è letto, porrò ai voti l'articolo primo.

MICHELINI. Domando la parola per proporre un emendamento all'articolo primo del progetto di legge.

Se noi esaminiamo in quale guisa si facciano le concessioni delle strade ferrate presso quelle nazioni che ci precedettero nel sistema costituzionale e nello svolgimento di tale rapido ed economico mezzo di comunicazione, noi vi troviamo adoperati tre metodi. (*Oh! oh! oh! — Bisbiglio*) Il primo è quello che è stato proposto dal Ministero e dalla Commissione; benché veramente ci sia una piccola differenza tra la proposizione ministeriale e quella della Commissione.

La differenza consiste in ciò che il Ministero indicava le persone componenti la società anonima, laddove la Commissione indica la società anonima in corpo. È detto nella relazione che il linguaggio proposto dal Ministero non è conforme agli usi parlamentari, eppure tale linguaggio si trova adoperato in molte concessioni, fatte appunto ad individui, anzi vi sono esempi di concessioni da farsi ad individui non ancora costituiti in società anonima, colla semplice promessa di costituirsi prima che abbia luogo la concessione. Ma questa differenza non è tale che io non consideri il metodo della Commissione e quello del Ministero come identici. Questo metodo consiste in ciò che sono primieramente indicati o gli individui o la società cui si fa la concessione, e poscia si presenta un capitolato sul quale non è permesso alla Camera fare modificazioni di sorta; questo è il metodo seguito finora dalla Camera.

Viene dopo il secondo metodo, quello che nell'ultima tornata l'onorevole deputato Valerio ed io proponevamo alla Camera, quello secondo il quale il Ministero presenta un capitolato inteso con una società o con individui, ed il Parlamento fa quelle modificazioni che crede opportune.

Questi due metodi, difettosi entrambi, appartengono ai primordi, all'infanzia, per così dire, delle concessioni delle strade ferrate. Edotte le nazioni cui io accennava dalla propria esperienza... (*Rumori*)

Se la Camera lo vuole, io tacerò; ma non iscorgo il motivo di questa sua impazienza.

Voci. Parli! parli!

MICHELINI. Edotte dalla propria esperienza le nazioni cui accennava, guari non tardarono ad adottare un altro metodo molto più semplice, molto più razionale, il quale consiste nell'autorizzare il Governo a concedere la costruzione di una determinata strada ferrata, senza indicazione delle persone o della società a cui si abbia a fare tale concessione. Secondo questo metodo il Ministero presenta al Parlamento un capitolato il quale è dal Parlamento medesimo esaminato per articolo, ed al quale esso fa tutte quelle modificazioni che crede opportune.

Una sola delle condizioni della concessione rimane indeterminata; ordinariamente è quella della durata della concessione; per tal guisa il Ministero è autorizzato a concedere senza indicazione di persone la costruzione della strada ferrata coi patti determinati dai poteri legislativi, e la concessione si farà a quelle persone od a quella società che si contenteranno di una durata minore.

Io ho indicato questo metodo per due motivi: primamente affinché ad esso si appigli il Governo in quelle numerose concessioni di strade ferrate che io spero occorrerà di fare in un tempo non molto lontano, mercé lo sviluppo della pubblica ricchezza; vorrei che ci giovassimo dell'esperienza delle altre nazioni; in secondo luogo, l'ho indicato affinché si applichi sin d'ora alla legge che dobbiamo sancire.

Io proporrei pertanto nell'articolo primo la soppressione di queste parole: *alla società anonima che ne ha fatto l'offerta in data del 5 marzo 1850.*

Tralascierò di osservare quanto sia poco esatta tale in-

dicazione. Che cosa accadrebbe, se in uno stesso giorno due società anonime facessero due domande?

Venendo alla sostanza, prego la Camera di osservare che questo mio emendamento non toglie punto vigore alla legge, e che esso lascia libero il Governo di concedere la strada ferrata di cui si tratta alla società che ne ha fatto l'offerta in data del 5 marzo del corrente anno. Ove poi questa società per qualsiasi motivo non volesse più accettare le condizioni che le sono proposte, egli può accordarle a chi più gli aggrada; sono pertanto persuaso che il Ministero accetterà questo mio emendamento; il quale, approvato dalla Camera, servirà di precedente e di norma alle future concessioni. Esso consiste nella soppressione delle parole *alla società anonima che ne ha fatto l'offerta in data 5 marzo 1850.*

PRESIDENTE. Cosicché l'articolo sarebbe così concepito:

« Il Governo del Re è autorizzato a concedere la costruzione e l'esercizio di una via ferrata da Savigliano a Torino, sotto l'osservanza di tutte le condizioni del capitolato annesso alla presente legge. »

(Posto ai voti, non è appoggiato.)

VIOVA. In favore di chi questo capitolato?

MICHELINI. Mi si domanda a favore di chi: io osservo che il mio emendamento consiste appunto nel non indicare il concessionario, come si usa dappertutto.

PRESIDENTE. Faccio osservare che non è stato appoggiato l'emendamento.

MELLANA. La Camera, in occasione della presente legge, chiamata per la prima volta e legislativamente a pronunciarsi in merito a concessione di strade ferrate e private associazioni, nella tornata di ieri l'altro poneva per principio che le rimanevano solo tre mezzi per esprimere il suo sovrano giudizio sul capitolato che gli è sottoposto col progetto di legge del quale ci occupiamo, cioè: o di rigettare, o di approvare semplicemente la legge, o di sospendere il suo giudizio con un ordine del giorno motivato, col quale si indicassero al Ministero nuove basi sulle quali dovrebbe riprendere le trattative colla società anonima.

Io, inchinandomi a questa decisione della Camera, propongo la sospensione, ed indicherò tre punti principali del capitolato sui quali essa potrebbe invitare il ministro a riprendere le trattative.

Sul principio del mio dire, credo debito mio di dichiarare che io quant'altri desidero di vedere attivata questa società, sia perchè il danaro dei privati concorra a procurare lavoro ai cittadini più laboriosi, sia perchè si sviluppi fra noi il grande principio di associazione, sia perchè so che il Governo non è in grado di attivare tutte le linee di strada ferrata; ma ciò non mi esonera dal presentare alla Camera queste considerazioni che una profonda convinzione m'impone di sottoporre alla Camera onde voglia su di esse col suo voto sospensivo invitare il ministro a riprendere le trattative. Io non insisterò molto sulla mia opposizione, ove mi vengano dati degli schiarimenti, se non in tutto, almeno in qualche parte soddisfacenti; perchè, lo ripeto, al pari d'ogni altro qui io sono desideroso di vedere al più presto costituita questa prima società anonima per costruzione privata di una strada ferrata.

Io divido l'opinione testè emessa dall'onorevole relatore che, cioè, le società industriali non debbano essere di soverchio aggravate, ma credo ad un tempo che, senza cadere in questo eccesso, sarebbonsi potuto ottenere migliori condizioni allo Stato. In questo capitolato io ho veduto rinnovarsi quell'errore che tuttodì vediamo nei capitoli d'ap-

palto di opere pubbliche; che cioè si affastellano obbligazioni sopra obbligazioni che a primo aspetto paiono così gravi che allontanano gli ignari dall'attendere agli appalti; invece i soliti impresari che conoscono il vero valore di quelle vane parole si presentano soli agli incanti e fanno i buoni affari, poichè in mezzo a quel diluvio d'ognora neglette obbligazioni vi è sempre aperto un mezzo di certo guadagno; così, in questo capitolato io ho veduto sancite tante condizioni che sole, a mio avviso, bastano per assicurare tale guadagno agli azionisti che io stimo non potersi da noi approvare per non porre un pernicioso antecedente, e per quell'obbligo che abbiamo di tutelare gl'interessi della nazione.

Anzi tutto, a mio credere, è esagerata la concessione per riguardo al tempo; sembrami che ottant'anni di esercizio oltrepassino ogni giusta misura, quando si consideri il bacino ove deve costruirsi la via di Savigliano, nella quale immettono le vie di Savona e Mondovì, di Nizza e Cuneo, dell'alto Piemonte per Saluzzo; quando si consideri che sul terreno sul quale gli azionisti hanno a costruire la strada ferrata, non hanno a fare nessun'opera spendiosa come per passaggio di fiumi o di colline. Comunque, io non insisterò molto su di questo punto, solo desidero che il signor ministro ci adduca le ragioni che lo hanno indotto ad assentire a questa concessione.

Ma errore molto più grave io reputo quello di non aver preveduto in modo equo e prudentiale al caso, io non dirò problematico, ma certo nel quale o dal Governo o da altre compagnie si dovessero fare altre vie ferrate superiormente a questa di Savigliano. Se le vie ferrate prenderanno quello sviluppo presso noi come in altre parti d'Europa, è fuori di dubbio che Savona, Nizza ed il Piemonte superiore dovranno essere col mezzo di Torino poste in comunicazione colle principali nostre linee di strade ferrate, e che quindi si dovranno fare le linee di Savona, di Nizza e di Saluzzo, le quali dovranno passare per questa di Savigliano. Ora, per essere previdenti, per porgere stimolo ad altre compagnie, non si doveva stabilire, come ha fatto il Governo, che in quei casi si sarebbe convenuto per le condizioni di transito; ma già fin d'ora lo si doveva fare in modo sicuro. Credo anche io che questa previdenza non sarebbe stata di grande entità, ove si trattasse di concessione di una linea che da un punto estremo mettesse ad altro punto estremo, giacchè solo poteva nascere il caso di piccoli tronchi.

Ma il tronco di Savigliano del quale ci occupiamo, con molta previdenza degli azionisti si è posto in luogo ove molte e più importanti strade devono confluire; quindi è obbligo il prevedere a questo caso.

D'altronde la cosa era semplicissima. Gli azionisti di questa strada, per evitare la spesa del passaggio del Po, hanno prescelto di congiungersi a Truffarello, alla strada dello Stato che mette a Torino, ed hanno convenuto che lo Stato darà passaggio ai loro convogli, mediante il pagamento di 4 decimi e mezzo del prezzo portato dalla tariffa. Ora, dico, se noi concediamo ciò a questi azionisti, perchè non convenire egualmente che, ove il Governo od altre società facessero altre vie ferrate superiormente a quella di Savigliano, questa dovesse a quelle concedere il transito agli eguali patti e condizioni che ora ad essa sono accordati sulla linea dello Stato da Truffarello a Torino? Non prevedendosi questo fatto noi lasciamo arbitra la società di Savigliano di dettare la legge sia al Governo, sia alle società che si formassero per quelle vie superiori. Nè vale il dire che il Governo sarà arbitro in caso non si possa passare a convenzioni ami-

chevoli. Io ho poca fiducia in questi arbitraggi governativi; so per prova quanti mezzi vi sieno per deluderli. Il fatto solo di non voler fin d'ora stabilirlo mi è di prova che si lascia un'arma pericolosa a mani della società di Savigliano. D'altronde poi mi pare che le cose, massime ove abbiano un lungo spazio di tempo da percorrere, devono essere chiare e precise.

Per ultimo io opino che, siccome è fuor di dubbio che col tempo il Governo dovrà congiungere Nizza e Savona a Torino, non doveva andare tanto largo nelle condizioni di riscatto, giacchè ove si compissero quelle due vie è fuor di dubbio che il Governo dovrebbe riscattare questo piccolo tronco di Savigliano, il quale si frappone in mezzo a tutta questa rete. Invece veggo fissato che il riscatto non possa aver luogo che dopo i trent'anni, e dopo questo tempo, per riscattare, si dovrà pagare alla società un capitale corrispondente alla rendita degli ultimi tre anni, per la durata che ancora rimarrebbe alla società per giungere agli anni ottanta. Notisi poi che il Governo non entra a parte dei lucri se non dopo che per tre anni sia risultato che essi oltrepassino il 10 per cento. Sicchè, dopo che la società avrà goduto, e ciò può avvenire, per trent'anni il 10 per cento, e così risarcita del capitale, interessi, ed interessi degl'interessi, può ancora venir caso che in occasione del riscatto essa perceva dal Governo un capitale maggiore di quello speso da essa nella primitiva costruzione.

Chiamo adunque l'attenzione della Camera e del Governo massime sulle due ultime considerazioni, onde veggano se sospendendo d'alcuni giorni questa concessione, e riprendendo le trattative colla società, non si potesse portare rimedio ai due da me accennati inconvenienti. Pensi la Camera che questa è la prima concessione di tal natura che facciamo, e che quindi bisogna andar canti nello stabilire perniciosi precedenti; pensi la Camera che questa concessione deve avere la durata di ottant'anni, e che quindi dobbiamo studiarci di non meritarcì i tardivi rimproveri dei nostri figli e nipoti.

Attendo risposta dal signor ministro.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Ben altrimenti sta la cosa in ordine al transito sulla strada dello Stato accordato alla società da Truffarello a Torino, per due rilevanti considerazioni: quella cioè di risparmiare alla società l'ingente spesa di questo tronco di strada, e di trarre ad un tempo un maggior profitto del medesimo in vantaggio dello Stato, mediante l'equo corrispettivo del 45 per cento imposto alla società sul prodotto del transito da essa operato co'suoi convogli, quale corrispettivo rappresenta approssimativamente gl'interessi del capitale che essa avrebbe dovuto spendere per la costruzione di un apposito tronco, ed è un maggior utile netto che lo Stato ricava dal considerevole dispendio incontrato per la tratta di strada da Torino a Truffarello. Del resto, ho l'onore di assicurare la Camera che fu mio proposito d'imporre alla società di Savigliano patti e condizioni giuste ed eque quali guarentissero ad un tempo l'esito dell'opera riconosciuta di pubblico vantaggio, gl'interessi dello Stato e quelli pure della società per avviare coll'esempio della medesima la privata industria verso l'attivazione di grandi imprese. Inalberare troppe esigenze, imporre condizioni troppo dure alla prima società che solidamente e seriamente costituita si porta concessionaria d'un tratto importante di strada ferrata, solo perchè si suppone che possa ricavare dalla sua speculazione larghissimi guadagni, sarebbe assurdo. So che generalmente si crede che l'impresa di cui si tratta somministrerà più che abbondanti guadagni; io lo

auguro alla società, e sarebbe mio desiderio che il risultato oltrepassasse le aspettative, chè ne verrebbe da ciò animata ed incoraggiata l'industria del paese, scopo questo a cui mira il Governo nella sua sollecitudine pel ben pubblico; ma qualunque pur sia il fondamento di questa generale credenza non ne viene che per tal motivo si possano imporre alla società patti troppo onerosi e gravi.

Per ciò ho creduto necessario di acconsentire la concessione per il periodo di anni 80, tuttochè nell'*ultimatum* presentato nel 1847 dal Governo alla società in occasione della prima sua dimanda di concessione estesa a novant'anni, si fosse fissato il periodo ad anni sessanta, prolungato poscia a sessantacinque; quale termine però venne assolutamente dalla società rifiutato, benchè corressero tempi infinitamente migliori.

La società, nel rinnovare ultimamente la sua dimanda, avendo di nuovo fissata la concessione ad anni novanta; io la riduceva da prima ad anni settanta e poscia a settantacinque; al che non volendo aderire la società, non tanto perchè questo patto fosse per sè stesso troppo grave e dannoso ai presenti suoi interessi, ma perchè avrebbe avuto più favorevole all'impresa l'opinione pubblica avvezza a calcolare il valore di una concessione di strade ferrate dalla sua durata, finì coll'accordare il periodo di anni ottanta che mi parve il più giusto ed equitativo. Che poi il valore di una concessione dipenda essenzialmente dalla sua durata, è tanto più vero nel caso nostro, per essersi negli statuti costitutivi della società vincolata la medesima a prelevare ogni anno sugli utili dell'impresa una somma destinata a redimere il capitale sociale nel termine che sarà fissato dalla legge di concessione. Ora egli è certo che quanto minore è questo termine, altrettanto dev'essere maggiore il fondo a prelevarsi per l'ammortizzazione del capitale, con diminuzione così degli utili dell'impresa.

Quando si tenga a calcolo che in una lunga serie d'anni possono succedere, per le molte peripezie cui suole andar soggetto l'esercizio di una strada ferrata, frequenti alternative di buone e di cattive annate, di leggieri si rileverà che non in tutti gli anni sarà fatto di prelevare dai proventi dell'impresa quella somma fissa che, ragguagliata al numero di anni concessi alla società, deve alla scadenza della concessione aver ammortizzato il capitale dell'impresa: ecco i motivi per cui ho creduto di fissare una discreta durata alla concessione.

In armonia poi a questa durata ho stabilito l'epoca in cui il Governo potrà, ove lo creda utile, nell'interesse dello Stato, riscattare l'intera concessione della strada, ossia privare la società dell'usufrutto che le ne spetterebbe per quel numero d'anni che dal giorno in cui si promuove il riscatto mancherebbero a compiere la durata della concessione, e ciò mediante quel corrispettivo che risponda al valore di tale usufrutto, rappresenti cioè quell'interesse del capitale e quegli utili che la società avrebbe ricavato dalla sua impresa durante quel dato periodo d'anni per cui avrebbe proseguito nella concessione. Se altrimenti si intendesse siffatto corrispettivo, la concessione del privilegio per anni ottanta sarebbe illusoria, mentre, dopo il periodo di trent'anni, il Governo avrebbe diritto di riscattarla senza una giusta indennizzazione: ciò non mi par giusto, e credo che la Camera dividerà il mio avviso. Siccome poi il reddito della strada è soggetto a variare a seconda di quanto sovra accennava, così si è stabilito che il prodotto netto sarà calcolato sul reddito medio del quinquennio precedente l'epoca del riscatto, e dedotte le due minori annate, stabilito sull'utile netto medio delle altre tre

annate. Ora non vi è dubbio che se l'esercizio della strada darà un prodotto, quale si spera, eccedente, cioè, dedotte le spese tutte d'amministrazione, manutenzione, ammortizzazione del capitale e simili, gl'interessi ordinari del capitale impiegato nell'impresa, la società avrà forse qualche vantaggio nel riscatto; se invece il prodotto della strada sarà al disotto della quota di tali interessi, il Governo troverà un guadagno nell'usare della facoltà del riscatto. Havvi dunque reciproca eventualità di guadagno o di perdita, se non che è migliore la condizione del Governo che esperirà del riscatto solo quando avrà tutta la convenienza di farlo. Quanto, per ultimo, al timore manifestato, che la società faccia troppi guadagni, gioverà ripetere che, quando si tratta di società serie, di società che non mirano a lucrose speculazioni per via d'agiotaggio di azioni o ad altri simili mezzi di far fortuna, ma hanno per iscopo l'esecuzione di un'opera di evidente e riconosciuta utilità pubblica, di alto interesse dello Stato, che tengono i mezzi opportuni a conseguire tale scopo, capacità per riescire nell'intento, queste società, dico, è a desiderarsi che ricavano onesto guadagno, discreto lucro dalla loro impresa, e giusto compenso dei rischi e pericoli d'ogni maniera cui vanno incontro, delle fatiche e del tempo che vi impiegano; quindi mi parrebbe ingiusto d'imporre alla prima di tali società che si porta concessionaria di una strada ferrata condizioni tali che la impedissero di condurre a buon termine la sua impresa. (*Bravo! Bene!*)

MELLANA. Prima di replicare, desidererei che il signor ministro volesse rispondere alla terza delle mie considerazioni.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Scusi, ma non l'ho ben presente, se volesse aver la compiacenza di ripeterla.

MELLANA. Avrei desiderato che in questo capitolato fosse convenuto che, facendosi dal Governo un favore ad altre società della linea superiore a quella di Savigliano, entrando nella strada di Savigliano, esse fossero assoggettate a quel medesimo carico cui viene assoggettata quella di Savigliano entrando su quella dello Stato.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io ho considerato la società di Savigliano come un ente che tratta col Governo. Se si formerà un'altra società, questa tratterà con quella di Savigliano sulle basi che si ravviseranno di reciproca convenienza; ma, dico io, come si possono sin d'ora dal Governo proporre le basi di patti e condizioni che sarà nell'interesse rispettivo delle società di proporre e di accettare?

Io feci a questo riguardo quanto in via di prudenza era conveniente di fare, mettendo cioè la condizione abbastanza grave, che se le due società venendo tra loro a trattative non potranno conciliarsi, sarà in arbitrio del Governo il decidere sulla giustizia od equità delle pretese reciproche, dettando loro quella legge che, avuti ad ogni cosa gli opportuni riguardi, crederà di comune vantaggio, avuto pur sempre di mira l'interesse generale del paese, inseparabile da qualsiasi opera di pubblica utilità, quale in concreto sarebbe un prolungamento della strada ferrata di Savigliano.

MELLANA. Risponderò brevemente al signor ministro dichiarando avanti ogni cosa che le spiegazioni da lui date non mi hanno per nulla rimosso dalla mia opinione. Io persisto a credere che trattandosi della concessione di un piccolo tronco di strada, quale è questo di Savigliano, che si pone in tale giacitura da dover indispensabilmente ad esso affluire altre e più importanti vie, è indispensabile che si provveda

fin d'ora al transito dei convogli ed alla tassa cui dovranno andare soggetti.

PRESIDENTE. L'articolo 59 del capitolato già provvede a quanto ora egli ha osservato.

MELLANA. Ho presente l'articolo 59 del capitolato, ma fino ad ora io ho voluto e voglio provare che esso non provvede a sufficienza. *(Bisbiglio)*

Signori, se si vuole che si venga qui per apporre le nostre firme all'operato del Ministero, io disdegno quest'umile ed indecoroso ufficio. La questione è grave e nuova: credo che le mie osservazioni sono espresse nel modo più urbano e moderato: colla sua intolleranza la Camera disconosce la libertà parlamentare. *(Parli, parli!)*

Dico adunque che nello stesso modo ed agli stessi patti che si concede in questo capitolato il transito dei vagoni alla società sulla linea ferrata dello Stato da Truffarello a Torino, si deve statuire che si concederà a quelli delle strade ferrate che in avvenire si costruissero superiormente a Savigliano. Ciò eviterà dei dissidi, ciò darà sicurezza a coloro che volessero fondare altre società per quelle strade superiori, ciò è conforme a giustizia, ciò non può negarsi dalla società, se già non vi è un segreto pensiero di valersi di questo nostro errore per far mercato, o per assicurare solo ad essa il monopolio delle strade superiori. Insisto su ciò specialmente: intralascio però di parlare degli altri due patti, non perchè sia soddisfatto delle avute spiegazioni, ma perchè veggio di fare opera inutile, stante la manifesta volontà della Camera di passare ai voti e tranquillare quegli azionisti.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Domando scusa; l'onorevole preopinante non ha forse posto mente che il capitale di cui parla l'articolo 53 non è il capitale corrispondente ad un usufrutto perpetuo, ma sibbene limitato al periodo di tempo che correrebbe tra l'epoca in cui si operò il riscatto e l'epoca in cui scadrebbe il privilegio.

In altri termini: il prezzo del riscatto ossia il corrispettivo per la cessazione nella società del godimento della concessione sarebbe il reddito medio netto della strada per un dato numero d'anni capitalizzato al 5 per cento: questa somma poi sarà maggiore o minore secondo che i proventi della strada saranno più o meno ragguardevoli, ma non sarà mai nella ragione di un usufrutto perpetuo quale parrebbe supposta.

Voci. Ai voti! ai voti!

CABELLA. Prima che si metta ai voti l'articolo 1 domanderei qualche schiarimento.

Mi pare che, tanto nell'articolo proposto dal Governo, quanto in quello proposto dalla Commissione siano incorse parecchie inesattezze.

L'articolo del Ministero è così concepito:

« È accettata l'offerta fatta in data 5 marzo 1850 per la costruzione e nell'esercizio di una strada ferrata da Savigliano a Torino, ecc. *(e qui seguono i nomi delle persone)*, tanto in nome proprio, che in quello della società anonima da essi rappresentata, ed in conformità della nota di riparto delle azioni costituenti il fondo sociale, depositata presso il ministro dei lavori pubblici. »

Secondo quest'articolo vi sarebbero due obbligazioni distinte; quella cioè assunta in nome proprio dalle persone menzionate nell'articolo, e quella che si assumerebbe dalla società anonima. Il Governo avrebbe pertanto qui una doppia garanzia; l'obbligazione personale dei soci, e l'obbligazione della società che si suppone già costituita. Ma questa società non sembra che finora realmente esista, poichè il progetto di legge si riferisce unicamente ad una nota di ri-

parto delle azioni costituenti il fondo sociale, depositata presso il ministro dei lavori pubblici. Ora nessuno ignora che, secondo il disposto delle leggi nostre, la società anonima è composta di azionisti, dei quali nessuno risponde personalmente delle obbligazioni contratte dalla società, ed è amministrata da un direttore revocabile ad arbitrio dei soci e non responsabile in proprio.

Questa società non può esistere se non è autorizzata da un decreto reale, e se il contratto che la costituisce non è stipulato per atto autentico, e pubblicato alla segreteria del tribunale di commercio, o del consolato.

Ma qui, se non erro, nulla di tutto ciò finora abbiamo; nè pare che vi sia altro fuori d'una nota di riparto delle azioni costituenti il fondo sociale depositato presso il ministro dei lavori pubblici. La società anonima imperante non esiste ancora.

Ora non si può, a mio credere, autorizzare la concessione della linea ferrata ad una società che non esiste ancora, e mentre non si conosce quale contratto i soci pensino stipulare, quali regolamenti e statuti daranno alla loro società, in qual modo l'assemblea dei soci provvederà all'interesse sociale; quali sieno insomma le garanzie così dei soci l'uno verso dell'altro, come del pubblico e dello Stato.

Nulla di tutto ciò pare siasi finora stabilito: laonde io veramente non so come si possa da noi consentire ad una concessione di sì grave momento, quando la società concessionaria non esiste ancora.

Per altro nel progetto ministeriale, se non troviamo ancora l'esistenza dell'ente morale al quale deve farsi la concessione, avremmo almeno la garanzia personale di coloro che sono ivi nominati, e i quali si obbligano in proprio all'esecuzione del capitolato.

Ma se adottiamo invece il progetto della Commissione, nel quale non si parla più delle persone, ogni garanzia svanisce.

Qui non vi è più l'obbligazione personale degli offerenti. Quella della società anonima non esiste ancora, perchè la società non è ancora costituita. Donde segue che il Parlamento si esporrebbe a far un atto del tutto inutile se dopo il suo voto la società non ricevesse la sua esistenza.

D'altronde mi pare che il contratto di società deve precedere la concessione, poichè, prima di attribuire un diritto, deve esistere la persona che vuole acquistarlo.

Bisognerebbe dunque cambiare la redazione dell'articolo sotto il rapporto legale, onde il Parlamento non si esponga ad autorizzare con legge una cosa che mancherà poi di fondamento, mancando cioè il contratto costitutivo della società alla quale s'intende di fare la concessione.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Mi permetterò di osservare al signor preopinante che se la società di Savigliano, tuttochè già formata in base di statuti approvati, previo il favorevole parere del Consiglio di Stato dal Ministero non venne ancora definitivamente costituita e regolarmente approvata a termini del citato articolo del Codice di commercio, si è perchè, avuto riguardo alla notoria responsabilità e garanzia delle persone sollecitanti la concessione di cui si tratta, non si credette di esigere l'adempimento di tutte quelle formalità che dovranno essere pienamente eseguite prima che il presente progetto diventi legge di concessione mediante la sovrana sanzione. Siccome tutte le persone in favore delle quali si chiede la concessione sono sottoscritte la capitolato, non v'ha dubbio che già esista per esse un vincolo d'obbligazione verso il Governo, tanto in nome loro, che in quello di rappresentanti una società anonima, ossia gli

acquistatori di quel numero d'azioni del capitale sociale che il Governo impose loro di lasciare disponibili al pubblico salvo a ritenerle per conto proprio, qualora non venissero da questo acquistate.

La redazione poi del progetto di legge essendo conforme a quanto in simili casi si pratica in Francia, io la credo la più regolare e parlamentare.

CABELLA. Dopo le spiegazioni date dal signor ministro dei lavori pubblici, io preferirei la redazione del Governo, perchè in essa abbiamo l'obbligo personale, sufficiente a che si passi all'atto legislativo.

RUCCI. relatore. Io non tengo più che tanto alla redazione proposta dalla Commissione, ma mi pare che essa non solo non presenti alcuna difficoltà, ma che anzi per essa si semplifichi la questione nel senso della obiezione proposta dal deputato Cabella. La redazione del Ministero prende l'aspetto di una vera concessione, in qualche modo anzi di una trattativa, mentre invece nella redazione proposta dalla Commissione è detto semplicemente: « Il Governo del re è autorizzato a concedere, » ecc.; i quali termini non lo vincolano ad impegnarsi definitivamente in modo alcuno a stringere il contratto. Sinchè la società non avrà una reale e legale esistenza, è difficile che essa possa preesistere alla concessione della legge. E poi dovendo incontrare spese, non può passare a questa costituzione se non è sicura di poter aver esistenza ed esercizio certo.

Il potere legislativo non contrae, autorizza semplicemente il Governo a concedere; ed il Governo, prima di valersi di questa facoltà, esigerà naturalmente che la società colla quale si dee trattare abbia un'esistenza legale e sia autorizzata colle forme volute.

PRESIDENTE. Domando se la proposta del deputato Cabella è appoggiata.

(È appoggiata.)

MICHELINI. Ora che la Camera respingendo il migliore metodo adottato generalmente... (ilarità); sì, il ripeto, il miglior metodo adottato oggigiorno da tutti i Parlamenti... (Rumori).

PRESIDENTE. Prego il signor deputato a non farsi a censurare le deliberazioni della Camera.

MICHELINI. Annunzio un fatto, non faccio censura (Risa). Dico dunque che dovendo scegliere fra due cattive redazioni io preferisco quella del Ministero a quella della Commissione, ed alle ragioni addotte dall'onorevole Cabella aggiungerò che respingo la redazione della Commissione appunto per le ragioni addotte dal relatore. Io non vedo il motivo di lasciare al Governo la facoltà di fare o non fare questo contratto; questa facoltà gli è concessa dall'articolo quale è redatto dalla Commissione; e non gli è concessa dall'articolo del Ministero.

Ora, se la Camera vuole: si faccia questo contratto, deve adottare l'articolo del Ministero (Rumori).

PRESIDENTE. Pongo ai voti, secondo la proposta del deputato Cabella, che è stata appoggiata, la proposta del Ministero.

DESPINNE. Je voudrais que l'on supprimât le mot anonyme parce qu'enfin nous ne pouvons pas dire la société anonyme puisqu'elle n'existe pas encore. Quand elle existera, elle deviendra anonyme; mais pour le moment elle ne l'est pas encore.

PALROCCHI, ministro dei lavori pubblici. Per la ragione anzidetta, credo necessario che si mantengano le parole società anonima, perchè la concessione non sarebbe soltanto

fatta in capo alle persone nominate nella legge, ma a tutte quelle altre che, mediante l'acquisto di azioni, parteciperanno all'impresa di cui è caso. Aggiungerò ancora che, siccome quelli che chiedono la concessione sono le persone nominate nel progetto, così la concessione deve farsi in capo loro, avuto però riguardo che a questa concessione sarebbe chiamato a partecipare il pubblico coll'acquisto delle azioni lasciate ad esso disponibili; quindi è che gli acquirenti di tali azioni saranno rappresentati dai principali concessionari sovra designati, sotto il nome di società anonima. (Ai voti! ai voti!)

CABELLA. Io proporrei di modificare l'articolo in questo modo:

« Tanto in nome proprio, che in quello della società anonima (perchè bisogna mantenere queste parole società anonima) che verrà da essi costituita, in conformità degli statuti e della nota di riparto delle azioni costituenti il fondo sociale depositate presso il Ministero dei lavori pubblici. »

Io proporrei questa modificazione perchè mi pare che non si possa dire da essi rappresentata finchè la società non esiste ancora.

BUFFA. Credo che l'onorevole deputato Cabella abbia dimenticata una circostanza notata testè dal signor ministro. Appena la legge sia approvata dal Parlamento, e prima che riceva la sanzione dal re, la società, secondo l'uso seguito in Francia, impetrerà il decreto reale necessario a costituirli. Dondè appare che, innanzi che la legge sia promulgata, la società sarà costituita. Quindi è necessario conservare le precise parole che si leggono nell'articolo quale fu presentato al Ministero, e dire così: la società anonima da essi rappresentata.

CABELLA. Il signor ministro dei lavori pubblici, se male non ho inteso, ha dichiarato che i soci non intendono di stipulare il contratto finchè non siano sicuri della concessione; pare dunque che il contratto non avrà luogo che dopo la concessione.

Voci. No! no!

CABELLA. Domando sovra di ciò uno schiarimento.

GALVAGNO, ministro dell'interno. Io credo che il ministro mio collega ha veramente detto che prima che sia promulgata la legge sarebbe la società costituita: così si usa in Francia, e così si è creduto di far qui; gli statuti sono concordati; tutte le intelligenze sono prese; e non manca altro omai fuorchè il decreto reale che emanerà prima della promulgazione di questa legge; sicchè al punto in cui essa segua, la società veramente esisterà.

CABELLA. In seguito a queste spiegazioni, io ritiro il mio emendamento.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'articolo 1° proposto dal Ministero e riprodotto dal deputato Cabella.

(La Camera approva.)

« Art. 2. I suddetti individui e società sono e rimangono concessionari di tale strada sotto l'esatta osservanza di tutte le clausole e condizioni del capitolato annesso alla presente legge. »

Lo metto ai voti.

(È approvato.)

« Art. 5. Il ministro segretario di Stato pei lavori pubblici e quello delle finanze sono incaricati, nella parte che ciascuno d'essi riguarda, della esecuzione della presente legge, che sarà registrata al controllo generale, pubblicata ed inserta negli atti del Governo. »

Lo metto ai voti.

(È approvato.)

Annunzio alla Camera che domani avranno luogo le interpellanze del deputato Barbier al signor ministro d'agricoltura e commercio.

GALVAGNO, ministro dell'interno. Il ministro Santa Rosa non essendo ancora bene in forze, dubito che possa intervenire domani, epperò pregherei l'onorevole deputato di voler rimandare quest'interpellanza ad un altro giorno.

BARBIER. Si c'est indispensable..

PRESIDENTE. Mi pare che trattandosi di ragioni di salute non si possa né debba avere difficoltà a questa dilazione.

BARBIER. Alors ce sera pour lundi.

PRESIDENTE. Si procederà allo squittinio segreto sul complesso della legge.

Risultamento della votazione:

Presenti	107
Maggioranza	54
Voti favorevoli	100
Voti contrari	6
Astenutisi	1

(La Camera approva.)

La seduta è levata alle ore 10 1/2.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

- 1° Discussione del progetto di legge per l'esercizio provvisorio delle gabelle;
- 2° Relazioni di petizioni.

TORNATA DEL 15 GIUGNO 1850

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE PINELLI.

SOMMARIO. *Atti diversi — Discussione del progetto di legge per l'esercizio provvisorio delle gabelle — Ragioni della legge esposte dal ministro delle finanze — Ragioni degli emendamenti della Commissione, esposte dal relatore Miglietti — Parole dei deputati Mantelli e Cabella in appoggio del progetto ministeriale — Osservazioni del deputato Sineo — Questione pregiudiziale del deputato Mellana — Approvazione dell'articolo 1° del progetto ministeriale — Osservazioni del relatore e dei deputati Mantelli e Di Revel all'articolo 2° — Approvazione — Proposizione d'un articolo 3° del deputato Lanza — Ordine del giorno motivato del deputato Demarchi — Osservazioni dei deputati Jacquemoud Antonio, Cabella, Mantelli, Menabrea, Carquet, e dei ministri dell'interno e delle finanze, e del relatore — Proposizione d'ordine del giorno puro e semplice del deputato Ravina — Approvazione di questo — Relazione sul progetto di legge pel monumento al Re Carlo Alberto — Presentazione dal ministro dei lavori pubblici di un progetto di legge per la costruzione d'una galleria per lo sbocco del torrente Gélon — Votazione ed approvazione del progetto di legge dianzi discusso.*

La seduta è aperta alle ore 1 1/4 pomeridiane.

CAVALLINI, segretario, legge il processo verbale delle due tornate del giorno precedente.

AIRENTI, segretario, espone alla Camera il seguente sunto delle petizioni ultimamente presentate:

3200. Cento settantasette abitanti del comune di Bene ricorrono con petizione conforme a quella segnata col numero 3004, relativa a concessioni di strade ferrate.

3201. Il Consiglio comunale della città d'Ivrea ricorre con petizione analoga a quella segnata col numero 2849 concernente il progetto di legge sull'istruzione secondaria.

3202. Guala Giuseppe, facchino presso la regia dogana di San Martino Siccomario, narrando come dietro contesa da lui avuta, senza sua provocazione, con un certo Ferrando Antonio detto il zoppo, operaio presso l'imperiale regia ricevitoria di finanza di Borgo Ticino presso Pavia, siasi fatta denuncia a suo carico all'autorità politica del luogo, e da questa infavolata la relativa procedura, chiede promuoversi dalla competente autorità giudiziaria una determinazione in proposito, ed accordarglisi la debita riparazione.

3203. Il Consiglio comunale di Pecetto, provincia di Torino,

chiede di essere esonerato dal pagamento: 1° Delle annualità che paga a titolo di decima alla mensa arcivescovile di Torino; 2° Delle annualità che paga per pedaggio; 3° Del contributo mandamentale; 4° Della quota di concorso per lo stipendio dei guardaboschi ed agenti forestali, esprimendo contemporaneamente il voto che si addivenga al più presto alla nuova catastazione generale dello Stato.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'approvazione dei processi verbali delle due tornate precedenti.

(La Camera approva.)

BIANCHI ALESSANDRO. Nella tornata di ieri si diede lettura alla Camera del sunto di una petizione sporta dal Municipio e da 300 cittadini di Novi. L'argomento di cui in essa si tratta si è unicamente di far istanza presso il Ministero onde il mandamento di Ovada venga aggregato alla provincia di Novi.

Siccome una petizione consimile del mandamento di Ovada