

TORNATA DEL 2 MAGGIO 1853

sistema del Ministero, il quale nella sua relazione mette per base una media di 15 centesimi, o la cifra dell'onorevole Torelli, che stabilisce 16 centesimi, ovvero infine la media veramente straordinaria e singolare del signor ispettore Negretti, il quale ha indicato nientemeno che una media di 18 centesimi per chilometro e tonnellata.

Certamente se si adottano queste cifre si verrà ai risultati che l'onorevole deputato Torelli ed il signor ministro hanno mestieri di ottenere.

Io credo che, a petto delle date dimostrazioni, a fronte dei fatti provati, e che tengo siccome incontestabili, si possa colla maggiore discretezza e ragionevolezza stabilire questa media a 15 centesimi. Non discenderò agli 11 centesimi, che pure era la media su tutte le strade di Europa fino dal 1846; non discenderò alle altre medie che sono ancora inferiori, ed io credo che in tal modo mi pongo sopra un terreno inattaccabile.

Ora, se si fa l'applicazione di questa media alla linea di Orta, la quale, come ho stabilito, è di 106 chilometri, si avrà una spesa di 15,78 per ogni tonnellata. Invece l'onorevole Torelli, applicando la sua media di 16 centesimi ai 108 chilo-

metri, ebbe una spesa di 17,20. Ciò è naturale, perchè egli ha calcolato 5 centesimi di più per chilometro e per tonnellata, ed inoltre ha calcolato due chilometri di più nella lunghezza della linea.

Da ciò scorge la Camera che la questione è decisa dalla dimostrazione e dalla giustificazione della cifra che si prende per base della media.

Stabilita la spesa di trasporto di una tonnellata di merce sulla linea ferrata continua da Novara a Locarno per Orta, passo a fissare l'altro termine del confronto, cioè la spesa per lo stesso fine necessaria sulla linea mista da Novara a Locarno per Intra.

*Voci.* A domani! a domani!

**CADORNA.** Proseguirò domani il mio discorso.

La seduta è levata alle ore 5 e 1/2.

*Ordine del giorno per la tornata di domani:*

Seguito della discussione sul progetto di legge per la costruzione della strada ferrata da Novara al lago Maggiore.

TORNATA DEL 3 MAGGIO 1853

PRESIDENZA DELL'AVVOCATO GASPARE BENSO VICE-PRESIDENTE.

**SOMMARIO.** *Atti diversi — Convalidamento dell'elezione del collegio di Pont-Beauvoisin — Seguito della discussione del progetto di legge per la costruzione di un tronco di strada ferrata da Novara al lago Maggiore — Dichiarazioni del deputato Cadorna — Opinioni del deputato Iosti in favore del progetto ministeriale — Discorsi dei deputati Pernati e Fara-Forni, in appoggio della proposta della Commissione — Mozione del deputato Bianchetti per la stampa di un articolo di legge, relativo al progetto, e risposte dei ministri delle finanze e dei lavori pubblici — Presentazione di un progetto di legge del ministro degli affari esteri per una convenzione telegrafica colla Francia — Relazione sul progetto di legge intorno ad un credito di lire 400,000 per mutui ai cittadini sardi colpiti di sequestro dal Governo austriaco.*

La seduta è aperta alle ore 1 e 3/4 pomeridiane.

**AIRENTI**, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente, ed espone il seguente sunto delle petizioni ultimamente presentate alla Camera:

5154. 229 proprietari ed abitanti nel borgo Dora, enumerate le principali cause per cui il commercio di quell'abitato andò da vari anni a questa parte sempre decrescendo, invocano l'appoggio della Camera, affinchè la località destinata a servir di scalo per la ferrovia di Novara sia prescelta in quelle vicinanze onde torni di vantaggio a quella popolazione.

5155. Peracca Giacomo, negoziante e raffinatore di zolfo in Torino, chiede che il dazio sullo zolfo sia aumentato di 6 lire al quintale.

**PRESIDENTE.** La Camera essendo in numero sottopongo alla sua approvazione il processo verbale della tornata precedente.

(È approvato.)

**ATTI DIVERSI.**

**PRESIDENTE.** Il cavaliere Secondo Berruti, professore di fisiologia presso la reale Università di Torino, a nome anche del suo collega il professore Carlo Demaria, fa omaggio alla Camera di tre copie d'un loro scritto *sul modo da preferirsi nell'applicazione della pena di morte.*

Questi esemplari saranno depositati agli archivi ed alla biblioteca.

**QUAGLIA.** È stato testè letto il sunto della petizione 5154 firmata da 19 individui.

Siccome questa petizione ha lo stesso scopo di un'altra stata presentata nella settimana, e dichiarata d'urgenza ad istanza del deputato Mellana, ed inviata alla Commissione perchè ne riferisca tosto dopo la discussione del progetto attualmente in corso, prego la Camera di volere anche fare lo stesso per la medesima.

(La Camera approva.)

**VERIFICAZIONE DI POTERI.**

**BERTINI, relatore.** Ho l'onore di riferire sull'elezione del collegio elettorale di Pont-Beauvoisin, compiutasi il 28 aprile 1853.

Il collegio elettorale di Pont-Beauvoisin è diviso in tre sezioni, cioè Pon-Beauvoisin, Les Echelles, Saint-Genix.

Nella prima gli elettori iscritti sono 248, nella seconda 250, in quella di Saint-Genix 188: numero totale degli elettori 686.

Votarono nella prima sezione 146, nella seconda 116, nella terza 77: totale dei votanti 339.

Nella prima sezione il signor Guillot Francesco, fabbricante di seterie in Torino ed in Genova, conseguì voti 135, nella seconda 115, nella terza 77: totale voti 327.

Voti dispersi nelle tre sezioni 9, voti dichiarati nulli 3: totale 339, corrispondente al numero dei votanti.

Il signor Guillot avendo conseguito oltre al terzo del numero degli elettori iscritti, e più della metà di quello dei votanti, venne dall'ufficio centrale proclamato deputato del collegio di Pont-Beauvoisin.

Le operazioni procedettero colla più perfetta regolarità nelle tre sezioni, nè furonvi proteste od osservazioni di sorta; epperò ho l'onore di proporre alla Camera a nome del I ufficio il validamento di quest'elezione.

(La Camera approva.)

**SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA COSTRUZIONE DI UNA STRADA FERRATA DA GENOVA PER NOVARA AL LAGO MAGGIORE.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del progetto di legge relativo al prolungamento della ferrovia da Genova a Novara sino al lago Maggiore.

Il deputato Cadorna ha la parola per la continuazione del suo discorso.

**CADORNA.** La Camera vorrà permettermi di rettificare un'allegazione di fatto, la quale mi riguarda, e che si contiene in uno scritto che ieri è stato distribuito in questo recinto. Mi preme di rettificare un tal fatto, perchè esso sarebbe del tutto contrario ai miei principii ed all'ordinario e costante mio modo di procedere.

Si dice nel suddetto opuscolo che nello scritto stampato che ho avuto l'onore di distribuire alla Camera, io abbia affermato essere gli Aronesi in due classi, cioè di raggirati o di raggiratori.

Io non l'ho detto, ne ciò mi poteva mai venire in mente. Sventuratamente l'autore dello scritto summentovato ha inteso a rovescio ciò che lesse. Io ho invece asserito che i deputati stessi in un articolo di giornale erano stati accusati di essere raggirati o raggiratori.

Debbo parimente ad onore del vero rettificare un errore materiale di calcolo che è occorso nello stesso scritto che ebbi l'onore di distribuire alla Camera.

A pagina 85, laddove si calcolano alcune spese di trasporto, ho accettato ipoteticamente per base il prezzo di 25 centesimi per ogni tonnellata e chilometro pel trasporto sulle strade ordinarie, che era stato posto innanzi da un fautore della linea d'Arona, parendomi che, sebbene fosse, e massime in quel caso, esagerato, non valesse la pena di combatterlo,

dappoichè non cangiasse guari il risultato dei calcoli. Io era proceduto a questi, moltiplicando i 36 chilometri da Intra a Locarno per cinque soldi, il che mi diede naturalmente la cifra di 180. Se non che nella fretta colla quale parecchi dei miei colleghi sanno che io dovetti fare quel lavoro, avendo preso per isbaglio la cifra di 180 per centesimi invece dei soldi, ne feci conseguentemente un'erronea applicazione.

Ciò però non toglie nulla alla verità del mio assunto, salvo che io non posso più ammettere, neppure per ipotesi, la base di centesimi 25 per chilometro, la quale è realmente insussistente. Potrei dimostrarlo colle cifre dei prezzi di trasporti dei sali dipendenti dai contratti fatti dal Governo, i quali hanno lo svantaggio di non garantire il carico pel ritorno. Ma mi limiterò ad osservare che trattasi di un piccolo tronco di strada, il quale non sarebbe che la continuazione di una lunghissima linea di strada ordinaria proveniente dalla Svizzera. Tutti sanno che in materia di trasporti coi carri la differenza di 25 o 30 chilometri non produce divario nel prezzo dei trasporti per la linea intiera, allorchando questa è assai estesa. È noto, per esempio, che i grani provenienti da Genova e diretti a Torino non pagano un diverso prezzo sia per venire solo a Torino, sia per andare sino ai mulini di Collegno; quindi io credo che quella cifra considerata come una aggiunta ai prezzi per la linea da Coira a Locarno, o si dovrebbe assolutamente eliminare, o che si dovrebbe stabilire una cifra assai più bassa, la quale produrrebbe conseguentemente lo stesso risultato che io aveva accennato.

Si aggiunga che, ove la strada ferrata giungesse sino ad Intra, la certezza del carico al ritorno sarebbe un'altra causa di attenuazione del prezzo. Mi sono creduto in debito di fare questa rettificazione, perchè soprattutto amo la verità, ed amo che ella sia conosciuta.

Io, o signori, mi trovo costretto a dichiarare che le forze fisiche mi sono venute meno, sicchè non mi troverei in grado di continuare il mio discorso, pel quale, onde fosse compiuto, dovrei trattenere la Camera ancora per più di due ore. Ripeto che mi è impossibile continuare la discussione, perchè le forze non mi reggono. Io ebbi l'onore di distribuire alla Camera un lavoro il quale mi è costato qualche fatica, e che desidero sia almeno testimonio della brama che ho di dedicare la mia debole opera al servizio del paese. Vorrei poter sviluppare meglio ciò che ho esposto in quel mio scritto a sostegno delle mie convinzioni; ma, poichè nol posso, io mi trovo costretto di riferirmi alle cose ivi esposte, e vi prego, o signori, di dispensarmi, per le ragioni che ho addotte, dal continuare a prender parte alla discussione.

**PRESIDENTE.** La parola spetta al deputato Turcottti.

**TURCOTTI.** Vi rinunzio.

**PRESIDENTE.** La parola spetta al deputato Gonnnet.

**GONNET.** Vi rinunzio io pure.

**PRESIDENTE.** Accorderò allora la parola al deputato Iosti.

*Alcune voci.* Vi rinunzia.

**IOSTI.** Vi rinuncierei molto volentieri se non avessi un obbligo speciale di dare ragione del mio voto in questa questione, tanto più che io fui il promotore di quella Commissione nominata dal Consiglio divisionale di Novara, e perchè anch'io vedeva la questione sotto lo stesso punto di vista sotto cui è apprezzata da tutti quelli che propugnano la linea prolungata sino ad Intra. Però non ho a rimproverarmi per quella poca influenza che ebbi nel promuovere studi comparativi delle diverse linee, dacchè fu causa degli ottimi discorsi che noi abbiamo udito, e fece che la questione fosse trattata in modo così compiuto da quanti mi hanno preceduto.

Ed io colgo quest'occasione per tributare, come membro del Consiglio divisionale, i miei ringraziamenti all'onorevole Cadorna che, come presidente della Commissione, ha con tanto zelo e tanta superiorità di cognizioni disimpegnata la missione che gli era stata affidata.

Ciò non ostante, io credo che l'onorevole Cadorna saprà apprezzare anche le ragioni che in ultima analisi mi fanno abbracciare un partito diverso da quello che io propugnava in allora, il che io devo dimostrare tanto più, in quanto che questo è il risultato di un'intima convinzione in me prodotta dalla relazione del signor ministro e rafferzata dalle discussioni che ebbero luogo su quest'argomento.

E per verità tutti quelli che hanno parlato contro la stazione di Arona hanno dimostrato quello che tutti sapevano, la grande necessità, cioè la convenienza, il bisogno che ha Genova e tutto lo Stato di procurare la linea la più retta, ed anche, a scapito dell'economia, la più comoda, la più conveniente a congiungere la nostra linea con quelle della Svizzera, che ci assicuri il commercio della Svizzera orientale, e della Germania. Questo lo sapevamo; ma rimarrebbe ancora a vedere se, a soddisfare a questo grande bisogno del paese sia necessario l'averne una strada continuativa, e non vi soddisfi il sistema misto proposto dall'onorevole signor ministro. Dalle discussioni che ebbero luogo sinora, questo solo risulta: l'incertezza di quale dei due sistemi sia più conveniente. In senso assoluto, io credo che non si possa decidere se meglio convenga una linea continuata di strada ferrata, o un sistema misto di navigazione; giacchè ambidue i sistemi possono essere convenienti secondo le particolari circostanze di tempo e di luogo; ma senza analizzare la questione sotto questo punto di vista così generale, e, direi, definitivo, io credo che a favore del progetto ministeriale militino ragioni concludentissime, estranee tutt'affatto a questioni di principii generali.

E per verità, o signori, quand'anche fosse dimostrata la convenienza di una linea continuativa per Orta ad Intra, non sarà mai questa a danno della linea da Novara ad Arona; e sarà sempre vero che, quand'anche voi faceste una strada apposita per Orta, e riesciate a congiungerla colle altre della Svizzera, voi sarete obbligati a fare una linea particolare per Arona e viceversa, e questa, stante l'esiguità della spesa, sarà sempre conveniente tanto all'erario, quanto al commercio generale dello Stato. Non saranno i cinque milioni che voi avete spesi per unire il lago a Novara, e quindi alla grande strada da Torino a Genova, partendo da Arona, quello che vi potrà impedire di fare la strada continuativa per Orta quando le esigenze commerciali lo richiedano; anzi quando l'anno venturo, od anche presentemente foste consigliati ad intraprendere la strada per Orta, voi non potreste evitare di fare quella di Arona, e quando voi non la faceste, una società privata la farebbe senza dubbio a suo rischio e pericolo, e la convenienza delle strada di Arona nelle circostanze attuali interne, e anche internazionali sarebbe tale, che per molti anni vi renderebbe improduttiva la vostra strada da Orta ad Intra, quando che sarà sempre vero che, fatta quella da Novara ad Arona, voi non renderete mai inutile il fare l'altra per Orta, ove il commercio richiegga imperiosamente di fare una strada continuativa attraverso alla Svizzera.

Dirò di più, o signori: facendo attualmente la strada da Novara ad Arona, voi procurate a Genova ed al commercio interno del paese tutto il vantaggio nell'attuale condizione di cose; quando invece voi, portando ad un altro punto del lago, all'infuori di quello d'Arona, la strada nelle circostanze attuali, voi correte grave pericolo di sprecare molti milioni

senza migliorare le condizioni di Genova e del commercio interno.

E per verità, signori, non si può ragionevolmente proporre di staccarsi da Arona, e accedere ad altro punto del lago senza presentare un progetto sicuro che ci guarentisca che il sopra più della spesa non sarà imprudentemente sprecato, poichè questa strada dipende dalla volontà di altri paesi estranei a noi, i quali potrebbero avere delle altre mire; e quando voi aveste gettati 8 o 10 milioni di più per un progetto eventuale, sarebbe opera da buon finanziario? Quel ministro, che sull'incertezza vi avrebbe consigliati alla costruzione di una linea che potrebbe essere schiacciata da una compagnia privata, non meriterebbe la vostra censura?

L'unica razionale conclusione cui possono aspirare di trarci quelli che combattono la direzione per Arona si è quella di un voto sospensivo.

Sì, o signori, essi non potrebbero altrimenti concludere che dicendo: si sospenda la strada al lago Maggiore sinchè non siano ultimati gli studi, e le trattative colla Svizzera. Ma ora, dopo che voi siete arrivati a Novara, credereste di vostra convenienza sospendere i lavori per anni ed anni, perchè gli studi che dovranno determinare la linea che attraversi le Alpi devono essere fatti con tutta assennatezza, epperò non potranno essere compiuti in breve tempo? Perchè, se voi lamentate alcuni inconvenienti occorsi nell'attraversare gli Appennini, come se non si fosse abbastanza studiata quella linea, quanti non sarebbero gli inconvenienti che avreste a lamentare in una linea attraverso alle Alpi quando precipitate gli studi!

Or dunque, o signori, convenite meco che a noi per ora conviene fare tutto quello che le nostre circostanze ci permetteranno di fare, e così operando, svilupperemo il nostro commercio e le nostre industrie, e ci procureremo i mezzi di fare poi quello che ulteriormente ci venisse consigliato dalle circostanze e dall'esperienza.

Volete vedere ancor meglio, o signori, che sarebbe un precipitare anche per rapporto a mancanza di studi sufficienti nell'interno del paese, determinandoci a deviare la linea di Novara per Orta, volendo andare al lago Maggiore e alla Svizzera? Eccomi a dimostrarlo.

Quando era opinione che già fosse molto pel nostro paese il compiere nel corso di questa generazione una linea sola di strada ferrata, era ragionevole il cercare che questa linea si piegasse a tutte le esigenze locali, ma i tempi sono di molto cambiati: quello che allora sembrava prodigioso è diventato cosa comune, tutte le nostre città vogliono la loro strada ferrata: ora, chi vi dice che da queste linee secondarie non venga alterata l'importanza di quella che voi ammettevate come principale una volta? Infatti sappiamo come esista una società la quale fra pochi giorni presenterà la domanda per essere autorizzata a fare una strada da Vercelli a Valenza per Casale; or bene, quando questa strada sarà terminata, perchè obbligherete il commercio ligure a discendere sino a Mortara e a Novara, e poi a rimontare sino ad Orta per andare al lago e farne il giro? Io non ho fatti studi su di questa direzione, ma dando un'occhiata alla carta vedo che questa è la più ragionevole, e ne traggio argomento per asserire essere precipitato il giudizio che facesse alterare la linea di Arona con danno evidente del commercio, senza prima essere sicuri che non vi sia un'altra linea la quale meglio soddisfi e al commercio di Genova e al commercio interno del nostro paese. La linea di Casale è certamente più corta che non quella di Novara; ora quella linea sarebbe vantaggiosa e al commercio ligure-svizzero e al commercio interno.

Voi vedete adunque come sia ragionevole separare per ora il fatto dell'accesso al lago da quello di una linea continua per entro la Svizzera, e come, ridotta a questo punto la questione, sia per ora conveniente arrestarsi ad Arona, salvo poi a studiarne un'altra per Orta al confine svizzero, partendo, secondo le convenienze, da Novara o da Vercelli.

Io, come lomellino non ho molto interesse per quella linea; ma a tutti la loro parte, per noi era destinato il commercio di Lombardia e del lago Maggiore, e di questo siamo contenti; quando ci era contrastato, l'abbiamo difeso, perchè questo ci veniva dalla posizione naturale di quei due commerci; ma quando si tratta di commercio più in grande da farsi per altre parti, io non vedo ragione perchè un egoismo particolare mi debba far consigliare il contrario.

Vedete dunque da tutte queste considerazioni come sarebbe non solamente inopportuno il pronunciarsi definitivamente per un altro punto diverso da quello di Arona, ma quanto possa forse essere nocivo al commercio generale; ed in prova che il Ministero ha proceduto in questo con molta saviezza, che il ministro sapeva anch'esso che la linea di Arona non doveva in ultima analisi essere la linea definitiva, si è che nella linea da Novara ad Arona ha soppresso una rotaia, mentre tutto il tratto da Novara a Genova è su doppio binario, e a doppio binario volle persino fosse quella da Mortara a Vigevano, e ciò precisamente perchè egli con molto senno e prudenza volle tenersi in quei limiti che è necessario per soddisfare ai bisogni presenti senza pregiudicare ai maggiori interessi futuri, evitando per ora di inutilmente sprecare denari. Che ove il ministro fosse persuaso dovere la linea aronese bastare, in ogni ipotesi, a tutto il transito dei rapporti liguri-genovesi, io non saprei comprendere come avesse limitato ad una sola ruotaia il tronco più percorso da merci e da viaggiatori.

Io non vedo perchè la Camera non abbia egualmente a procedere colla stessa prudenza; in faccia a questioni che si svegliano attualmente, noi siamo ancora lontani dal poter decidere in modo sicuro ed assoluto.

Vi hanno pure di quelli che dicono: quando saremo ad Arona, allora non ci si penserà più: altre strade, e quella della Savoia, ed altre molte che sorgeranno, impegneranno talmente le finanze, che non vi sarà più luogo a continuare questa per la Svizzera orientale.

Signori, io sono intimamente convinto che nessun ministro, salvo sia uno di quelli che combattono in senso assoluto le strade di ferro come invenzioni diaboliche, niun ministro, dico, per poco che sia liberale, trattandosi d'una linea necessaria al bene materiale del paese, avrà il coraggio di avversarla; e tanto è ciò vero che, anche prima della Costituzione, i nostri ministri, malgrado la poca simpatia che vi potesse essere nel paese a simili spese, malgrado la timidezza a sobbarcarsi ad imprese così gigantesche, malgrado l'avversione generale che c'era alle novità, non poterono esimersi dall'occuparsi delle strade ferrate, e se ne occuparono efficacemente e le iniziarono, e le avrebbero forse già ultimate senza gli avvenimenti che le hanno interrotte.

Tanto è vero che certi progressi materiali sono indipendenti da tutti i partiti politici, da tutte le opinioni, e qualunque sia l'opinione dei ministri, non vi possono resistere.

D'altronde, in tutte le pratiche tenute dal Ministero, oltre la sua dichiarazione, non vedo ragione che ci lasci sospettare che non riconosca queste esigenze.

Comunque sia, una delle due: o il sistema misto della navigazione proposto dal Ministero soddisferà sufficientemente alle esigenze del commercio, e allora avremo sempre rispar-

miati i denari; o non vi soddisfa, e allora sarà giocoforza provvedervi altrimenti. Che anzi, da questo impulso che già riceverà il commercio mercè questo già considerevole avvicinamento da Genova al lago, da questa agglomerazione di merci e di viaggiatori che ingrosserà progressivamente su ambedue le sponde del lago Maggiore, sorgerà il bisogno di raccorciare la strada, faremo allora ciò che si fa in altri paesi, e si sveglierà tale una volontà nel pubblico a cui non si potrà resistere, così che, se si rifiutasse il Governo di ciò eseguire, il farebbero le società private.

Ora, sotto qualunque punto di vista voi consideriate l'accesso ad Arona, non troverete nulla che osti al continuare la strada per la Svizzera, o ad avviarla per quell'altra direzione che stimerete opportuno, e ad ogni modo voi non avrete mai a lamentare i cinque milioni che avreste spesi per andare ad Arona, perchè i paesi che circondano il lago, ed il movimento che si sarà sviluppato nella navigazione del medesimo saranno più che sufficienti a retribuirvi un equo interesse di tale somma. Io sfido poi tutti quelli che professano una contraria opinione a dirci se essi non credano sia per sorgere immediatamente una società privata per eseguire questa linea ad Arona, quand'anche prevalesse fra noi il partito di passare oltre ad Orta, e se questa società rivale non ischiaccierebbe quella d'Orta nello stato attuale delle cose. E se, costrutta invece dal Governo quello di Arona, sia a temersi che una società privata pensi a quella per Intra o Feriolo.

Dietro queste osservazioni che sono assolute e scevre da qualunque considerazione speciale e tecnica, io reputo che per ora non si possa, senza negare l'evidenza, rifiutare la strada da Novara ad Arona, che è la linea più economica e più breve che si possa fare, penso che voler sacrificare l'attuale commercio tra Novara ed Arona, il quale comprende attualmente pure il commercio di Genova, e di tutto lo Stato colla Svizzera, per viste remote ed incerte speranze, alterando così oltre il bisogno la tariffa per i viaggiatori, sia il massimo degli errori economici, finanziari e politici che potrebbe commettere la Camera; che, dato anche si abbia fra breve (come io pure ardentemente desidero quanto qualunque altro) a costruire un'apposita strada ferrata che, partendo da Novara, passi per Orta, e volga attorno al lago sino al confine svizzero, non è punto necessario di alterare sin d'ora la linea d'Arona per usufruttare il maggior tronco possibile in comune, attesochè i pochi centesimi risparmiati giusta il progetto ministeriale, sulla più breve linea d'Arona, basteranno a procacciarsi il capitale necessario alla tratta di 25 chilometri, che a tanto pure riducesi il tronco da Vignale a Borgomanero, facile a costruirsi, perchè in pianura e terreno senza accidenti particolari; che la condotta e le spiegazioni del ministro non mi autorizzano a dubitare delle sue intenzioni ad ulteriori miglioramenti di questa importantissima linea; che nelle condizioni attuali di cose nessun progetto è giustificabile a fronte delle eventualità future e più sicuro da pentimenti del progetto ministeriale. E queste sono le ragioni per le quali voto in favore del progetto del ministro.

**PRESIDENTE.** La parola spetta al deputato Pernati, faciente funzioni di relatore.

**PERNATI, relatore.** Io sono ben dolente, signori, di vedermi, contro ogni mia previsione, chiamato a sostenere l'ufficio di relatore della Commissione che avete nominato per l'esame di quest'importante progetto di legge, del prolungamento della ferrovia di Genova al lago Maggiore ed alla Svizzera.

Duolmi anzi tutto di dover combattere un Ministero col quale ho sempre votato dacchè ho l'onore di sedere in questo

recinto; duolmi di trovarmi a fronte un avversario così valente qual è il signor ministro dei lavori pubblici; fornito come egli è di estese cognizioni nella materia, e versato nell'arte delle discussioni parlamentari, di cui possiede tutte le risorse (*Ilarità*), gode a buon diritto del favore della maggioranza della Camera (*Si ride*); duolmi di dover surrogare l'onorevole deputato Depretis, nostro collega relatore della vostra Commissione, e che per motivi di salute è impedito di venire a difendere l'opera sua, e sostenere il voto della maggioranza della Commissione (maggioranza che ora trovasi, per l'assenza anche del presidente della Commissione stessa, l'onorevole Falqui-Pes, rappresentata qui da due soli suoi membri); duolmi infine che la poca autorità delle mie parole possa per avventura essere indebolita da una contraria prevenzione che fosse stata ingenerata presso taluno di voi dalla taccia di municipalismo statami a larga mano versata e da giornali e da scritti che vi furono distribuiti. Se non che, o signori, le mie convinzioni sono profonde; esse non datano né da oggi, né da ieri, ma da diversi anni, dacchè cioè io dovetti occuparmi, per ufficio, di studiare questa importante questione.

Gli argomenti avversari non valsero a smuovermi, dunque io debbo esprimere francamente le mie opinioni e sostenerle. Circa alla taccia di municipalismo, siccome io ritengo che non una parola, non un'idea in tutta la relazione s'incontri che possa darle appiglio, così io v'assicuro che in tutta la discussione che dovrò sostenere non mi condurrò altrimenti. Per quanto poi mi concerne personalmente io non scenderò così basso per rispondere agli attacchi che mi furono diretti; la mia condotta pubblica, che data oramai da molti anni, saranno per me sufficiente risposta.

Ciò premesso, io vengo senz'altro al merito della questione. L'onorevole signor ministro dei lavori pubblici nel suo breve preambolo col quale ha aperto la discussione disse che il progetto della Commissione è un progetto nuovo, e che non è un sistema.

Io per verità non so concepire come avendo la Commissione fatto null'altro che proporre il progetto che era stato ideato e compiuto nel 1847, possa dirsi avere essa proposto un progetto nuovo; il progetto nuovo è evidentemente quello del signor ministro il quale non data che dai tanti d'aprile del 1852.

Nè mi si dica che il Consiglio speciale delle strade ferrate avendo respinto il progetto del 1847 e adottato quello dell'onorevole signor ministro, possa perciò dirsi nuovo perchè da noi fatto rivivere. Imperocchè io chiederò al signor ministro se egli mi parli del voto del Consiglio speciale d'oggi, o di quello del 1847. Se mi parla del voto d'oggi, io debbo rispondergli, ripetendo quello che ha già accennato l'onorevole Bianchetti, che, cioè, quando il Consiglio speciale delle strade ferrate ha deliberato in seduta del 1° luglio 1852 sul progetto Negretti, non altrimenti deliberava, se non se ponendolo in confronto del progetto Bosso del 1847: quello che tracciava la linea per andare sino ad Intra, non fu comunicato al relatore, nè poteva per conseguenza formare oggetto di discussione nel Consiglio speciale delle strade ferrate. Se poi mi parla del voto del Consiglio speciale del 1847, la Commissione nol conosce, solo ne conosce i risultati, in quanto che sa che il Consiglio speciale delle strade ferrate in quell'epoca preferì il progetto Bosso che andava a discendere ad Arona a quell'altro suo che si prolungava fino ad Intra, ma la ragione di questa deliberazione avendo desiderato conoscerla ed avendone chiesta al signor ministro la comunicazione, egli non ci rispose nulla alla domanda che gli facemmo per iscritto,

e quando io ebbi l'onore di chiedergliela nuovamente nel seno della Commissione, quando egli ci fece l'onore d'intervenirvi, rispose che avrei veduto null'altro se non se che si era respinto questo progetto. Noi non abbiamo più insistito e ci contentammo di questa risposta; ma tant'è che il progetto del 1847 non è nuovo, tant'è che non può dirsi nemmeno respinto in oggi dal Consiglio speciale delle strade ferrate.

Il signor ministro soggiunge che il nostro progetto non è un sistema: io credo anzi che contenga tutto un intero sistema; tende niente meno che a far adottare il sistema della continuità della linea. Noi siamo partiti da questo punto che « il commercio di Genova non può sussistere » (noti bene la Camera), « non già che possa essere più o meno avvantaggiato, ma noi siamo intimamente convinti che il commercio di Genova sarà assolutamente annullato se non avrà una strada ferrata verso la Svizzera, ed una strada continua. » Noi abbiamo percorse, nell'esame nostro, le diverse linee che ci potrebbero congiungere colla Svizzera, ed abbiamo conchiuso, come tutti sapete, che allo stato degli studi fatti finora non si poteva dare la preferenza assoluta a nessuna, sebbene la maggioranza della Commissione propendesse alquanto per quella del Lukmanier.

Proseguendo quindi, e facendoci a paragonare il progetto della linea d'Arona, con quello della linea d'Orta, si venne a dimostrare quali fossero gl'inconvenienti delle interruzioni tanto colla navigazione, quanto con tronchi di vie ordinarie che si collegassero colle ferrate. Dunque abbiamo spiegato un sistema.

Se non che siamo venuti ad una conclusione, la quale forse è quella che diede luogo al signor ministro di dire che non abbiamo presentato un sistema.

Noi abbiamo detto: andiamo tosto a Gravelona, e poi, se volete, andate anche ad Intra. Ma perchè abbiamo detto questo? Perchè abbiamo ritenuto che, non potendosi decidere in oggi quale delle linee si potesse decisamente preferire, dovevamo consigliare alla Camera di andare fino a Gravelona. Imperocchè fino a quel punto la questione della scelta della linea è intatta; quando siate a Gravelona potete egualmente andare al Grimsel, come al Lukmanier o al San Gottardo, che sono le tre linee che noi abbiamo tenute ancora per discutibili in questa questione di preferenza. Abbiamo poi soggiunto che, mentre si farebbero gli studi per accertare quale dei passaggi fosse da preferire, e se il tempo stringeva, la linea si spingesse fino ad Intra per avere intanto una comunicazione al Lago. In ogni caso poi soggiungevamo: Intra e Pallanza, qualora vedessero che noi andiamo a Gravelona potrebbero fare delle offerte, e prendere esse quasi tutto il carico di questo tronco di strada che le congiungerebbe col punto di Gravelona. Dunque non vedevamo in ciò nè tempo nè danaro sprecato.

Noi non abbiamo dato nessun parere definitivo su questo piccolo tronco, ma ci siamo attenuti essenzialmente a sostenere la necessità di fare una linea continua, e la necessità di andare immediatamente a Gravelona.

Qui dunque vi è un sistema, e non so come il signor ministro non l'abbia voluto scorgere; ma siccome egli non fece che accennare a questo punto senza dare alcuna dimostrazione della sua proposizione, e siccome suppongo che il medesimo sarà per svolgerla, mi riservo in allora di rispondergli.

L'onorevole signor ministro parlava del voto della Camera di commercio di Genova, e dicendo che vi era nel medesimo una contraddizione, ragionava così. La Camera di commercio

ha insistito per avere una pronta ed economica comunicazione colla Svizzera; ora, per avere questa comunicazione propone un progetto che porta niente meno che a sostituire 38 chilometri di strada ferrata a 20 chilometri d'acqua; dunque vorrebbe prolungare la strada di 18 chilometri, e contraddirebbe allo scopo che si propone.

Ed il signor ministro soggiungeva: questo prolungamento oltre di essere un allungamento di strada, è anche un aumento di spesa, perchè avrete 20 chilometri di navigazione più economici in luogo di 38 chilometri più costosi di via ferrata. Ma conveniva che il signor ministro provasse entrambe queste asserzioni; bisognava dimostrare che vi siano 18 chilometri di più, e che vi sia una maggiore spesa. Il signor ministro non fece che dare questo breve cenno senza darne la prova; e se mi è permesso di rispondere fin d'ora, dirò che questo argomento vuol provare una contraddizione con una petizione di principio.

Ora, dalla dimostrazione già adottata dall'onorevole Cadorna risulta che non ci sono infatti questi 18 chilometri di più, e così cadrebbe l'argomento del signor ministro.

Anche l'onorevole Torelli, che sicuramente non è in favore della Commissione, ha ammesso che c'è una distanza di 95 chilometri da Novara a Locarno colla linea d'Arona e del lago, la qual cosa è pure ammessa dal signor ministro. D'altra parte, ossia da Novara a Locarno per Intra, si calcolano 103 o 106 o 108 chilometri al più; e così tra 95 e 108 chilometri non ve ne sarebbero che 13 al più, e non 18 di differenza.

L'onorevole ministro diceva di non poter trovare altro motivo della evidente contraddizione che s'incontra nel voto della Camera di commercio di Genova, se non quello delle insinuazioni che si fecero, e le quali tendevano nientemeno che a far credere che il Ministero non volesse continuare la strada verso la Svizzera, e disconoscesse, anzi tradisse gli interessi del paese.

Io debbo immediatamente respingere qualunque insinuazione per parte della Commissione, ed in ispecie sulla buona fede del signor ministro: io ho l'onore di conoscerlo troppo da vicino per non respingere con tutta la forza un'accusa che fosse concepita in questi termini.

Ma io confesso però che la maggioranza della Commissione ha dovuto dividere l'idea che il signor ministro non fosse molto persuaso della urgenza, della necessità di proseguire questa strada. La Commissione ha creduto che il ministro in ciò avesse errato; tutti possono cadere in errore: nessuno di noi è infallibile; dopo la libera discussione, dopo la stampa libera, le infallibilità sono molto in ribasso. Ma l'opinione che la Commissione si è formata a riguardo del signor ministro non era già esternata con insinuazioni, era esternata con ragionamenti appoggiati e alle parole e ai fatti, i quali in parte cadono sul signor ministro e in parte sui suoi predecessori, come mi propongo di dimostrare.

Cominciamo dalle parole. Io vi prego di porvi sott'occhio la relazione del Ministero: a pagina 12, dopo aver discorso delle diverse linee per attraversare le Alpi e porsi in comunicazione colla Svizzera, egli dice: « La soluzione delle dapprima enunciate questioni si è quindi grandemente semplificata, essendo ridotta a decidere se, *limitato lo scopo della strada ferrata ad arrivare al lago*, convenga meglio andare direttamente ad Arona od a Pallanza per Orta. » Queste parole mi sembrano abbastanza esplicite.

Alla pagina 14 egli dice che: « Dimostrata la necessità di rinunciare alla linea del Grimsel, *lo scopo principale, anzi unico della ferrovia di cui ci occupiamo* è quello di venire alla proda del lago Maggiore. »

A pagina 22 egli aggiunge: « Arrivati al lago Maggiore colla nostra strada ferrata, il concorrere coi nostri vicini in termini giusti a promuovere la costruzione di là del lago delle loro ferrovie in quella direzione verso le Alpi che venga reputata di comune accordo la migliore, io stimo che sarà *conveniente e vantaggioso ad ambedue i paesi.* »

Ma, o signori, finchè non ci si parla che di convenienze e di vantaggi di spingere le comunicazioni, non si prova quell'intensità di volere che risponde ad una imperiosa necessità che a senso della Commissione ci obbliga a proseguire la linea verso la Svizzera, e senza di che il commercio di Genova si troverà compromesso ed annullato.

Leggiamo alla pagina 25: « Qui non si tratta di stabilire una nuova linea di strada ferrata, ma di compiere le due grandi linee che da Genova a Torino vanno per Alessandria al lago Maggiore, ed appartengono interamente allo Stato; si tratta di costruire quest'ultimo tronco... »

Infine a pagina 37 riassume la sua relazione colle seguenti parole:

« Che il divisato sistema (quello della linea d'Arona), lungi dal contrariare, favorisce anzi nel miglior modo *quegli ulteriori progressi che si possono ragionevolmente sperare* nelle comunicazioni colla Svizzera centrale e orientale. Dunque vedete che vi si parla di *progressi che si possono ragionevolmente sperare*. Certamente il signor ministro non ha dimenticato che oltre il lago fosse utile e conveniente una strada ulteriore, ma non ha mostrato di sentire come sentiamo noi che quella strada era di una necessità assoluta, che quella strada che noi vogliamo fare adesso da Novara più all'incontro della Svizzera dovrà essere continuata.

Ma, signori, ho detto che i fatti proverebbero che il Ministero non si è molto occupato di questa strada, e a quest'uopo permettetemi che vi faccia un breve cenno retrospettivo sulle nostre strade ferrate. Voi sapete, o signori, che il 10 settembre del 1840 si era fatta una concessione di strade ferrate ai signori Cavagnari, Prato Lungo, ecc., per una strada che dovesse toccare da Genova al Piemonte, e volgere quindi verso la Lombardia per Pavia.

Nel 1844 un illustre uomo di Stato, il conte Gallina, il quale reggeva contemporaneamente i due Ministeri dell'interno e delle finanze, sottopose a Sua Maestà il bisogno di pensare agli interessi del paese in punto di strade ferrate, e quindi con brevetto del 26 marzo 1844 nominava una Commissione la quale, in poco tempo fece nientemeno che il lavoro che si raccoglie in questo volume; si divise essa in diverse Sotto-Commissioni, e tutte lavorarono sopra i diversi punti speciali: una si occupò dell'interesse strategico, l'altra dell'interesse economico, e l'altra della questione finanziaria, e via dicendo, di tutti i diversi punti che si dovevano prendere in considerazione nel decidere un affare così importante.

Il risultato di tutti codesti studi fu la regia patente del 18 luglio 1844 che stabiliva definitivamente la rete delle nostre strade ferrate.

La Commissione ed il Ministero non poterono a meno di accorgersi che una strada ferrata che avesse volto da Genova direttamente alla Lombardia per Pavia sarebbe stata di pregiudizio agli interessi capitali dello Stato. Dovettero convincersi che era d'uopo prendere due direzioni, le quali furono decretate colle patenti suddette, cioè che la strada dovesse volgere per Alessandria a Torino, e così congiungersi immediatamente colla capitale, e che da Alessandria dovesse volgere per la Lomellina al lago Maggiore con diramazione alla Lombardia. Voi scorgete come queste patenti abbiano stabi-

lito una cosa essenzialissima ed abbiano variato i precedenti in questa materia.

Si erano intrapresi tosto gli studi ordinati, quando il Ministero veniva abbandonato dal conte Gallina, e gli succedeva l'egregio cavaliere Desambrois. In pochi mesi si presero importanti determinazioni, e col 15 febbraio 1845 fu decisa la grande questione che le nostre strade ferrate dovessero intraprendersi ed eseguirsi a cura e spesa esclusiva dello Stato. Si succedettero molti altri provvedimenti, di cui è inutile che io vi intrattenga; fra le altre si nominò una Commissione d'arte, di cui aveva la direzione il nostro onorevole collega Bosso per gli studi della linea verso la Svizzera. Nel frattempo il Governo trattava coi Cantoni svizzeri, cioè coi tre Cantoni dei Grigioni, di San Gallo e del Ticino; e il 16 gennaio 1847 si firmava un trattato per favorire appunto la linea della Svizzera. Leggo in questo trattato all'articolo 6:

« Il Governo di S. M. il Re di Sardegna guarentisce dal suo canto la costruzione della via ferrata da Genova al lago Maggiore colla promessa di prolungarla sino al confine svizzero tosto riconoscerà l'utilità e la convenienza di tale prolungazione. »

Si è dunque guarentito l'eseguimento della strada ferrata al lago, e se ne è contemporaneamente promessa la continuazione per terra, s'intende tosto che se ne sarebbe riconosciuta l'utilità. Nè mi si dica che questo trattato è scaduto, che l'articolo 11 dice:

« Il presente trattato avrà la medesima durata che i privilegi di costruzione e di attuazione accordati dai tre Cantoni ai concessionari attuali, od a coloro che in caso di resiliazione delle concessioni stabilite, loro sarebbero sostituiti pendente il termine di anni 75. » Cosicché, a mio modo di vedere, sebbene scadute le concessioni d'allora, purchè delle altre se ne sostituissero per mezzo d'altre compagnie, pendente il termine d'anni 75, questo trattato è obbligatorio.

Nè il Governo faceva questo trattato senza avere l'intenzione di eseguirlo assai energicamente, imperocchè contemporaneamente al trattato, e pochi giorni di differenza, si appaltava un tronco di strada ferrata verso la Svizzera, il primo tronco cioè da Novara a Momo, il quale, come sapete, è comune alle due direzioni per Arona e per Orta. Il Ministero l'adottava appunto perchè tronco comune, come fu dal relatore della Commissione accennato. Rimaneva a vedersi se si sarebbe poi continuato direttamente per Intra, o se si sarebbe disceso al lago ad Arona, e perciò si fecero fare ulteriori studi sulle due direzioni. Prevedendosi il caso contemplato dal trattato, di addivenire ad una costruzione di linea ferrata continua fino all'incontro della Svizzera, egli importava assai che non vi fosse mai in caso alcuno denaro gettato con inutili diramazioni, che si fossero poco dopo dovute abbandonare.

Credete dunque, o signori, che al caso del prolungamento ossia di una strada continua, si pensò e col trattato, e cogli studi fatti in allora, per cui non sussiste l'osservazione fatta dal signor ministro alla pagina 16 della sua relazione, ove dice: « Tale fu l'intendimento (quello di toccare il lago) di chiunque volse il pensiero alle relazioni tra Genova e la Svizzera centrale ed orientale pel San Bernardo, pel Lukmanier, o pel San Bernardino, e non vi si rinunciò se non quando si volle sostituire la vana lusinga del Grimsel a piani attuabili, a cui è d'uopo fare ritorno. » Nessuno aveva ancora parlato in allora del Grimsel, per quanto ci consta, e si era ciò non ostante pensato seriamente alla strada ferrata continua verso la Svizzera. Se non che sopraggiunse il 1848; in agosto i lavori furono sospesi sul tronco già appaltato, e

non si diede nemmeno l'appalto dell'altro tronco; si cambiò l'ingegnere che dirigeva la sezione dei lavori di quella parte della nostra ferrovia ed all'onorevole Bosso fu sostituito un altro ingegnere, il quale, a sua volta, propose un altro progetto. Questo progetto fu poi contestato, e voi sapete il rimanente, come cioè sia occorso, che diverse istanze fatte per nuovi studi abbiano fatto prolungare fino a questo momento la discussione di questo importante progetto in seno al Parlamento. Non si eseguì più niente su questa linea, e l'interesse vitale del commercio di Genova fu quasi lasciato in disparte.

Ma mi si risponderà dall'onorevole signor ministro, che dal suo canto egli ha operato, che cioè egli ha preso parte alla nomina di una Commissione internazionale, per esaminare le diverse linee che dovevano traversare le Alpi. Noi ammettiamo sicuramente che egli ha fatto assai bene a nominare questa Commissione, e gliene siamo riconoscenti. Veniamo ai risultati che si ottennero. Leggerò qui le parole della conclusione del lavoro che quella Commissione ha presentato.

« De toutes ces considérations, la Commission conclut que dans l'état des études faites jusqu'à ce jour, elle ne se trouve pas à même de pouvoir émettre une opinion fondée, touchant la ligne du Grimsel, et que, par conséquent, avant de prononcer l'exclusion de cette ligne, et de renoncer aux avantages qu'elle présente, il est nécessaire de faire d'autres études plus étendues et plus précises, afin de pouvoir juger avec plus de maturité à laquelle des trois lignes, du Lukmanier, du Grimsel et du Montcenis, l'on doit donner la préférence. »

Questa insufficienza degli studi fatti nella perlustrazione della Commissione internazionale risulta da quest'altro passo del rapporto del signor Koller che va unito al rapporto della Commissione internazionale:

« Nous manquons, » egli dice, « absolument de données qui nous permettent d'apprécier avec certitude les propositions et les projets mis en avant pour ce passage, même pour ceux qui, comme le Grimsel et le Lukmanier, ont été l'objet d'études plus détaillées. Pour les autres passages il n'a été faite aucune espèce d'études, et nous n'avons pu faire autre chose que de recueillir avec peine les indications des auteurs qui donnent une idée approximative du *thalweg* de ces passages. Si nous osons présenter ces profils au public, ce n'est que dans la prévision qu'il nous sera possible sous peu de combler les lacunes, de rectifier les inexactitudes et de modifier les conclusions que nous en avons peut-être déduites. »

Voi vedete dunque che se la nomina di questa Commissione fa molto onore al signor ministro, essa non ci condusse molto avanti, poichè disse che i suoi studi non l'avevano portata in grado di prendere veruna decisione. Pareva dunque naturale che si sarebbero fatti nuovi studi, ma pur troppo questi nuovi studi non furono fatti in modo alcuno, ed il signor ministro vi presentò il suo progetto di legge, nel quale opina anzitutto che il Grimsel non è attuabile; e dice a pagina 6: « Che se in alcuni punti discordi furono i commissari per fini diversi a cui miravano, nol furono però nel dar giudicio sul duplice passo dell'Albrun col Grimsel, e ben può dirsi che furono concordi nello escludere la linea a questo passo corrispondente, la quale io porto opinione che debba ormai riguardarsi come d'impossibile esecuzione. »

Il signor ministro avrà forse avuti altri documenti per penetrarsi dell'impossibilità del Grimsel ma dal modo con cui egli annuncia che i commissari « ben può dirsi che furono

concordi nello escludere la linea a questo passo corrispondente, » questa conclusione, dico, non discende come conseguenza delle parole che ho avuto l'onore di leggere.

Il signor ministro proseguiva nel suo rapporto e dava la preferenza al San Gottardo sulle altre linee. Ecco le parole con cui si decideva per questa preferenza: « venendo al paragone fra di essi, risulta che fra i diversi passi quello del San Gottardo merita sotto ogni singolo rapporto, sotto il quale il confronto viene fatto, la preferenza non solo sul San Bernardino, ma eziandio sul Lukmanier; e la merita in ogni caso, cioè tanto in quello del più pronto e sicuro successo che si ha profittando delle strade ordinarie per valicare le vette delle più alte montagne e della navigazione per fragittare i laghi, come in quello in cui vogliasi avvisare ad una non interrotta continuazione di strada ferrata. »

Dunque la conclusione che il signor ministro ha tratta da questi studi della Commissione internazionale si fu che per lui era decisa (e citava anche il parere della Commissione) la questione del Grimsel, che, cioè, non si potesse pensare al Grimsel. In secondo luogo che il San Gottardo fosse preferibile non solo in genere, ma ancora e tanto più se si volesse fare una strada ferrata collegata con tratti di strada ordinaria. Esso dice infatti: « la quale preferenza data al San Gottardo se mai per alcuno fosse dubbia nella supposizione di una strada ferrata con piani inclinati, ma continua, non si può contendere quando si debba adottare il partito di rinunciare, almen per ora, alla detta continuità di ferrovia. »

Ora però il signor ministro ci viene dicendo che egli non ha mai avversato il Lukmanier, che egli non ha mai preferito in modo assoluto il San Gottardo.

Io penso che sarebbe stato meglio che dicesse che ora preferisce il passo del Lukmanier, ma non vedo come possa dire di non aver preferito il San Gottardo.

Egli adduce i motivi di questa sua specie di conversione, e dice che le circostanze sono in oggi cambiate, che quattro mesi e mezzo fa le cose erano ben diverse. Infatti, egli dice: « Vedete che la Commissione medesima vi rapporta una comunicazione che avemmo tanto io quanto il ministro delle finanze con due persone provenienti dalla Svizzera, le quali ci parlarono di un progetto per attuare questa congiunzione » ed aggiunge: « io mi sono accostato al Lukmanier, perchè questi signori svizzeri ci hanno parlato del progetto di fare la strada ferrata collegata ai piedi delle due parti della montagna per mezzo di una strada ordinaria. » Ma, signori, mi pare che questo motivo che ora gli fa dare la preferenza al Lukmanier, sia quel medesimo che gli faceva preferire il San Gottardo. Il progetto di tali congiunzioni di strade ferrate con strade ordinarie era già prima della sua relazione proposto e dal signor ispettore Carbonazzi, e dal signor Koller. Non v'era dunque in ciò novità alcuna, non vediamo cambiamento di circostanze.

Noi non possiamo indagare quali altri motivi abbia avuto per cangiare d'idea; forse ce lo spiegherà, perchè quando ci ha parlato testè, non fece che un proemio, come per preparare il terreno alla discussione.

Però, o signori, di questa conversione del signor ministro io sono ben contento, perchè, dirò, non come organo della Commissione, ma come membro della medesima, che io pure propendeva assai per il San Gottardo da principio, ma poi ho dovuto convincermi che il Lukmanier è preferibile. La vostra Commissione, ossia la sua maggioranza, a ciò pure inclinava, ma non credette di potersi decidere, attesa la anzi accennata insufficienza degli studi proclamata dalla Commissione internazionale.

Intanto, nel prendere atto delle assicurazioni del signor ministro, di voler favorire la strada ferrata pella Svizzera colla linea del Lukmanier, e di agire immediatamente con mezzi efficaci, noi aspetteremo di conoscere le proposte che sarà per farci, nè possiamo ancora rallegrarcene finchè questi risultati non siano conosciuti.

Il trattato del 1847 che faceva la grande e formale promessa di fare la linea continua tosto che fosse riconosciuta conveniente, è restato dopo il 1848 lettera morta; ci auguriamo che le assicurazioni del signor ministro valgano nel caso nostro più di questo trattato.

Ora, io vengo a ribattere alcune osservazioni che si sono fatte da altri onorevoli deputati, i quali hanno combattuto il progetto della Commissione. Il primo tra questi fu l'onorevole deputato Torelli, il quale fece un particolarizzato e bellissimo discorso, ed io me ne rallegrò seco lui, e ne godetti molta luce che ha sparso su questa questione.

Io non posso però ammettere che tutto il suo ragionamento sia egualmente convincente. I tre quarti di questo discorso danno ragione al progetto della Commissione, dimostrando ad evidenza la necessità di portare il porto di Genova, con tutti i mezzi che fossero più presto attuabili, a sostenere la gran lotta che ha coi molti porti rivali sul lago di Costanza. Ed invero la Commissione è convinta della necessità la più imprescindibile di portare le merci del porto di Genova più in là che sia possibile, finchè lo consente la concorrenza del commercio proveniente dal Danubio, dal Reno e dal Baltico. Dunque accettiamo negli utili i tre quarti del suo discorso.

Vengo a quell'ultima parte nella quale egli si rivolgeva più specialmente al progetto della Commissione e lo combatteva.

E prima di tutto mi si permetterà che io gli faccia una breve osservazione su di alcune parole che accennano al relatore. Egli ha detto che il relatore non aveva evidentemente assistito alle discussioni della Commissione, perchè non si fece carico delle ragioni di dissenso della minoranza. Siccome l'onorevole Torelli non era presente alle discussioni, mi permetta che io, appellandomi ai miei colleghi che siedono su questo banco, gli dica come l'onorevole Depretis abbia assistito, è vero, raramente alle sedute della Commissione, ma che nella Commissione non si è molto discusso; si tasteggiò diverse volte il terreno, ci vedemmo divisi in due campi talmente opposti, che ci siamo separati come ci eravamo uniti, cioè ciascuno colla propria opinione. Le ragioni, del resto, della minoranza addotte erano quelle ad un dipresso svolte dall'onorevole signor ministro nella sua relazione, ed il signor relatore, avendo combattuto il signor ministro, ha combattuto ad un tempo la minoranza.

Ma veniamo al merito delle opposizioni fatte dall'onorevole Torelli. Egli prima di tutto vuole ristabilire l'autorità del voto del signor Stephenson a favore della navigazione dei laghi, dicendo che sarebbe un'assurdità che il lago Maggiore non rendesse quei servigi che il signor Stephenson diceva dover rendere i laghi svizzeri che egli proponeva di collegare con tronchi di strada ferrata. Ma a questo, o signori, si è già risposto lungamente nella relazione della Commissione; in essa si è già fatto vedere come la condizione della Svizzera sia affatto diversa da quella del nostro Stato.

La Svizzera è divisa in tanti piccoli Stati sovrani, di cui ognuno provvede alle strade proprie; dunque ogni Cantone pensa per sé ed a stabilire le loro comunicazioni interne e il congiungimento coi paesi finitimi, non hanno come noi il bisogno di fare una lunga linea di transito.

Il signor Stephenson propose la navigazione dei laghi per

economia, ma ciò fu nel 1850 quando i capitali degli speculatori esitavano ad impiegarsi nelle strade ferrate, quando le azioni delle strade ferrate erano in ribasso in tutto il continente europeo, non certamente però al punto in cui erano nel 1848.

Nella relazione della Commissione sono indicate al corso di 450 in quell'anno le azioni delle strade del nord, una delle prime strade di Francia le quali azioni salirono in oggi al doppio.

Aggiungete che vi era una certa ripugnanza nella Svizzera per intraprendere molte e costose linee di strade ferrate.

Quindi è che il signor Stephenson proponeva un progetto di strade ferrate alla Svizzera assai economico perchè doveva lottare contro difficoltà gravi e pregiudizi popolari; era cosa troppo seria il consigliare di abbandonare i laghi nella Svizzera, intorno ai quali si sono raccolte le popolazioni colle loro fabbriche, colle loro abitazioni, coll'impiego dei loro capitali. Era una spesa d'altronde gravissima, attesa la natura dei luoghi alpestri.

Ma quel che più monta si è che il signor Stephenson non ha forse mai proposto in via definitiva la navigazione dei laghi, ma solo l'ha proposta in via di transizione, dicendo che si vedrà poi col tempo e quando ci sarà un maggior movimento di completare le linee di ferrovie.

Del resto il signor Stephenson propose egli stesso alcune linee di strade ferrate non ostante che ci fossero dei laghi con una navigazione già attuata.

Ritenete inoltre che la Svizzera ha già adottato alcuni progetti di strade ferrate malgrado che lo stesso signor Stephenson avesse detto che non conveniva farle in quei siti, e che si doveva aver ricorso alla navigazione.

Io vi prego, o signori, di badare a quanto si accenna nella relazione, ove parlando appunto della strada da Raperschville a Sargans si accenna come abbandonando la proposta e da lunghi anni attivata navigazione del lago di Zurigo della Lint, e del lago di Wallenstadt, si prese la determinazione d'aprire una strada ferrata a malgrado che il signor Stephenson dicesse a pagina 59 che « la brusque inégalité des bords de ce dernier (il lago di Wallenstadt) forcerait toujours la circulation à recourir aux bateaux à vapeur. »

Dunque vedete che ancorchè il signor Stephenson dicesse che non si poteva fare la strada ferrata sui bordi di quel lago, e che bisognava tenersi alla navigazione, si è preferito di fare una ferrovia. Dunque non era principio generale di servirsi dei laghi; era dettato solo dalle circostanze locali e transitorie.

Ma l'onorevole deputato Iosti mi accennava che non è in modo assoluto che bisogna prendere questo principio, ma bensì in modo relativo. Io ammetto senza dubbio che sianvi dei casi in cui la navigazione può essere conveniente, ma non come solo mezzo di comunicazione, e con molte distinzioni di circostanze. Ma ciò non crediamo debba dirsi nel caso in cui siamo noi, minacciati da una concorrenza così tremenda che si fa al porto di Genova.

Ma esaminiamo la quistione del confronto delle ferrovie colle vie di navigazione nel loro merito intrinseco, ed a questo proposito bisognerà entrare nella discussione di alcuni principii di economia pubblica.

Tali considerazioni di economia pubblica dall'onorevole Torelli furono riassunte in due parole; egli disse: voi spenderete dei denari inutilmente perchè il lago non costa, mentre la strada ferrata costa. Diceva dunque che la navigazione deve prevalere. Signori, io stimo opportuno di fare osservare che non è buona massima in economia politica quella di

dire che per ottenere una determinata produzione valga meglio impiegare un mezzo che costi poco anzichè uno che costi molto. La spesa fatta nel procurarsi il mezzo di produzione è uno degli elementi che si deve prendere in considerazione per valutare i risultati di una data speculazione industriale, ma non è vero che si debbano adoprare mezzi che costino poco. Se si facesse una speculazione sopra una brughiera, sarebbe quasi denaro gettato, eppure la compera di essa costerebbe nulla; se invece la speculazione si volgesse sopra un fondo coltivo, si spenderebbe del danaro nell'acquisto di questo mezzo di produzione, ma se ne avrà un largo frutto. La vera questione sta dunque nel prodotto che se ne ricava.

Ma l'onorevole Torelli continuando nel suo argomento disse che noi abbiamo male a proposito fatto il paragone tra i canali e le strade ferrate, ed abbiamo perciò concluso erroneamente che le strade ferrate prevalendo ai canali dovessero anche prevalere alla navigazione lacuale, perchè, dice egli, i canali costano, e un lago non costa.

È questo un argomento assai specioso, ed a questo proposito potrei ripetere quello che ho già detto, che, cioè, se voi impiegate un mezzo di produzione che vi costa, non ne viene per conseguenza che un tale mezzo sia inferiore ad un altro che non vi costa nulla; per provare un simile assunto bisognerebbe provare che i denari impiegati in canali non producono abbastanza per ammortizzare anche il capitale impiegato nella loro costruzione.

Io credo anzitutto che non si ha avuto presente quando ci si faceva questo appunto, che noi abbiamo anche parlato di altre specie di navigazione: in fatti noi abbiamo parlato riferendoci all'Inghilterra d'una compagnia detta del *Great Northern*, che fece concorrenza alla navigazione dei canali e rd un tempo alla navigazione marittima. Apro il *Journal des chemins de fer* del 1852 e leggo:

« Une grande et intéressante expérience vient d'être faite en Angleterre par la compagnie de *Great Northern*, ouverte dans le courant de l'année 1850, et qui a été construite dans le but d'approvisionner la ville de Londres en charbon de terre, *concurrentement avec la navigation maritime et les canaux de l'intérieur*. »

« Lors de la dernière assemblée générale de la compagnie du canal du Régent, le marquis de Salisbury, président de l'assemblée avait cru pouvoir dire que la compagnie du chemin de fer du nord (*Great Northern*) transportait le charbon à perte, et ne pouvait pas soutenir longtemps ses prix actuels. »

« A cette assertion la compagnie du *Great Northern* répond aujourd'hui par des faits et des chiffres, qui ne sont pas sans intérêt pour les compagnies françaises de chemins de fer en position de transporter de la houille en concurrence avec la navigation, soit intérieure, soit maritime. »

Si tratta dunque di una concorrenza alla navigazione marittima, ed il mare costa nulla, come nulla costano i laghi; vediamo i risultati di questa lotta aperta in tal modo.

Dal rendiconto che la compagnia ha pubblicato risulta che fece i suoi trasporti per carichi completi di 150 tonnellate in ragione di centesimi 5 23 per chilometro, prezzo di tariffa, che il suo introito per ogni chilometro rilevò a lire 4 845 millesimi, e che dedotte le spese di lire 2 590 realizzò un guadagno di lire 2 255, ossia più del 46 per cento. Si trovò pertanto in grado la strada ferrata, in concorrenza colla marina, di dare carbone a Londra col prezzo di costo alla compagnia di un centesimo e 727 dieci millesimi per chilometro, e così a lire 28 78, da cui dedotto il lucro del trasporto di lire 5 80, il prezzo del costo per la compagnia fu di sole lire

19 98; dovendosi inoltre osservare che il consumatore trova un vantaggio di più del 10 per cento sulla qualità del carbone, che è più fresco e meno frantumato di quello che si trasporta coi bastimenti. Per contro colla navigazione il costo ascendeva a lire 25 51 ossia al 25 per cento in più di quello della strada ferrata, con un margine di soli 47 centesimi per la vendita, il qual margine sparisce a fronte della miglior condizione del carbone trasportato colla strada ferrata, come si è sopra accennato.

Mi pare che questo esempio sia concludente; non si tratta più di una strada ferrata che combatte con un canale che ha costato, non si tratta più di fare un paragone con un termine diverso, si tratta di fare un paragone tra due termini equivalenti, cioè tra il lago che non costa ed il mare che del pari non costa, colle ferrovie.

Abbiamo soggiunto diversi altri esempi in genere, abbiamo detto che canali di oltre 50 anni di esercizio hanno dovuto soccombere, non hanno potuto sostenere la concorrenza, e si sono trasformati in strade ferrate. Questi canali che avevano 50 anni di esistenza, l'onorevole Torelli mi ammetterà che avevano già estinto, se non interamente, quasi tutto il capitale di costruzione; dunque anche questi canali non costavano nulla, non costavano di più di quello che costa il lago.

Dunque non è vero che il paragone non regge tra le vie ferrate e la navigazione, perchè la navigazione sul lago costa nulla. Ma non basta; la Commissione ha ancora portato un esempio dedotto dalla Francia. Io leggerò (perchè sarò forse più breve di quello che sarei parlando) un brano della relazione della Commissione che si riferisce a questo caso. « La strada ferrata di Saint Etienne fu aperta nel 1830, e nel 1851 « da Rive de Gier a Givors e Lione, e cominciò a lottare colla « società del canale, la quale pagava un dividendo per fino « del 92 per cento. » Vedete con che società si mise a lottare la strada ferrata! Con una società che pagava il 92 per cento di guadagno; ed anche questa società aveva un canale che non le costava nulla, anzi « aveva estinto tutti i suoi debiti, « ed era proprietaria di un capitale di lire 880,000, con una « riserva in cassa di lire 652,500. »

Era dunque in grado di sacrificare nel dividendo annuale l'interesse del milione e mezzo e più, che possedeva in cassa, oltre l'estinzione dei debiti già operata. Ora, notate qual era la potenza del canale.

La lunghezza era eguale pella strada ferrata e pel canale, cioè 56 chilometri (16 sul canale e 20 sul Rodano).

Il canale aveva trasportato nel triennio 1826, 1827, 1828, tonnellate 12,461,537.

Con un prodotto di lire 4,241,576.

Media del triennio tonnellate 4,120,000.

Prodotto lire 1,415,000.

La lunghezza era dunque eguale; e notate ancora che il Rodano è anche uno di quegli elementi che costano nulla. Ma che cosa fece la società per sostenere la lotta?

Cominciò ad abbassare la sua tariffa in media per le merci a centesimi 5,2 (pel carbon fossile a soli centesimi 2 1/2). Prese dei battelli a vapore pel rimorchio da Givors a Lione. Prolungò il canale di 5 chilometri fin entro le miniere del carbone. Ciononostante nel 1841 la compagnia fu ridotta ad avere un trasporto di sole tonnellate 182,447, ed un prodotto di lire 320,706.

Prolungando il canale fino al piede della miniera di carbon fossile diminuiva le spese di trasporto, si caricava subito a misura che si estraeva. Essa fece dunque tutti questi esperimenti per sostenere la lotta; ma quale ne fu il risultato?

Dieci anni dopo che era intrapresa, la società del canale dovette venire a patti, perchè nel 1841 si trovava ridotta a non avere più trasportato che 182,447 tonnellate con un prodotto di 320,706 lire, a fronte di 1,415,000 lire che gli fruttava il canale precedentemente.

Nè si creda che la lotta sia stata sostenuta con una strada ferrata perfezionata. La lotta fu sostenuta con una strada ferrata che appena si poteva chiamar tale. Vi erano i regoli di ferro, ma la si rimorchiava, e l'onorevole Torelli lo sa al par di me.

Era la prima strada ferrata che si apriva in Francia, ed era la più imperfetta che si potesse immaginare. I ritorni erano tutti a vuoto, ciò che vuol dire che le spese assorbivano il reddito, così che nel 1851 la strada ferrata assorbì la compagnia del canale, e si associarono insieme, e non si associarono già per rialzare le tariffe, anzi le ribassarono.

Quindi io dico, non già che le navigazioni debbano essere tutte soppresse, perchè non servono a nulla, anzi ne ammetto l'utilità, ma non ammetto che la navigazione possa tener luogo di strada ferrata, e ad essa prevalere.

Sapete in quali termini si esprimevano i sindaci della compagnia del canale, parlando all'assemblea? Ecco le loro parole:

« Partout où un canal s'est trouvé juxta posé à une ligne de fer, il y a eu ruine pour le canal. Il nous en coûte de retracer ici cette triste vérité. »

Dunque vedete, o signori, come questa compagnia abbia dovuto soccombere, malgrado che avesse un canale che non le costava nulla, malgrado che avesse oltre un milione e mezzo di capitale attivo.

Nel 1846 la strada ferrata riunita al canale produsse 50,400,000 tonnellate cadun chilometro, con prodotto sull'intera linea di lire 5,365,116, il che eccedeva la spesa del 47 per cento, e dava un lucro del 10 per cento del capitale impiegato.

Abbiamo dunque veduto come in Inghilterra la lotta delle strade ferrate si sia sostenuta vittoriosamente contro i canali non solo, ma contro la marina, per mezzo del *Great Northern*; abbiamo veduto come in Francia un canale, che pure non costava nulla, ed aveva capitali attivi, ha dovuto soccombere. Veniamo ora al Belgio, perchè gli esempi li abbiamo anche colà.

Nel Belgio in verità è difficile stabilire che si possa far concorrenza fra i canali e le strade ferrate, poichè gli uni e le altre sono di proprietà del Governo. Però noi vediamo che i canali rendono l'uno per cento, mentre le strade ferrate rendono il quattro e qualche centesimo. Dunque lascio giudicare a voi se i canali possono lottare colle strade ferrate. Eppure il Governo essendo padrone degli uni e delle altre, può far trasportare per mezzo dei canali quei prodotti che vuole; eppure si tratta di canali marittimi, i quali sono in comunicazione diretta colla Manica, che è, come sapete, il punto di partenza dell'immensa quantità di merci che vanno ad inondare il centro dell'Europa.

Notate però, o signori, che vi ha un esempio nel Belgio, e la Commissione si è fatto un dovere di segnarelo. Dovete ritenere, o signori, che nel 1831 dopo la rivoluzione, tutto il transito che passava pel Belgio veniva portato via dall'Olanda. Tuttavia volle il Belgio aprire una strada ferrata, ed io non rapporterò tutti i calcoli che si erano fatti onde provare la necessità di dare un avviamento al commercio, e riparare ai danni ricevuti dalla concorrenza dell'Olanda. Fu aperta questa linea, e nel primo anno di esercizio ottenne il ritorno di quasi tutto l'intero transito suddeito, che dopo

la rivoluzione del 1851 era intieramente passato per la navigazione del Reno in favore dell'Olanda.

Io credo dunque che, per quanto era possibile, anche nel Belgio la lotta apertasi tra le vie di navigazione e le strade ferrate si decise, come avvenne in tutti gli altri siti, in favore delle strade ferrate. Ma, o signori, sono forse questi fatti dei casi isolati o di cui non troviamo ragione nella scienza economica? Vediamolo, e facciamo il paragone senz'altro, tra la strada ferrata che passa vicino al lago Maggiore, e la navigazione da Arona a Locarno. Una delle prime condizioni perchè un capitale impiegato nell'industria possa essere veramente fruttifero, è che frutti continuamente tutto l'anno. La strada ferrata adempie a questa condizione. Appena aperta, potete servirvene giorno e notte, come voi vedete pella strada da Châlons a Parigi, da Parigi verso l'Inghilterra, ecc.

Ora, la navigazione del lago Maggiore potrà essere continuata di notte? Non credo che finora alcuno abbia ivi tentata la navigazione notturna, se si eccettuano i contrabbandieri; e quale sarebbe la conseguenza di questa cessazione di movimento nella notte? Che il capitale impiegato nella navigazione produrrebbe unicamente in media per 12 ore nella giornata, e ciò equivale al dire che renderebbe la metà di quanto renderebbe il capitale impiegato nella strada ferrata, e se questo vi rende il 5, quello vi renderà il 2 per cento. In altri termini la produzione dei trasporti nella navigazione è inferiore del 50 per cento di quella della ferrovia.

Ma veniamo ad un'altra condizione. Il mezzo produttore dei trasporti, come in qualunque altro genere di produzione, deve avere un'attitudine estesa; bisogna che basti a tutto quello che gli si può domandare. La strada ferrata basta a tutto, essa ha un'attitudine immensa; una volta che essa è aperta, voi fate viaggiare sovr'essa milioni di tonnellate.

Vediamo se una eguale elasticità può avere la navigazione sul lago. Supponiamo che un convoglio porti ad Arona 550 individui, voi non avete che un battello a vapore capace di 500 individui per ricevere il convoglio della strada ferrata.

Se voi dunque non avete che un battello che porti 500 individui dovete lasciarne 50 ad Arona, a meno che vogliate caricarli come baui sur uno di quei barconi o barcaccie come le chiama il signor ministro, che esso ci propose pel trasporto delle merci a rimorchio.

Se non volete adottare questi partiti che certo egli non ha avuto intenzione di proporci e che una sola volta adottati screditerebbero per sempre la vostra linea, dovete caricare i vostri 50 viaggiatori sopra un altro battello a vapore, e così lo farete partire con soli cinquanta individui.

Supponete che un battello che porta 500 individui abbisogni di 400 viaggiatori per coprire le spese del suo viaggio. Quale sarà la conseguenza di questo viaggio quasi a vuoto?

Sarebbe quella della perdita di otto settimi della spesa, poichè 50 individui non sopperirebbero che ad un ottavo della intera spesa di quel viaggio, e così una perdita dell'87 e mezzo per cento. Sento che mi si dice che ragiono con ipotesi.

Se io accennai ad una cifra, si è per avere un termine per esprimere la portata dei risultati, mentre è dai risultati che bisogna partire. Sostituite altre cifre, e questi in sostanza non cambiano.

All'opposto egli è certo che nella strada ferrata, trattandosi di trasportar quel maggior numero di viaggiatori, non si ha che ad aggiungere due vagoni, e senza maggiore spesa si prosegue la strada con aumento netto di puro guadagno.

Io credo che questi calcoli sono abbastanza chiari ed evidenti e che non abbisognano di molte dimostrazioni.

Ma quello che è il più importante degli argomenti, per provare come la navigazione sia affatto inferiore a fronte della strada ferrata, egli è questo: un gran principio di economia politica, e me ne appello all'onorevole signor ministro delle finanze, che è il principio cardinale dell'industria al giorno d'oggi, si è che la produzione sarà tanto più proficua, quanto più essa sarà estesa ad una quantità maggiore; moltiplicate i vostri prodotti, e voi guadagnerete immensamente, perchè ripartite sopra 100 oggetti, per esempio, le spese fisse di produzione che avreste dovuto far pesare sopra 10 soli. Così se un industriale produce 10 rasi di stoffa e li produce con 10 lire di spesa fissa (lascio le spese proporzionali), egli è certo che dovrà caricare ogni raso di una lira di spesa; se ne produrrà all'incontro 100 rasi, non caricherà più ogni raso che di 10 centesimi di spesa; dunque vedete che farà da questo lato 90 centesimi di profitto per ogni raso.

Dunque è chiaro che sta nella molteplicità dei prodotti il mezzo di poter produrre a buon mercato.

Notate che le spese fisse nelle strade ferrate sono considerevoli.

Ho qui il calcolo della strada ferrata di Orléans la cui spesa ossia prezzo di costo è di lire 4 448 per chilometro; ora la spesa proporzionale è di lire 2 172, la fissa di lire 2 276. Vedete adunque che le spese fisse superano il 50 per cento.

Ora veniamo ad applicare al nostro caso questi principii. Avete una navigazione di 50 chilometri; tutte le vostre spese voi dovete ripartirle sovra quei soli 50 chilometri.

Se la strada ferrata è continua, ripartirà tutte le sue spese sull'intera tratta; egli è perciò che la spesa fissa (che poco cresce col prolungamento della linea) a cagion d'esempio, da Genova a Locarno voi la ripartite sovra 244 chilometri, e sarà tanto minore se, facendo un tutto insieme colla linea fino a Rorschach, la ripartirete sovra 494 chilometri.

Si vedè quindi come importi assai di avere delle lunghe tratte.

La Commissione per dimostrarvi viemmeglio questa verità vi ha posto sott'occhio alla pagina 54 una tabella dimostrativa desunta dal signor Teisserenc.

Fu fatta l'analisi delle spese di costo (e qui prego la Camera di ritenere che altro è prezzo di costo ed altro è prezzo di tariffa; il prezzo di tariffa è quello pagato dal viaggiatore, invece quello di costo è la spesa che si fa dalla società o dal Governo che esercita la strada ferrata) e risulta che quando le spese di costo per 50 chilometri siano di lire 0 0694 al chilometro se la strada si allunga a chilometri 150, a lire 0 0504 se si distende a chilometri 300, e discenderanno a lire 0 0265 se percorrete una linea di chilometri 600. Si vede quindi che differenza immensa vi è tra una strada che è di soli 50 chilometri ed una strada che è di 600 chilometri; la strada di 50 chilometri costa centesimi 6,94 per chilometro, mentre quella di 600 chilometri non costa che centesimi 2,65 per chilometro. Questa è una dimostrazione che mi pare incontrastabile, e questa riduzione di spese non è applicabile alla navigazione, quando, come nel caso nostro, rimane limitata a soli chilometri 50 o poco più.

Si parlò dell'interruzione, della discontinuità della strada ferrata, e si disse che questo è un grande incaglio, una causa di grandi perdite.

Questa dimostrazione, rispondo, prova il contrario in modo incontrastabile e con risultati che sono della massima importanza.

Abbiamo veduto che la navigazione del lago colla sua interruzione notturna renderebbe infruttuoso il capitale per 12 ore della notte, presa una media su tutto l'anno; che facendo viaggi in perdita soccombe al confronto colla strada ferrata, che non può ribassare le sue spese fisse perchè il suo corso è limitatissimo a fronte di quello della ferrovia. Ora vedremo che v'ha ancor di peggio: essa paralizza la produzione dei tronchi della strada ferrata che con essa comunicano. Infatti, se avrete tre convogli al giorno che giungano al lago Maggiore, perderete il 35 per cento degl'interessi di tutto il capitale impiegato nella strada ferrata da Genova ad Arona ed in quella di Locarno al lago di Costanza.

Dimostrerò l'esattezza di questa mia asserzione.

Se avrete tre partenze da Genova al lago Maggiore, il primo vostro convoglio giungerà in tempo a potersi valere della navigazione e continuare la corsa, il secondo potrà pure attraversare il lago, ma il terzo convoglio dovrà fermarsi in Arona, e gli Aronesi saranno ben lieti che con questo sistema si restituisca a quegli albergatori la notte e la cena che l'onorevole Torelli faceva loro perdere coi viaggiatori che egli fa pranzare a bordo dei battelli (*Ilarità*), e ne saranno ben contenti, poichè, perdendo il pranzo d'un viaggiatore, guadagneranno ben di più sulla cena e sulla nottata. Fermandosi adunque il terzo convoglio ad Arona, non è egli vero che rende inoperoso, per la non continuazione del transito, il capitale della strada tra Locarno e il lago di Costanza? Lo stesso si dica della perdita che subirà il tronco da Arona a Genova per la fermata a Locarno del terzo convoglio che giungerà verso sera da Costanza e che dovrà trattenersi tutta la notte.

Il deputato Torelli, siccome la relazione è appoggiata molto nelle discussioni relative ai canali alle dimostrazioni fatte dal signor Teisserenc, diceva che egli trovava in quell'autore il contrario, cioè un rapporto del *Board of trade* che diceva l'opposto di quanto risulta dalla relazione. Per verità mi ha fatto senso questa contraddizione, ma poi mi sono subito chiarito della cosa; la questione è semplicissima. Il rapporto citato dall'onorevole Torelli è del 1856, e risulta da una edizione del Teisserenc fatta in quell'anno. La nostra edizione è del 1847, perciò ben si vede che in tale spazio di tempo il *Board of trade* poté modificare il primitivo suo parere, e coll'esperienza convincersi di questa verità, che prima forse non era ben provata. Ciò che adunque si disse a questo proposito nella relazione è giusto, ed io credo che la Camera non vorrà che io gliene dia la prova colla lettura, ed accetterà la sua conclusione, che è non potersi a meno di ravvisare dannosa, perchè troppo ineguale, la lotta del canale colle ferrovie.

L'onorevole deputato Torelli spingeva la sua avversaria dimostrazione, e la portò alle cifre: egli paragonò il viaggio pel lago col viaggio per la strada ferrata. Io credo che, se facciamo questione di cifre, potremo discutere fino a domani e non c'intenderemo mai; dunque le abbandono. D'altronde, e il libro dell'onorevole Cadorna e la relazione della Commissione, questi dati di cifre li hanno presentati. Noi abbiamo citato i rapporti ufficiali del nostro Governo, e non posso a meno di rispondere all'onorevole deputato Torelli che io provo coi documenti alla mano del rendiconto delle strade ferrate che il trasporto pagato in media per ciascun viaggiatore è di 4 9 al chilometro per ogni viaggiatore, e centesimi 14 3 per ogni tonnellata di merci. Egli invece ci fa il calcolo che per ogni tonnellata si paghino 16 centesimi. Ma noi abbiamo dedotti dei fatti constatati presso di noi, e, se questi non gli bastano, abbiamo presentato una tabella del

signor Teisserenc a pagina 709 dell'edizione del 1847, il quale dice che il prezzo medio delle principali strade d'Europa è di 7 centesimi e 310 millesimi per ogni viaggiatore, e che per ogni tonnellata di merce il prezzo medio è di 11 centesimi, dunque io non credo dover accettare la media di 16 centesimi per le merci quando noi le facciamo pagare solamente 14 centesimi e 3 millesimi.

Vengo ora all'onorevole mio amico e collega nella Commissione il deputato Menabrea, il quale ha voluto egli pure combattere, come era suo dovere, le conclusioni e le osservazioni della maggioranza della Commissione. Confesso che mi consola il vedere che mi ha dato veramente una prova di amicizia, perchè non si è servito delle migliori armi di cui è in grado di far uso quando lo vuole; il che rende più facile per me il difendermi da un tale attacco.

Egli cominciò dal rilevare che a pagina 41 della relazione della Commissione si è detta cosa che egli non può per nessun conto ammettere, cioè essere questa linea la più importante fra quelle che mettono fuori d'Italia, e doversi nella misura del dispendio e dei favori che può accordare lo Stato ad ogni altra anteporre.

A lui non parve ammissibile questa sentenza, e disse che si può discutere per la prevalenza di altre linee. Io non voglio entrare in questa discussione, faremo probabilmente fra pochi giorni la questione se questa linea, per dare sfogo al commercio di Genova, sia più importante in paragone di quella del Moncenisio, che egli evidentemente patrocinava allorchè ricusava la nostra opinione. Ma, o signori, io sono un uomo che tengo alla legalità; io trovo che la nostra legge del 18 luglio 1844, di cui vi ho riferiti i termini poc'anzi, dice in modo positivo che due sono le linee della nostra rete di strade ferrate. Il Re decideva che l'una era la linea che congiungeva Torino con Genova, l'altra la linea che da Genova va al lago Maggiore e quindi alla Svizzera; basterebbe per me questa disposizione di legge per farmi decidere che la linea suddetta debba prevalere ad ogni altra, dappoichè quella da Genova a Torino può dirsi ultimata. Ma, ripeto, questa discussione la rimando all'epoca in cui sarà più opportuna, ed io rimango fermo nel mio modo di pensare, che questa è veramente la linea più importante, perchè senza di essa il commercio nostro è perduto.

Egli proseguiva dicendo che a pagina 35 si era commesso un errore, avendo accennato che la distanza da Asti a Parigi era di 901 chilometro.

Io dico e sostengo che non c'è nessun errore. Che cosa ha detto il relatore? Ha detto che la strada da Asti a Parigi per Lione aveva questa lunghezza, e questo è innegabile, e non si ha che a consultare la tabella 52, che è annessa alla relazione, per convincersene. Ben è vero che v'ha un'altra linea più breve per Parigi senza passare da Lione, nè l'onorevole relatore lo ignorava o lo voleva nascondere, mentre la successiva tabella 53 la descrive e ne calcola la lunghezza.

L'onorevole Menabrea poi accennava alla navigazione americana. Io credo che sia troppo difficile il discutere sulla navigazione americana; vi ha troppa differenza di condizione e di circostanze per poterne fare il paragone coll'Europa.

Nel discutere una questione così importante come è questa non si può a meno di vedere se tutti i termini del confronto siano eguali. Per pareggiare e discutere tutti i termini di confronto fra l'America e noi ci vogliono lunghi studi, e non s'improvvisa. Io non contesto che in America da un lago si passi ad una ferrovia e poi si trovi un altro lago e così di seguito; che i battelli si convertano in vagoni di ferrovia ed i vagoni diventino nuovamente battelli, come ci raccontò l'o-

norevole Menabrea. Ma da ciò ne vorremo noi dedurre che la navigazione sia preferibile alle strade ferrate? Per questo motivo io dico che bisogna assai studiare i termini del confronto e come l'applicazione di questo nuovo sistema americano si faccia, prima di trarre alcun ragionamento, massime pratico, pel nostro caso.

L'onorevole Menabrea portava poi anch'egli la questione sul terreno delle cifre, e diceva che per mezzo della navigazione si trasportano le merci a 3 o 4 centesimi la tonnellata.

Io non nego che ci siano tali casi nella navigazione. Il relatore è stato il primo a recare simili esempi; egli ha detto che il prezzo per la navigazione sul canale di St-Elienne fu ribassato non a 5, ma anche a 2 centesimi e mezzo per il trasporto del carbon fossile. Ma un esempio, signori, non è una regola; tanto è che con quel prezzo la compagnia del canale ha dovuto soccombere nella lotta colla ferrovia rivale. Io voglio che si prenda una media delle diverse tariffe di navigazione. Il Teisserenc la stabilisce in 6 centesimi e 8 millesimi. L'onorevole Torelli, il quale l'ha stabilita in 8 centesimi, è stato più esatto e meglio d'accordo colla verità.

Così pure io non posso ammettere che il prezzo medio sulle strade ferrate sia di 10 centesimi...

**MENABREA.** La tonnellata.

**PERNATI, relatore.** Io credeva che stabilisse questa cifra per prezzo medio dei viaggiatori; se si riferisce alle merci, siamo d'accordo.

La Commissione ha detto e provato, e questo, signori, è un argomento al quale non si può replicare, che, quando si tratta di una strada ferrata di lungo corso, non si può a petto di essa sostenere una navigazione per quanto economica, ma di soli 60 chilometri, come è quella del lago Maggiore. Colla tabella alla mano prodotta dalla Commissione io vi ammetto che si possa portare la spesa di trasporto sopra una ferrovia per chilometro sino a 14 centesimi, e che la navigazione non costi che 7 centesimi; ritenute l'una e l'altra di 50 chilometri. Partendo da questi dati, mentre i centesimi 7 della navigazione non variano, troviamo invece che i centesimi 14 della ferrovia scendono a soli centesimi 3 e 310 millesimi se la strada, come nel caso nostro, si distende fino a circa 600 chilometri.

Il mio contraddittore non potrà negarmi questi calcoli, perchè fatti da un autore classico, e che ha molta fama in Europa per gli studi fatti su questa specialità.

Ma noi abbiamo appunto parlato del *prix de revient* della navigazione e della ferrovia, poichè la Commissione ha tradotto le parole *prix de revient* in quelle di *prezzo di costo*.

Questo è un argomento al quale non credo si possa replicare; se questo non si ammettesse, discuteremmo fino a domani e non faremmo mai niente; non si può negar fede ai calcoli suddetti, che sono di un uomo versato e profondo in queste materie.

Ma si dirà: nella strada ferrata intorno al lago voi avrete un capitale ingente di prima spesa, dovrete spendere 20 milioni, e questo non piace al signor ministro dei lavori pubblici, e tanto meno al suo collega delle finanze. O signori, vi ho già detto da principio quali sono i veri principii della scienza economica; la buona amministrazione del danaro consiste forse nel trovare un mezzo di produzione che non costi? No, il buon impiego consiste nel saper trarre un largo frutto dall'impiego del capitale, nell'impiegarlo in ispese produttive.

Dirò bensì che quando si trattasse di fare un ponte, per esempio, in un solo arco, mentre si potrebbe fare in tre con minore spesa, allora direi che le somme che spenderete di

più nel primo caso sono una pura perdita; ma, se farete un'opera più solida, ancorchè più costosa, vi dico che avrete speso bene il vostro danaro.

Badate, o signori, che nell'impresa di una data opera non si deve badare troppo e quasi solo al capitale costitutivo del fondo sociale per farvi fronte, perchè con un minimo fondo di riserva per l'ammortizzazione il vostro capitale è estinto; per esempio, colla riserva sui profitti annui di soli 25 centesimi per cento lire del capitale impiegato al 5 per cento si estinguerà il capitale stesso in 62 anni; mettete 10 centesimi per ogni cento lire come sopra, voi estinguerete il capitale in 80 anni.

Dunque vedete che il capitale speso in un'opera non è un carico insopportabile; esso si ammortizza facilissimamente con una piccolissima riserva, tutto sta che l'opera sia utile e produttiva, e crediamo che la relazione e le osservazioni fattevi l'abbiano provata più utile e produttiva a fronte della via di navigazione.

Ma qui un'altra difficoltà si soggiunge; si dice: come volete far sopportare al Governo questo carico? A ciò risponde la relazione della Commissione: noi non vogliamo che sia il Governo che la faccia questa spesa; noi non consideriamo questo tronco, come il signor ministro, per l'ultimo delle nostre strade ferrate; noi lo consideriamo come il primo della strada della Svizzera, noi consideriamo che questa parta da Novara, e non da Arona o da Locarno.

*Una voce.* Da Momo!

**PERNATI, relatore.** Nè da Momo, perchè, come vi ha detto l'onorevole Menabrea, io ho ricusato la linea di Momo per se stessa, io non sono municipalista, e non ho mai avuto di mira di far prevalere i miei privati interessi, ma quelli del paese; sono molti anni da che ho amministrato delle provincie e delle divisioni e nessuno mi ha fatto mai rimproveri di agire per secondi fini e di privati interessi.

Dunque dico che la strada ferrata della Svizzera deve partire da Novara. E soggiungo che se ne deve fare la concessione alla privata industria. Una compagnia si deve trovare tanto più facilmente se la linea parte da Novara, perchè avrà un primo tronco fin presso ed oltre Borgomanero di poca spesa e di molto prodotto. Sapete che 10 chilometri e più sono già costrutti per quanto spetta al corpo stradale.

Per andare da Momo a Borgomanero noi crediamo che potete facilmente avere da quel Consiglio divisionale la cessione della nuova o della vecchia strada provinciale tuttora aperta, così che non avrebbe la società che da distendere sovr'essa le traversine ed i raili.

Mi rincresce di non vedere presente l'onorevole Cadorna, il quale, come presidente del Consiglio divisionale di Novara, potrebbe forse dire qualche cosa di più positivo; ma io credo che quel Consiglio non esiterà a cedere la strada provinciale che ha per doppio tra Momo e Borgomanero.

Offrite questo partito ad una società, e certamente vi troverà un gran vantaggio. Tanto è vero che la compagnia Brassey, che ha fatto la sua offerta per la strada ferrata sulla linea d'Orta, ha già accennato che, qualora il Governo ottenesse in suo favore la cessione del nuovo o del vecchio tronco di strada tra Momo e Borgomanero, la società avrebbe ribassato di più d'un milione la somma del capitale.

La relazione poi non tralasciò di accennarvi altri mezzi diversi per l'esecuzione di questa linea per parte di una società.

Vi ho parlato di prezzi differenziali di transito, e vi ho detto come da noi la strada ferrata faccia pagare per ogni chilometro in media centesimi 14 1/2 per tonnellata, e sic-

come non spende infatti che soli centesimi 6  $\frac{1}{4}$  per ogni chilometro, così guadagna centesimi 8  $\frac{1}{4}$  per ogni tonnellata e per ogni chilometro. Ora non potrà lo Stato rinunziare almeno ad una parte di questo guadagno per incoraggiare una società? Io credo che la cosa sia troppo evidente perchè si debba insistere per provarla; così si fa nel Belgio per le merci di transito, che pagano una tariffa di favore assai più bassa della comune.

Ma, tornando all'onorevole Menabrea, egli disse diverse cose ancora circa la navigazione del lago Maggiore. Parlò di 60 centesimi per tonnellata, dello sbarco, dell'imbarco, ecc. Io credo che tale calcolo pecchi di troppa ristrettezza. Il rapporto della Camera di commercio, combattuto dal ministro, porta a lire 15 per tonnellata il carico, scarico, ecc., a Genova. La differenza quindi è troppo grande.

Esso mi dice che ciò si verifica sopra la strada di Arles a Lione.

Io non conteso la verità della sua asserzione, ma replico che non da un solo caso si prende una media, e che, essendo troppa la distanza tra le lire 15 accennate per Genova da quella Camera di commercio ed i centesimi 60 da esso allegati, bisognerà, per istabilire la media, adottare una cifra più elevata della sua.

Il nostro avversario diceva che, riguardo alla proposta del signor Stephenson per certi battelli piatti che caricano trenta vagoni in pochi momenti, la Commissione avesse riguardato tali cose come *surannées*.

Qui l'onorevole mio amico si è sbagliato. Egli non potrà trovare nella relazione una sola espressione la quale porti a far credere che la Commissione abbia tenuto in così poco conto le proposte del signor Stephenson.

La Commissione anzi chiese al signor ministro che le desse un cenno della spesa occorrente per questi battelli e per tutta la navigazione sul lago; ed il signor ministro, mentre ci presentava insieme al progetto di legge il disegno dei magnifici battelli a vapore suddetti, ci diede poi il calcolo della spesa, sostituendovi sei barconi o barcaccie, come egli le chiama. Confesso che, vedendo questa trasformazione dei battelli a vapore in sei barconi, la Commissione rimase oltremodo maravigliata, e, come era ben naturale, ne argomentò che il signor ministro realmente si limitava a volerci condurre al lago Maggiore. Egli non aveva pensato a porre in bilancio le spese occorrenti alla navigazione per fare il confronto della spesa della linea di Arona; ed alle domande della Commissione rispondeva con una piccola nota, con cui fa cenno di una spesa di 654,000 lire per due battelli a vapore a 60 cavalli, due a 40 e sei barcaccie. Ora è chiaro che i battelli a vapore del signor Stephenson, quelli il cui impiego l'onorevole mio amico il deputato Menabrea ci accusava di aver ritenuto per *suranné*, importano questa spesa soltanto.

Se non che, dopo che noi avevamo chiesto al signor ministro un calcolo delle spese di navigazione, accadde a me che, frugando nelle carte stategi comunicate, trovai un rapporto dell'ispettore Maus del 18 agosto 1846, e, esaminandolo, abbiamo trovato che i calcoli del signor Maus circa alla spesa di navigazione del lago differivano immensamente dai calcoli del signor ministro, mentre cioè il signor ministro calcolava, come dissimo, sole lire 654,000, il signor Maus calcolava 3,200,000 lire per otto battelli a vapore. Siccome il signor ministro nella sua relazione aveva parlato dei battelli a vapore piatti pel trasporto e di un naviglio piuttosto poderoso per volgerlo alla protezione anche e difesa della nostra costiera, come egli disse, così ci parve naturale di prendere a

calcolo la spesa dei battelli a vapore proposti dal signor Maus, anzichè quella dei pochi battelli e barconi proposti dal signor ministro. Non tutti però i dati del signor Maus ci convenivano, ed abbiamo perciò dovuto procurarcene degli altri.

Il signor Maus diceva, per esempio, che per l'esercizio di sei battelli (due intendendosi sempre fermi per riparazioni o cause impensate) si richiedeva la somma di 516,900 lire.

Noi ci siamo scostati da questa cifra ed abbiamo detto nella relazione che non potevamo accogliere quei calcoli perchè abbiamo avuto informazioni che il battello a vapore *Radetzky*, della forza di soli 100 cavalli (ed i nostri lo sarebbero di 120), costa 360 lire al giorno, quindi noi portavamo la spesa a 300 lire. Se il nostro battello deve avere un quinto di più di forza, noi abbiamo creduto potrà costare quaranta lire di più, ossia un decimo di più della spesa di esercizio.

**CAVOUR**, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. È un errore.

**PERNATI**, relatore. Sarà un errore, ma noi abbiamo detto quello che credevamo, stando agli avuti ragguagli. Ed in conclusione, coi dati in parte del signor Maus ed in parte da noi procuratici, abbiamo provato che l'esercizio della navigazione costa ad un dipresso o qualche cosa più dell'esercizio della strada ferrata intorno al lago. Ma che volete? Il signor Maus si è tutto commosso vedendo che noi co' suoi calcoli siamo venuti ad una conclusione contraria alle sue opinioni. E sarebbe egli veramente possibile che non si potesse ragionare su alcun calcolo del signor Maus diversamente da quello che egli ragiona? Quando le cifre sono gettate nel campo della discussione, ognuno non può servirsene come crede? Ebbene, il signor Maus, inquieto che si potesse credere che egli mai fosse in contraddizione col sistema del signor ministro, scrisse immediatamente una lettera al ministro in cui dice:

« Je vous prie, monsieur le ministre, de faire imprimer et distribuer à messieurs les membres de la Chambre des députés la copie de mon rapport en date 18 août 1846, afin de rectifier des citations incomplètes qui m'attribuent une opinion en opposition à celle que j'ai réellement émise et que je conserve. »

Ma domando io se noi abbiamo attribuito a lui un'opinione diversa da quella che aveva. Noi abbiamo ragionato con una parte de' suoi dati, ma non abbiamo nemmeno parlato della sua opinione, tanto meno gliene abbiamo attribuita una diversa da quella che aveva, e tanto meno ancora contraria a quella del Ministero.

Egli ha creduto di dovere affrettarsi a dare una lezione di logica e di buona fede. Io non accetto nè l'una nè l'altra di queste lezioni per parte del signor Maus; e, siccome egli ha scritto questa lettera al signor ministro, e questi si è dato premura di farla stampare e distribuire alla Camera, così, senza fare lettere a stampa, prego il signor ministro di ben voler fargli questa risposta.

**PALEOCAPA**, ministro dei lavori pubblici. Può dirglielo egli stesso. (*ilarità*)

**PERNATI**, relatore. Mi perdoni: se il signor Maus l'avesse detto a me, io gli avrei dato questa risposta, perchè non temo di rispondere a nessuno dicendo una verità e provandogli l'insussistenza di una sua accusa; ma il signor Maus ha scritto al signor ministro, ed il signor ministro alla Camera. Dunque io seguirei la stessa via per fargli la risposta.

**PALEOCAPA**, ministro dei lavori pubblici. Non accetto, perchè io non ho avuto altro mandato.

**PERNATI, relatore.** Io credo benissimo che possa preme- re al signor Maus di non essere posto in contraddizione col signor ministro, che fu generoso e valente suo difensore e per la linea da lui ideata di San Paolo e per la macchina pel foro delle Alpi, di cui siamo minacciati ancora al fine della sua lettera. (*Si ride*) Ma, se ciò preme a lui, io non doveva lasciar passare un'espressione che egli si è permesso, che sembra intaccare la delicatezza della Commissione della Camera. Non aggiungerò più che poche parole per finire la risposta all'onorevole Menabrea. Egli disse che a pagina 55 abbiamo calcolato la prevalenza della strada ferrata sulla navigazione come equivalente a 300 chilometri di strada ferrata. Io prego la Camera di leggere la pagina 55.

Ivi il relatore, dopo aver valutato il danno di un'interruzione che si faccia per mezzo della navigazione in una linea di strada ferrata, passa a discutere un altro genere di interruzione che si può incontrare sulla ferrovia, e faceva questo ragionamento:

« Se non che, oltre alla interruzione della navigazione del lago Maggiore, secondo l'idea del Ministero, la linea dovrà subire altre interruzioni pel passaggio della vetta delle Alpi, prevalendosi delle strade ordinarie.

« In ognuna delle linee del Cenisio, del Grimsel, del Gottardo e del Lukmanier le tratte per le quali si dovrebbe praticare questa strada ordinaria si possono calcolare di chilometri 60.

« La spesa di trasporto non si può calcolare a meno di centesimi 55 in quelle elevate regioni, oltre il carico e lo scarico, oltre l'incertezza e l'interruzione del tragitto a danno di tutta la linea, e la notevole perdita di tempo.

« Si valuti però il solo maggior costo del trasporto, e si vedrà che esso equivale ad un allungamento di strada di quasi 300 chilometri, e così il porto di Genova verrebbe allontanato di questa distanza di chilometri 300 dai paesi ove dovrebbe portare le sue mercanzie, e ciò in concorrenza coi porti rivali di Marsiglia, Trieste e Venezia.

« Infatti chilometri 60 a 35 centesimi costano . L. 21 » deduzione della spesa che si farebbe sulla via ferrata corrispondente, ossia di chilometri 60 a 6 centesimi » 3 60

« Rimangono di maggior costo . . . . . L. 17 40

a cui corrispondono chilometri 290 in ragione di centesimi 6 caduno. »

Io credo adunque che l'onorevole Menabrea ha preso un equivoco, non ha ben compreso il ragionamento della Commissione a pagina 55.

Chiuderò le mie osservazioni su quanto ci ha esposto l'onorevole Menabrea col dire che accetto i sentimenti di simpatia che egli ha esternato per popolazioni che sarebbero favorite sulla strada per Orta, che egli non vuole adottare.

Egli ha detto che in tutte le occasioni si mostrerà dispostissimo a fare qualche cosa per queste popolazioni.

Io per verità trovo che nel passato non si è presentata altra occasione che di caricarle d'imposte, e siccome molte di esse colà quasi non esistevano, il risultato fu che, mentre le imposte nelle altre provincie si aumentarono di un terzo, di un quinto, di un decimo, il loro carico per quei paesi fu invece di tre terzi, di cinque quinti o di dieci decimi.

L'onorevole Menabrea dice che è disposto di accordar loro qualche cosa; ma intanto vota contro questa strada ferrata, e siccome io non dubito che egli appoggi l'idea del passaggio del Moncenisio per Ginevra, deve considerare che ciò equivarrebbe a sopprimere il passaggio per la valle d'Ossola lungo la strada reale del Sempione. Io dunque spero che sarà per

dare qualche altra prova della sua affezione per quelle popolazioni che valga meglio che assicurazioni di parole congiunte a votazioni contrarie ai loro interessi.

Avendo così risposto alle eccezioni fatte al rapporto dell'onorevole relatore della Commissione, con ragionamenti certamente assai più deboli di quelli che avrebbe fatto egli stesso, io non intratterrò più lungamente la Camera per non abusare della sua pazienza, e mi riservo di prendere ancora la parola quando la discussione volgerà al suo termine.

**PRESIDENTE.** La parola spetta al deputato Fara-Forni.

**FARA-FORNI.** Signori, io sorgo non per volgere i miei pensieri sul Grimsel, sul Lukmanier o sul San Gottardo.

Lascio i monti e l'oltremonte, chiedendo la compiacenza della Camera per un solo quarto d'ora o poco più; volgerò piuttosto le mie considerazioni sul piano ed in terreno più vicino a noi, anzi precisamente su quello ove verte la principale e specifica questione che si fortemente si agita in questo recinto e che diede luogo ad un diluvio d'opuscoli e di articoli inserti nei nostri periodici. Profano, io non mi accosterò nemmeno alla soglia del tempio di quella scienza ed arte di cui l'onorevole signor ministro dei lavori pubblici è sì eminente sacerdote. (*ilarità*)

Il mio debole ragionamento si concentrerà puramente sopra due punti, la convenienza, cioè, e la giustizia della variante postaci avanti dalla maggioranza della vostra Commissione a vece del progetto ministeriale.

E, toccando primieramente alla convenienza di variare il progetto del Ministero, io pongo anzitutto nanti di voi, o signori, il seguente dilemma: si vuol andare direttamente in Svizzera colla nostra ferrovia, o si ritiene pel meglio arrestarsi ad Arona, onde valersi della navigazione sul lago Maggiore?

Se trattasi del primo caso, benchè l'onorevole signor ministro abbia tentato di persuaderci del contrario nella tornata di venerdì, pure, con buona venia dello stesso, pare a me che il tendere con tanta insistenza ad Arona equivalga ad impiantarvi le colonne d'Ercole portanti il motto *Nec plus ultra*. Questa idea e pensiero parmi potersi scorgere nell'operato dello stesso signor ministro a che ci presenta questa legge. Pensiero non difficile ravvisarsi dal momento che egli, dietro reiterate istanze sportegli in questa Camera dall'onorevole Bianchetti e le pure reiterate promesse d'ademplierle, mai si curò di ordinare i debiti, e compiuti studi sulla linea della valle d'Orta, nè sulla possibilità e convenienza di proseguire la ferrovia al di là d'Arona lungo la sponda di quel lago.

E qui giova dire che, se l'onorevole signor ministro non ha ordinato gli studi di tale proseguimento, abbia di certo dovuto conviacersi che o la strada lungo quella riva di lago fosse assolutamente impraticabile, o quanto meno di ben difficile sviluppo e di gravissimo dispendio.

O non si vuole far capo direttamente per terra alla Svizzera onde congiungersi alle ferrovie di quel paese per aprire le nostre relazioni commerciali colla Germania e col nord, ed in allora, o signori, io lascio a voi il considerare che ne sarebbe del porto di Genova sì dimenticato, al cui commercio potrebbero fare concorrenza altri porti di mare, e ridurlo a ben piccola cerchia e sfera di operazioni! Signori, questa è questione di vita o morte per Genova, è questione della più alta importanza pel nostro Stato, ed è questione eziandio della più sana politica!

Decidetela, o Liguri! Decidetela, o Sardi, a cui Genova è porto d'ingresso sul continente delle derrate della vostra isola! Decidetela voi tutti quanti siete qui mandati dalla na-

zione e preposti a tutelare gl'interessi morali e materiali di questo libero ed invidiato Piemonte! Guai a noi se menemeremo l'importanza della nostra Genova! Guai a noi se quel porto venisse paralizzato!

Quali simpatie non perderemmo noi da potenze colle quali è nostra gloria di avere similitudini di costituzionali istituzioni e comuni i principii di libertà economica, se, potendo aprir loro dal Mediterraneo la più spedita, libera ed indipendente via colla Svizzera, arresteremo invece la rapidità delle locomotive terrestri coll'inciampo e lentezza di una navigazione lacuale? Se volete la potente loro protezione, è ben giocoforza, a costo anche di sacrifici, accomunare i loro coi nostri interessi. Nè io qui mi studierò di spiegarmi ulteriormente, chè spreco di tempo io considero il portar lumi a Minerva.

Ogni ragione di convenienza or bene si presenta in favore della variante alla linea ministeriale proposta dalla maggioranza della vostra Commissione, come quella che più assicura gl'interessi di Genova ed il benessere di tutto lo Stato.

Ne più io entrerò ampiamente, al punto in cui siamo arrivati di questa discussione, nelle questioni di cifre, di economia e d'urgenza, di sollecitudine, imperciocchè alle prime hanno risposto a sovrabbondanza vari miei colleghi e la Commissione stessa, e quanto alle seconde, e chi non sarebbe dell'avviso e d'accordo col più degli economisti, che, cioè, anche le spese, sebbene gravi, purchè necessarie ed opportune, non sono delle economie? Ora mi resterebbe la terza questione che si affaccia a noi come importantissima, quella, voglio dire, di *far presto*. L'onorevole signor ministro dei lavori pubblici e seco lui alcuni opinanti in suo senso hanno fretta! Ma dir si potrà che le cose fatte in fretta riescano sempre bene quando in simili materie sono riescite male persino quelle state fatte soverchiamente adagio? Eh! non basta il fare le cose in fretta, ma è pur d'uopo farle bene, secondo l'adagio *festina lente*.

Oltre di che, o signori, e mi sia permesso il chiederlo, e perchè aspettar dunque più tardi a presentarci questa legge, e ridurci così alle strette pel nostro voto sulla medesima? E perchè non preparare in tempo i promessi studi comparativi delle due linee in contesa? E perchè occuparsi quasi esclusivamente d'Arona, e direi fidanzarla; punto che presenta sì poca dote di convenienza e di prospero avvenire nell'interessi materiali e politici del nostro paese?

Considerate, o signori, gl'incomodi, i pericoli, le difficoltà che patire potremmo colla navigazione del lago Maggiore che non è di nostra esclusiva spettanza, ma anzi dominato da una potenza d'assai più forte della nostra. Quale ne sarà quindi la tranquillità dei viaggiatori, quale la certa e pronta destinazione e ricapito delle merci?

Ma sul lago si potrebbe viaggiare a più buon mercato, sento da taluni dirmi e ripetermi.

Ma io loro osserverò, quand'anche potesse essere vero, ciò che per altro venne da loro smentito, che vuolsi tener conto non solo del minor costo, ma altresì del minor tempo, imperocchè il commercio difficilmente sceglie quella via, che, quantunque offra un tenue risparmio di spesa, richiegga però maggior tempo, noto essendo il famoso assioma inglese: *time is money*: il tempo è moneta.

Velocità, sicurezza e libertà sono i caratteri cui più aspira il commercio ed il viaggiatore.

Otterreste sempre sul lago Maggiore gli accennati vantaggi? Lo temo assai, anzi nol credo.

E, strategicamente parlando, potrebbero i distinti militari che seggono su questi stalli opinare per la linea d'Arona?

Io non voglio fare loro il torto di nemmeno immaginarlo, e passo oltre.

Ragioni di giustizia mi chiamano altresì al paro d'ogni altra a dare il mio voto negativo alla linea d'Arona, e favorevole a quella della valle d'Orta. Ma prima che io abbia ad enumerarvele, accordatemi, o signori, ch'io elegga per qualche istante il mio domicilio nell'isola di Capraia (*Si ride*), onde togliere dalle vostre menti ogni idea, ogni impressione che io sia od essere possa soverchiamente affezionato alla mia stanza natale.

Infatti, non è egli con questa linea che noi parteciperemmo dei vantaggi che reca una ferrovia a quattro provincie, cioè quelle della Valsesia, dell'Ossola, di Pallanza e di Biella, aventi una ragguardevole popolazione, aventi industrie d'ogni genere, atte ad alimentare i proventi d'una ferrovia, ciò che non troviamo su quella d'Arona?

E chi di voi vorrebbe dimenticare il benessere ed i vantaggi di queste laboriose ed industri provincie che contribuiscono pure esse a sopperire alle spese dello Stato, e conseguentemente alla spesa di questa ferrovia, lottando e colla sterilità del suolo e coi rigori delle intemperie che natura loro ha assegnati? E non compirebbe ora il Governo ad una promessa fatta per bocca del suo commissario in questo stesso recinto nella tornata del 25 maggio 1850, lorquando stava in discussione la legge del bollo, e mentre vari deputati delle provincie e comuni che si andavano a privare delle loro antiche franchigie mandavano i loro lai e protestavano contro quelle misure che, sebbene legali per l'epoca, non lasciavano però di essere dure nell'effetto, annientando un patrimonio lasciato a quegli abitanti dai loro avi, e da questi acquistato a prezzo d'oro? E che diceva in allora quel regio commissario a mitigazione del dolore che andavano a patire quei popoli? Eccone le precise, le esplicite sue parole: « Tutta volta il Governo, semprechè gli si presenti l'opportunità, che le condizioni finanziarie il permettano, non rifiuterà certamente il suo concorso per giovare a quelle popolazioni in quel miglior modo che riesca possibile con opere, massime di generale pubblica utilità. »

Belle anzi sacre parole invero! Ma che io aspetterò a chiamarle tali quando ne sentirò gli effetti.

Or dunque, qual migliore occasione, qual migliore opportunità dell'attuale potrebbe attendersi e trovare il Governo di compiere tale promessa? Solo quelle povere popolazioni, solo quelle provincie e comuni non potranno essere sentite dal Governo, e verranno poste in non cale dal nazionale Parlamento?

Signori, dopo l'indipendente giudizio ieri qui emesso dall'onorevole Menabrea, benchè uno dei commissari opinanti in senso diverso dal mio in questa legge, non mi è più possibile attenderlo dalla vostra giustizia, dal vostro senno e dalla vostra imparzialità.

Giustizia voi avete resa ai Nicesi nella tornata del 19 giugno 1852, stando sotto i vostri occhi la legge sulle modificazioni alla tariffa doganale, e quando con maschia eloquenza perorava per Nizza l'onorevole deputato Deforesta.

Giustizia avete resa eziandio alla Sardegna nella tornata del 20 gennaio ultimo scorso, lorchè il deputato Falqui-Pes implorava compartecipe quell'isola della somma di sussidio stanziata nella categoria 15 del bilancio dei lavori pubblici; altra recente giustizia rendeva alla stessa Sardegna il Ministero e la Camera sugli assegni del suo clero.

Giustizia pure qui si fece alla zona olearia. E finalmente giustizia è in procinto d'essere ancora fatta alla città e provincia di Nizza colla costruzione di una rete di strade propo-

staci dall'onorevole signor ministro dei lavori pubblici col progetto di legge del 21 ora scorso aprile, e motivata colla conclusione di cui mi permetta la Camera di dare lettura. Sono poche parole. (*Ne dà lettura*)

Ed ora, ora che trattasi di renderla commista alla convenienza ed agl'interessi più vitali del primo nostro porto di mare, agl'interessi del commercio della nazione, sareste voi, signori ministri, voi, signori deputati, per negarla?

Deh! non facciamo che in quest'Aula, ove regnar deve la sola giustizia ed essere bandita la predilezione, venga meno la prima per fare luogo all'altra!

Oltre di che, o signori, voti per la linea che io propongo furono emessi da vari Consigli divisionali e dalla Camera di commercio di Genova. E perchè non se ne dovrebbe tener conto? Forse che si radunano i Consigli divisionali, e vi intervengono i rispettivi membri pei loro minuti piaceri? (*Si ride*) Se così mai venisse per avventura creduto o supposto, affeddiddio che poco lusinghiero sarebbe il farne parte.

Convenienza e giustizia stanno quindi contro la linea proposta dal Ministero, e considerazioni della più alta importanza, come bene ed assai meglio di me vi dimostrarono gli oratori che mi precedettero, militano per la variante che vi propone la maggioranza della vostra Commissione. Accogliete questa, o signori, respingendo, come io respingo, l'altra, chè questa sola ci sarà d'arra e pegno pel proseguimento per terra della nostra comunicazione colle ferrovie svizzere. Andiamo per terra laddove possiamo. E qui io credo il vero caso di dire che *terra stat* (*Movimenti*), anzichè star possano al caso nostro le moventesi infide onde del Verbano accompagnate da tanto gravi inconvenienti, sia nei rapporti materiali che politici, stativi posti innanzi nel corso di questa discussione.

A facilitarne l'opera ed a toglierne d'imbarazzo l'erario potreste avere una compagnia che si offrisse ad accettabili condizioni; avete dei municipi, quelli cioè di Borgomanero e d'Orta, i quali, sebbene in non felici condizioni finanziarie, tuttavia, animati da spirito patrio e da ben lodevole gara, vi offrono gratuito il terreno occupando per questa linea nei loro territori, senza accennare, per amor di brevità, le offerte di altri.

Non vi fermi la tanto messa in campo necessità di *far presto*, stivi davanti meglio quella di *far bene*.

Signori, fedele alle mie promesse, io conchiuderò, e conchiuderò lasciandovi un ricordo. Questo ricordo sta in ciò che, non essendovi aderito al principio inconcusso che l'industria privata è il proprio effettivo mezzo in ogni speculazione, il cui fine principale è l'interesse ed il lucro, cose delle quali dovrebbe essere scevro il Governo, chiamato solo a temperare e regolare gl'interessi ed i lucri medesimi, dietro un primo, altri errori si sono commessi nel nostro paese in materia di ferrovie, prendendo le cose anche con soverchia flemma.

Guardatevi dall'andare in fretta ad Arona, perchè si va a commetterne un altro assai più grave, e del quale avremo a pentirci.

Faccia il Cielo che io non sia un indovino verace quale altra Cassandra (*Si ride*), e che voi, o signori, non abbiate un giorno a dire: *Oportet studuisse*. (*Movimenti diversi*)

**BIANCHETTI.** Domando la parola per fare una proposta.

Il signor ministro dei lavori pubblici ha parlato ieri l'altro di un nuovo articolo da aggiungersi a questo progetto di legge, nello scopo d'impegnare fin d'ora lo Stato a dare un premio d'incoraggiamento alla società che si presentasse col progetto d'intraprendere con una strada ferrata il passaggio delle Alpi.

L'annuncio di questo nuovo articolo di legge pare che abbia incontrato molto favore nella Camera.

Sarebbe pertanto necessario che ognuno di noi lo conoscesse, onde sapersi regolare nella discussione generale. Io perciò pregherei il signor ministro dei lavori pubblici a volersi compiacere di deporlo sul banco della Presidenza, acciocchè ne fosse eseguita la stampa e la distribuzione a noi tutti.

**CAVOUR**, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. L'onorevole preopinante, facendo allusione ad alcune parole pronunziate dal mio collega il ministro dei lavori pubblici, disse essere intenzione del Ministero di proporre un articolo addizionale al suo progetto di legge, inteso a porre il Governo in grado di cooperare alla costruzione d'una strada ferrata oltr'Alpi.

Io credo che le parole del mio collega non suonassero precisamente così. Il Ministero non ha stimato d'introdurre nel suo progetto quest'articolo di legge, perchè importava una specie di voto di fiducia da chiedersi alla Camera. Il ministro dei lavori pubblici ha detto che, quando fossimo giunti alla discussione degli articoli, e quando fosse invitato a manifestare i suoi divisamenti intorno ai mezzi di favorire il prolungamento della strada al di là del lago e delle Alpi, avrebbe fatto conoscere nel modo il più preciso le sue idee, e che, quando fosse ravvisato opportuno di formularle in un articolo di legge, avrebbe ciò fatto, od accettata, ove la trovasse conveniente, quella formola che fosse per essere presentata.

Io credeva di dover lasciar esaurire la discussione generale; ma, qualora io ed i miei colleghi fossimo stati interpellati fin d'oggi, avremmo manifestato la nostra opinione sui mezzi che il Governo intende di adoperare per facilitare la costruzione della strada oltre al lago, e lo farei all'istante, se l'ora tarda non me ne distogliesse, perchè ciò richiede di entrare in vari ed estesi particolari. Bisogna esaminare i differenti modi coi quali un Governo può favorire la costruzione delle strade ferrate, paragonarli fra loro e vedere quale, nelle condizioni in cui si trova la strada ferrata oltre il lago rispetto al nostro commercio, sia da preferirsi.

Lo ripeto, il Governo sarebbe pronto a farlo fin d'ora, se all'uopo non si richiedesse forse una mezz'ora di esposizione.

**FARINA PAOLO.** Fin dal primo giorno che si aperse questa discussione, avendo intesa la dichiarazione fatta dal signor ministro, io mi sono fatto iscrivere per fare una proposta nel senso a un dipresso accennato or ora dal signor ministro. Io conservo tutta la mia iscrizione per tale oggetto, e spero che domani, venendo il mio turno, potrò proporre un emendamento che stimo possa incontrare l'aggradimento della Camera.

**FALEOCAPA**, ministro dei lavori pubblici. Io ho detto alla Camera che, per ismentire sempre più quelle insinuazioni che si andavano facendo, e che avete sentito ripetere anche oggi, cioè che il ministro dei lavori pubblici ed il ministro delle finanze non si volessero prendere alcun pensiero per la continuazione della strada oltre ad Arona, per far cessare, dico, queste insinuazioni, ho dichiarato che non avevamo difficoltà d'introdurre nella legge da noi proposta un articolo coordinato alla continuazione di questa strada. Io ho detto che quest'articolo sarebbe stato formulato da alcuno di coloro che più vivamente s'interessavano a questa comunicazione colla Svizzera, oppure da noi, essendo evidente che, quando la formola proposta non fosse da noi stimata acconcia, avremmo sempre avuto il diritto di sostituirla un'altra.

Aggiungo poi che intendo che quest'emendamento consista in un articolo da aggiungersi al nostro progetto di legge, appunto perchè il nostro progetto costituisce un sistema; e mi riservo, quando la Camera vorrà ascoltarli, di dimostrare che veramente il progetto della Commissione non è un sistema, e che si sarebbe così male introdotto in esso quest'articolo di legge col quale non potrebbe reggere in niun modo. Dunque io penso che bisogna terminare la discussione, e, se la Camera prende in considerazione il progetto ministeriale, allora starà benissimo l'articolo che vogliamo aggiungere; ma esso non potrebbe essere aggiunto al progetto della Commissione.

**PRESIDENTE.** La parola spetta al deputato Valerio.

**VALERIO.** Io credo che la proposta dell'onorevole Bianchetti potrebbe essere ammessa, ove sia ristretta ad invitare quelli che intendono proporre qualcuno di questi emendamenti essenziali, a comunicarli alla Presidenza, acciocchè li faccia stampare e distribuire ai deputati, e li trasmetta ad un tempo alla Commissione, onde dia sopra di essi il suo parere.

Questi emendamenti sono ormai conosciuti da molti membri della Camera, e pare anzi che vi sia stata qualche intelligenza col Governo. Essi cambiano interamente la questione, e pare utile che tutti li conoscano e li apprezzino, affinché, quando siano conosciuti ed apprezzati, la discussione generale pigli la direzione che deve prendere, e non si sprechi più il tempo inutilmente in una questione fittizia come si è fatto finora.

Io quindi muto la proposta dell'onorevole Bianchetti in quest'altra, che cioè quelli dei ministri o deputati che vogliono proporre emendamenti essenziali (credo che ve ne sono due in corso), vogliano deporli sul banco della Presidenza, affinché siano stampati, distribuiti ai deputati e trasmessi alla Commissione.

**BIANCHETTI.** Domando nuovamente la parola.

**PRESIDENTE.** La parola spetta al signor presidente del Consiglio.

**CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze.** Io non mi oppongo a questa proposta, ma, come ministro, non posso fare stampar nulla, perchè il Ministero finora non ha concretato le idee che intende di sottoporre alla Camera. Se fosse una questione ordinaria, crederebbe più opportuno di non formularla in un articolo, per lasciare maggior facoltà al Governo; ma, al punto a cui è giunta la discussione, io stimo che non vi sia alcun inconveniente che ciò sia in forma di legge stabilito.

L'onorevole Valerio ha detto che vi fu una specie di accordo tra il Ministero ed alcuni deputati.

Quello che posso asserire alla Camera si è che le opinioni che ho esposte ad alcuni deputati le aveva manifestate al signor La Nicca ed al suo collega quattro mesi or sono quando vennero a tenermi discorso di quell'impresa; le cose che dissi a quei signori ed al signor cavaliere Carbonazzi che li accompagnava, le ho ripetute ai deputati che vennero a parlarmi della linea oltr'Alpi, e le avrei dette alla Camera da quattro o cinque mesi, se la questione di questa strada ferrata fosse stata posta allora in discussione. Desidererei però, se fosse possibile, prima che questo fosse stampato e fatto di pubblica ragione, di poter esporre le ragioni che, a mio senso, debbono provare come il modo di concorso che verrà stabilito d'accordo tra il Ministero ed alcuni deputati, sia il solo che possa giovare efficacemente, senza imporci troppo gravi sacrifici e senza gravi inconvenienti, all'esecuzione dell'impresa della strada ferrata dei due laghi.

(I deputati scendono dai loro stalli.)

**PRESIDENTE.** Prego i signori deputati di trattenersi un momento per udire una comunicazione del Governo.

#### CONVENZIONE TELEGRAFICA COLLA FRANCIA.

**DABORMIDA, ministro degli affari esteri.** Ho l'onore di presentare alla Camera un progetto di legge per l'approvazione di una convenzione telegrafica stipulata colla Francia. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1782.)

**PRESIDENTE.** La Camera dà atto al signor ministro della presentazione di questo progetto di legge.

#### RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PER UN CREDITO DI 400 MILA LIRE AL GOVERNO PER IMPRESTI AI CITTADINI SARDEI, I CUI BENI FURONO COLPITI DI SEQUESTRO DAL GOVERNO AUSTRIACO.

**BERTI, relatore.** Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione della Commissione sul progetto di legge intorno ad un credito di lire 400 mila per prestiti agli emigrati naturalizzati, i cui beni furono sequestrati dall'Austria. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1695.)

A questa relazione sono uniti documenti relativi a questa vertenza.

**PRESIDENTE.** Questa relazione sarà stampata e distribuita.

**VALERIO.** Io invito il Ministero a voler deporre sul banco della Presidenza la lista degli emigrati i quali ottennero la cittadinanza sarda.

**CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze.** Io vorrei che la Camera fosse in numero per deliberare, perchè io non stimerei di poter aderire alla proposta del deputato Valerio.

Io non vedo che possa sortire alcun utile da questa pubblicazione: temo anzi che per avventura ne potrebbero risultare piuttosto degli inconvenienti, motivo per cui la Camera mi dispenserà dallo sviluppare la seconda parte della mia proposizione.

**VALERIO.** Non ho domandato la pubblicazione; ho domandato solo il deposito nelle mani del presidente della Camera.

**CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze.** Io ripeto, quantunque questo sarebbe meno grave della pubblicazione, che io non so vedere come questo deposito possa essere di alcun utile; quindi prego la Camera a tenermene dispensato.

La seduta è levata alle ore 5 1/2.

#### Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Seguito della discussione del progetto di legge pel prolungamento della ferrovia da Novara al lago Maggiore;

2° Relazione di petizioni riguardanti lo scalo della ferrovia di Novara;

3° Discussione del progetto di legge per autorizzare la divisione amministrativa di Sassari di contrarre un mutuo.