

TORNATA DEL 4 MAGGIO 1853

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO RATTAZZI.

SOMMARIO. *Relazione sul progetto di legge per dar facoltà alla divisione di Cuneo di eccedere il limite dell'imposta pel corrente anno — Relazione sugli spogli delle spese generali dell'anno 1848 — Atti diversi — Seguito della discussione generale del progetto di legge pel prolungamento della strada ferrata da Genova e Novara al lago Maggiore — Dispaccio del sindaco di Genova — Discorso del deputato Farina Paolo e sua proposizione di un articolo d'aggiunta — Discorso del ministro delle finanze, e sua presentazione di alcuni articoli — Osservazioni del deputato Torelli — Comunicazioni e proposta sospensiva del deputato Bianchetti — Opposizioni del ministro dei lavori pubblici e delle finanze e del deputato Iosti — Parole in favore di quella proposta dei deputati Cadorna, Valerio e Pernati — Invio alla Commissione della proposta del deputato Farina Paolo — Presentazione di un progetto di legge del ministro della guerra per la leva annuale di 10 mila uomini.*

La seduta è aperta alle ore 1 e 1/2 pomeridiane.

AIRENTI, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente.

CAVALLINI, segretario, espone il seguente sunto di una petizione ultimamente pervenuta alla Camera:

5156. Bosio Vincenzo e Cavalletto Giacomo, rassegnando alcuni riflessi per dimostrare che il progetto della città di Torino di circondarsi di muro è sommamente lesivo agli interessi di una gran parte della popolazione, chiedono l'intervento della Camera elettiva in sì importante questione.

PRESIDENTE. Sottopongo all'approvazione della Camera il processo verbale della tornata precedente.

(È approvato.)

Invito il deputato Guillet a prestare giuramento.

GUILLOT presta il giuramento.

RELAZIONI: — SUL PROGETTO DI LEGGE PER AUTORIZZARE LA DIVISIONE DI CUNEO AD ECCEDERE IL LIMITE DELL'IMPOSTA; — SUL CONTO AMMINISTRATIVO DELLE SPESE GENERALI PER L'ESERCIZIO 1848.

FARINI, relatore. Ho l'onore di deporre la relazione sul progetto di legge presentato dal ministro dell'interno per autorizzare la divisione amministrativa di Cuneo ad eccedere i limiti dell'imposta per l'anno corrente. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1465.)

DESPINE, relatore. J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Présidence le rapport de la Commission sur le compte administratif pour les dépenses générales de 1848. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 281.)

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

MICHELINI. La Camera rammenterà che il progetto di legge, di cui il deputato Farini ha deposta testè la relazione, è stato presentato dal Ministero sin dal 14 febbraio scorso, e che tanto l'onorevole presidente quanto il deputato di Cuneo

hanno insistito perchè questo progetto fosse finalmente convertito in legge.

Di quest'urgenza non si potrà dubitare, se si riflette che, per mancanza di una decisione sulla domanda del Consiglio divisionale di Cuneo, il Ministero non avendo ancora potuto approvare il bilancio di quella divisione, molti degli affari amministrativi rimangono sospesi.

Prego pertanto la Camera di dichiarare che questa legge sia discussa in via d'urgenza, e propongo ad un tal fine che la discussione abbia luogo, terminata l'attuale sulla strada da Novara al lago Maggiore.

PRESIDENTE. Finita questa legge, vi è già all'ordine del giorno la discussione della petizione relativa allo scalo della strada ferrata da Torino a Novara. Dopo si potrà mettere in discussione il progetto di legge di cui fa cenno il deputato Michelini.

VALERIO. Io ho domandata la parola sull'incidente che ha terminata la discussione nella tornata di ieri.

Io mi faceva a chiedere, sul fine della seduta di ieri, che il Ministero deponesse sul tavolo della Presidenza la lista di tutti gli emigrati che erano stati fatti cittadini sardi; il presidente del Consiglio ha risposto che non vedeva l'utilità di questa trasmissione, e che per contro temeva degl'inconvenienti gravi, qualora questa trasmissione avesse avuto luogo, aggiungendo desiderare di non essere costretto a spiegare meglio quali fossero questi gravi inconvenienti. Io, per parte mia, penso che il deposito di questa lista nelle mani della Presidenza possa tornare di un utile grandissimo in occasione del dibattimento sulla legge portante un sussidio a quegli emigrati medesimi ora nazionalizzati, e non posso figurarmi gl'inconvenienti a cui accennava l'onorevole presidente del Consiglio; ma, siccome ho fermo, nella grave vertenza che occupa lo Stato nostro colla potenza austriaca, di non recare verun disturbo all'azione governativa, io non ispingerò il presidente del Consiglio a dare quelle spiegazioni che egli crede pericolose; quindi ritiro la mia proposta, riservandomi a tempo più opportuno di fare in proposito delle concessioni della nazionalità e della pubblicità che queste concessioni debbono avere, una proposta legisla-

tiva, valendomi del diritto d'iniziativa che hanno tutti i deputati.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. Il deputato Arconati scrive che, per alcuni affari che lo obbligano ad allontanarsi da Torino, gli occorre il congedo di un mese.

Se non vi sono opposizioni, questo congedo s'intenderà accordato.

(È concesso.)

Il deputato Crosa scrive parimente che, per alcune gravi circostanze di famiglia, abbisogna del congedo di giorni venticinque.

(È concesso.)

SIMONETTA. Io domando che la Camera voglia dichiarare d'urgenza la petizione 5156, di cui testè si è letto il sunto, mirando essa a che alcuni provvedimenti del municipio di Torino, che aver debbono la loro sanzione in questi ultimi giorni, vengano sospesi e più maturamente studiati.

(È dichiarata d'urgenza.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA FERROVIA DA GENOVA PER NOVARA AL LAGO MAGGIORE.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la continuazione della discussione del progetto di legge relativo alla ferrovia da Novara al lago Maggiore.

Darò anzitutto lettura d'un dispaccio elettrico, indirizzato testè dal sindaco di Genova:

« Il Consiglio comunale, congregato straordinariamente con autorizzazione dell'intendente generale, ha preso ieri sera la seguente deliberazione:

« Il Consiglio, considerando che la strada la quale mette ad Arona, potendo essere costruita in più breve tempo, favorisce di più i bisogni attuali del commercio di Genova, emette voto perchè la Camera adotti per ora la strada da Novara ad Arona.

« Ma, siccome questa non potrebbe raggiungere lo scopo a cui dobbiamo mirare, se al di là del confine svizzero non si protraesse immediatamente al lago di Costanza, così emette un voto perchè la Camera faccia prendere il conveniente impegno dal Ministero, onde favorisca in ogni modo la costruzione della strada che più brevemente conduca al lago di Costanza. »

Il deputato Farina ha facoltà di parlare.

FARINA PAOLO. Dura da cinque giorni la discussione relativa alla preferenza da darsi alle strade ferrate, ovvero alle vie per acqua nel condurre le merci che da Genova si dirigono al lago di Costanza. Fatti furono contrapposti a fatti, cifre a cifre, risultati d'inchiesta a risultati d'inchiesta, e, dopo tanto dibattere e tanto contrastare, sono assai dubbioso se la Camera si trovi attualmente più illuminata che nol fosse prima che le discussioni incominciassero.

Ma donde dipende questa pretesa contraddizione? Sono forse meno veri i fatti che da una parte e dall'altra vengono allegati? No, certamente, ma sibbene, a mio credere, troppa generalizzazione, e conseguentemente errore nell'apprezzamento loro, mentre, e quelli che da una parte, e quelli che dall'altra parte vennero adottati, sono tutti la conseguenza

d'uno stesso ed identico principio, al quale spero che conseguentemente anche la Camera vorrà aderire. Ma, onde mostrare quale veramente sia questo principio che regola generalmente l'industria dei trasporti, mi è forza, o signori, risalire brevemente all'analisi dell'industria medesima.

Non avvi chi siasi alquanto occupato dell'economia di quest'industria, il quale non conosca che le spese relative ad essa si dividono in *fisse e costanti*, che debbono cioè sempre farsi, qualunque sia l'estensione che debba percorrere la merce che si trasporta, ed in *ispese*, invece, *proporzionali* alla lunghezza del cammino percorso.

Quanto alle spese proporzionali al cammino percorso, ognuno le rileva da sè, e non è perciò d'uopo ch'io mi estenda ad analizzarle; quanto alle spese fisse poi, siccome non è egualmente chiara e precisa l'idea che uno se ne forma, mi sia lecito d'indicare quali le rilevo da un libro accreditato che tratta di questa materia.

Le spese fisse si compongono nel modo seguente:

« 1° La prise à domicile de la marchandise et sa conduite au lieu de chargement;

« 2° Les frais de reconnaissance de la nature et du nombre des colis, de la solidité des emballages, de l'identité des marques, de pesage, de loyer des magasins ou hangars d'attente, depuis l'arrivée du camion jusqu'à la prise en charge;

« 3° Le travail mental de la combinaison des chargements et la rédaction ou vérification des lettres et contre-lettres de voiture, et feuilles de route qui se résolvent en frais de bureau;

« 4° Le chargement de la marchandise et la surveillance de ce chargement, le montage des baches, etc.;

« 5° Pour les entreprises régulières: les chances de départ à charge incomplète et de non charge aux stations intermédiaires où l'on dépose de la marchandise, le retour à vide;

« 6° La bonification aux correspondants qui reçoivent la marchandise, la reconnaissent et qui effectuent les recouvrements, veillent à la remise à domicile et à la réexportation;

« 7° Le déchargement de la marchandise, le loyer des emplacements sur lesquels cette opération a lieu, la surveillance de cette opération;

« 8° Le camionnage et la remise à domicile;

« 9° Les chances de retard dans les paiements, et pertes d'intérêt, de mauvaises créances, de répétition ou retenues pour expiration des délais de la lettre de voiture;

« 10. La rémunération de l'entrepreneur commissionnaire. »

Queste spese, le quali vennero in complesso calcolate dalla Camera di commercio di Genova a lire 13 per tonnellata, vengono invece portate da questo libro, attesa la differenza di circostanze in cui generalmente si trova l'industria dei trasporti in Francia, assai più favorevoli che non a Genova, vengono invece portate a lire 10 per tonnellata. Suppongasi che qualche diminuzione si possa fare quando è molto avviato questo commercio di trasporto, e quindi si riducano a 7 od 8 lire soltanto.

Quello che ad ogni modo si deve sempre ritenere in massima si è che, qualunque volta vi sia interruzione nella via, nel mezzo che serve di trasporto di queste merci, o tutte od una gran parte di queste spese è forza rinnovarle; d'onde ne avviene un aggravamento nella totalità delle spese di condotta, per cui si accresce di un terzo, e talvolta della metà, la spesa che, senza questa interruzione, si sarebbe dovuto fare.

Non è dunque semplicemente la circostanza dei vantaggi delle strade ferrate sopra i vantaggi delle strade per acqua che si deve considerare, ma bensì anche la circostanza se dal luogo di partenza a quello di destinazione vi siano mezzi di condotta, pei quali si evitino le ripetizioni di queste spese fisse.

Sicuramente, se noi esaminiamo la natura dei trasporti, le strade ferrate presentano vantaggi che non hanno le strade per acqua. Primieramente, come molto bene osservò l'onorevole Chevalier, nelle strade ferrate non si verificano le cause che moltiplicano le resistenze in ragione della celerità del moto, il che invece si verifica nelle vie per acqua. In secondo luogo, egli è innegabile che le strade ferrate sono a preferirsi per il trasporto dei viaggiatori e delle merci a grande velocità; in terzo luogo, è pure innegabile che i viaggiatori e le merci a grande velocità essendo trasportati sulle strade ferrate, queste possono facilitare sui trasporti a piccola velocità, perchè hanno già dei guadagni sui trasporti dei viaggiatori e delle merci a grande velocità. Ma questi non sono vantaggi tali che servano, in ogni caso, a far accordare la preferenza alle strade ferrate sulle strade per acqua, qualunque volta queste strade per acqua abbiano dietro di sé un lungo tratto di via d'acqua, od una assai lunga se ne spieghi loro davanti.

Così, per esempio, i bastimenti che provengono dai mari dell'America, dalle Indie o da altri porti, giunti a Douvres o a Folkstone, non iscaricano le loro merci per profittare della strada ferrata, ma bensì vanno a scaricarle a Londra, non essendovi bastevole distanza perchè quel piccolo vantaggio che potrebbero ritrarre dall'essere trasportate sulla strada ferrata anzichè dall'acqua, compensi le maggiori spese che si dovrebbero incontrare, di carico e di scarico, ed altre fisse, relative alle merci medesime.

Lo stesso si dica sul canale Erriè in America, il quale venne addotto ad esempio dall'onorevole Menabrea. Il canale Erriè ha una lunghezza di 125 leghe, e comunica con un lago che ha una lunghezza di 80 leghe; si interna dunque la mercanzia, che arriva nella baia d'Hudson, sul continente americano, di niente meno che di 1120 e più chilometri, ed allora è naturale che non conviene lo scarico delle merci, ma che conviene proseguirne il trasporto col mezzo dei bastimenti provenienti o dall'Europa o da altre parti del mondo; per conseguenza, sebbene il vantaggio in massima delle strade ferrate sui canali, in casi uguali, non si possa contrastare, non è però questa massima così assoluta, che non ammetta eccezione. Ma la massima che non ammette mai eccezione, che costantemente si verifica, si è che la linea più conveniente è sempre quella che è continua, e che conseguentemente evita la reiterazione delle spese di riconoscimento o registrazione delle mercanzie, e di carico e scarico, e tutte le spese delle quali ebbi l'onore di farvi avvertiti prima d'ora, che compongono le *spese fisse* di ciascun trasporto.

Ora, sulla linea che deve congiungere Genova col lago di Costanza, due sono gli ostacoli principali che si oppongono alla *continuità* della medesima, ove si scelga la linea del Lukmanier, ed io credo che questa si possa, anzi si debba preferire anche per questo motivo, giacchè, se si scegliessero altre vie, non due soltanto, ma parecchi ostacoli si presenterebbero, e quella del San Gottardo ne presenterebbe otto, come osservò la Commissione, e quindi si dovrebbero su di lei aumentare smisuratamente le spese fisse, perchè converrebbe caricare, scaricare, verificare, registrare, insomma rinnovare, almeno per la massima parte, quel com-

plesso di operazioni delle quali si compongono le spese fisse medesime.

Ora, fra i due ostacoli che s'incontrano da Genova al lago di Costanza pel Lukmanier, avvi una grande diversità, perchè primieramente l'uno è gravissimo e difficilmente superabile, e sono le Alpi; l'altro invece non è così grave, nè tanto difficilmente superabile, perchè con non grande diversità di spesa si può egualmente conseguire l'intento, ed è il lago Maggiore.

Quale dunque sarà l'ostacolo che si dovrà tentare di vincere pel primo, onde attivare le comunicazioni fra il porto di Genova, punto di partenza, ed il punto obbiettivo del commercio di Genova, che è il lago di Costanza?

Sarà senza dubbio quello di superare le Alpi. Infatti io credo che, se si verrà, come spero, a trovare chi s'incarichi dell'esecuzione di questo passaggio, certamente non si richiederanno meno di 4 o 5 anni per poterlo mandare ad effetto, mentre io sono persuaso che in un anno e mezzo o due anni si troverebbe, volendo, chi costruirebbe una strada continua lungo il lago o in una direzione più o meno al lago ravvicinata.

Ciò posto, io credo che, nell'occuparsi onde vincere la discontinuità della via, si debba la Camera soprattutto preoccupare di vincere quello che presenta un ostacolo molto grave e di grande conseguenza, quale si è indubbiamente il passaggio delle Alpi.

Ed io credo che il Governo e la Camera debbano dimostrare questa ferma loro volontà ora e prontamente, giacchè appunto in questo momento si stanno maturando grandi imprese commerciali, le quali fallirebbero al loro scopo, se i poteri legislativi ed il Governo non dessero l'affidamento di procurare a queste imprese commerciali quell'ampiezza di sbocchi, senza dei quali esse non possono sussistere.

In fatto di commercio, l'estensione dei mercati, sui quali potere smerciare i prodotti, è il fatto capitale ed essenzialissimo. Noi vediamo infatti l'Inghilterra intraprendere una guerra colla China per null'altro che per aprirvisi uno sbocco al suo commercio; noi vediamo attualmente l'America fare una spedizione nel Giappone a un dipresso per lo stesso effetto. Non deve quindi recar meraviglia, se anche il commercio di Genova desidera di vedere assicurata tutta quell'ampiezza di sbocchi che gli ripromette la sua posizione geografica.

In questo momento si parla della costruzione, per parte della città e dei negozianti di un *dock* che costerà molti milioni, si tratta dell'attivazione di una società per le comunicazioni transatlantiche, si parla di grandi officine, di grandi manifatture; insomma si direbbe che la nostra è un'era di sviluppo commerciale e industriale per tutto lo Stato, e per Genova principalmente.

Ma se tutto questo sviluppo che ora si manifesta non si assicura mediante apertura di sbocchi che diano una certezza di prospero avvenire, egli è certo che tutti questi sforzi rimarranno paralizzati, e fors'anche tutte queste intraprese non si condurranno a termine. È dunque sommamente necessario di accertare prontamente a questo sviluppo commerciale e industriale quegli sbocchi che gli sono necessari; e questo non si può assolutamente conseguire se non ravvicinando, per così dire, il porto di Genova al lago di Costanza, che è il punto dove quest'ampiezza di mercati può essere al porto di Genova dischiusa.

L'onorevole Torelli presentò l'altro giorno alla Camera una tabella avuta da uno spedizioniere, dalla quale risulta che nelle circostanze attuali il porto di Genova si troverebbe

in condizione peggiore di quella di tutti gli altri porti i quali affluiscono al lago di Costanza, ma nel riferire il contenuto della tabella medesima ha ommesso, forse inavvertentemente, una parte che io credo opportuno di leggere alla Camera, perchè mostri come, costrutta realmente una strada ferrata continua tra Genova ed il lago di Costanza, il porto di Genova, invece di essere in condizione inferiore di quella di tutti i suoi concorrenti, si trova in condizione migliore di essi.

L'onorevole deputato Torelli avendo depresso al banco della Presidenza la lettera da cui aveva estratta la tabella che stampata fece distribuire ai deputati, io mi sono permesso di copiare dalla suddetta lettera queste altre espressioni:

« Da ciò risulta ad evidenza che, se Genova vorrà vincere la concorrenza di Marsiglia e dei popoli del nord, vorrà studiarsi di profittare di tutti i vantaggi immaginabili della via e ridurre la condizione della concorrenza alla semplice questione di distanza, nel qual caso il costo da Genova al lago di Costanza non giungerà che a lire 6 50 il quintale.

« Questo vuol dire che anche Havre, secondo quella tabella, pagando 8 lire, Genova avrà su Havre lire 1 50 di vantaggio, quando quella strada continua sia stabilita. »

Prosegue inoltre la lettera colle seguenti parole, le quali mostrano all'evidenza come sia necessaria la continuità della strada medesima per conseguire questo scopo.

« Osservazioni. Nella tabella suddetta si è supposto che tutte le linee ferrate in costruzione e seriamente progettate siano compiute. »

In queste si notano principalmente, per Genova l'intera linea del Lukmanier percorribile con locomotive senza interruzione, e ciò perchè quando siavi interruzione, ripeto, si ricade nel maggiore dispendio delle spese fisse, dispendio più o meno grande secondo che più o meno grande è l'estensione delle dette spese a norma delle circostanze.

Questa verità fu luminosamente dimostrata dalla Commissione, fu ammessa dal Ministero, riconosciuta da quelli che la combatterono, accennata nel dispaccio che si ricevette testè, relativo alla deliberazione del Consiglio comunale di Genova, dimostrata dalla Camera di commercio di quella città, ed io ritengo che nessuno in questa Assemblea vorrebbe, potrebbe, e saprebbe combatterla.

Ma sino a tanto che la certezza di questa continuità di strada non è che in parole, voi vedete, o signori, che lo svolgersi degli avvenimenti che si incalzano nel mondo politico, il facile mutamento nei Governi rappresentativi di Ministero, e mille altre circostanze che qui sarebbe inutile di enumerare, possono rendere queste verità semplicemente un desiderio anziché un fatto.

Per conseguenza io credo che, prima di preoccuparci di qualsiasi altra cosa, debba studiar la Camera di far sì che, volendo facilitare le comunicazioni del porto di Genova col lago di Costanza comunicazioni della più alta importanza, non solo per il porto di Genova, ma per tutto il commercio dello Stato, si debba porre ogni attenzione per vincere ed appianare l'ostacolo più grave che si frappone alla continuità della strada che il lago di Costanza con Genova debbe congiungere. Io mi confermo tanto più in questa opinione, in quanto che, se si riesce da una parte a portar la strada al lago, e se si giugne dall'altra parte ad avere sul confine svizzero una strada che attraversi le Alpi e si unisca al lago di Costanza, non tarderà a sorgere, senza alcun sacrificio per parte dello Stato, una compagnia privata che metterà queste due linee di strada ferrata in comunicazione ed in congiun-

zione fra loro. Se mi fosse lecito di servirmi di un'espressione figurata per esprimermi, direi che la mia conviozione è tale che, allorquando fossimo arrivati in vicinanza del lago da una parte ed al confine svizzero dall'altra, *i rails o regoli si muoveranno da sè per andarsi a congiungere*. Tanto sono convinto della convenevolezza di aver una via di comunicazione continua...

Ma questo intendimento io non posso a meno di insistere nell'idea, che innanzi tutto convenga vincere l'ostacolo maggiore del passaggio delle Alpi, giacchè, quanto al minore del tragitto del lago, ho la certezza che potrà essere in qualsiasi modo agevolmente superato.

Quindi ho l'onore di sottoporre alla Camera un articolo, il quale, siccome accenna al più ampio scopo che la legge si deve proporre, cioè quello di attivare la comunicazione tra Genova ed il lago di Costanza, vorrei che si facesse precedere agli articoli che vennero dal Ministero proposti.

Tale articolo, che fu sottoscritto da diciotto de' miei colleghi, è così concepito:

« Articolo 1. È accordato un sussidio sino alla concorrenza di 10 milioni di lire a chi entro lo spazio di anni 6 a datare dalla pubblicazione della presente legge, darà compiuta una ferrovia diretta che da Locarno metta al lago di Costanza.

« È fatta facoltà al Governo di addivenire allo sborso di tale sussidio anche rateatamente, ed a misura dell'avanzamento dei lavori, e mediante le opportune cautele pel compimento dell'opera.

« A tale oggetto è aperto al Governo un credito di 10 milioni di lire da iscriversi ripartitamente ed in somme non minori di due milioni per anno sui bilanci dello Stato del 1854 e successivi. »

Il tenere di quest'emendamento mi pare che possa evitare le obiezioni che faceva l'onorevole deputato Cadorna, cioè che si potessero spendere dei danari fuori Stato, i quali poi non ritornassero a vantaggio dello Stato nostro. Questo inconveniente, ripeto, mi pare qui evitato in due modi, prima perchè le comunicazioni col confine svizzero per noi sono accertate; giacchè, quand'anche si voglia che siano perpetue le meno perfette del lago, pure ad ogni modo esse sono accertate. In secondo luogo, perchè nel secondo articolo si dà incarico al Governo di usare le debite cautele, perchè debba avere effettivamente luogo l'apertura della strada diretta fra Locarno ed il lago di Costanza.

Con questo infine si dà al commercio ed all'industria, che ora stanno per prendere uno straordinario sviluppo, tutta l'assicurazione possibile, mentre lo Stato adotta di cominciare a contribuire in quest'intendimento fino dal cominciamento dell'esercizio del bilancio immediatamente successivo al presente, e che quanto prima verrà, spero, dal signor ministro presentato alla nostra approvazione.

Con ciò io credo che il paese, i commercianti, i manufacturieri acquisteranno la certezza che l'attuale non resta più una semplice promessa, ma diventa una vera *deliberazione legislativa*, sulla quale tutti gli industriali, possono calcolare.

Io spero quindi che quest'emendamento al progetto di legge verrà favorevolmente dalla Camera accettato.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Esordirò come l'onorevole preopinante, cioè col chiedere scusa alla Camera di entrare in aringo dopo cinque giorni di dibattimenti; tuttavolta fo promessa di non inoltrarmi sul terreno tecnico, dove fecero così bella prova gli onorevoli oratori che presero a vicenda a combattere ed a propugnare

il progetto di legge ministeriale; io tratterò unicamente la questione finanziaria per far conoscere alla Camera quali siano le vere e precise intenzioni del Governo rispetto alle strade ferrate che congiunger debbono il nostro paese colle regioni occidentali e centrali dell'Europa.

Da molti oratori, e particolarmente dal mio onorevole amico il deputato Pernati si è posto in dubbio il fermo intendimento del Governo di promuovere la costruzione d'una strada oltre l'Alpi, intesa a congiungere il lago Maggiore colle valli del Reno. Si è detto che il Ministero aveva rivolte tutte le sue cure alle strade della Savoia, e che quindi fosse suo intendimento di rimandare ad epoca indeterminata la costruzione della strada del Lukmanier.

Quest'opinione, debbo dirlo, è assolutamente insussistente. Egli è vero che il Ministero ha promosso e promuove per quanto sa e può la strada della Savoia, ma ciò facendo egli crede, non già di allontanare, ma bensì di accelerare il tempo in cui potrà promuovere e mandare ad effetto la strada del Lukmanier. Ed in vero, o signori, non trattasi qui di due strade rivali, di due strade parallele; tutt'altro, l'una è intesa a congiungere l'oriente coll'occidente, l'altra invece va da mezzogiorno a nord-ovest; l'una congiunge la valle del Po colla Francia e coll'Inghilterra, l'altra questa stessa valle colla Germania orientale; una finalmente ha per iscopo lo sviluppo del nostro commercio esterno, l'altra il nostro commercio di transito, cosicchè queste due strade nè per la direzione nella quale corrono, nè per la natura dei commerci che tendono a favorire, possono farsi concorrenza, e nuocersi menomamente. Quindi io ripeto, nel promuovere la strada del Moncenisio noi non abbiamo stimato di far cosa che potesse menomamente allontanare la strada del Lukmanier.

Ma ci si dirà: perchè avete pensato prima alla strada del Moncenisio che alla strada del Lukmanier? E perchè si è voluto in seguito istituire un paragone sull'utilità relativa di queste due strade? Io fra breve dirò i motivi per quali il Ministero ha dovuto o, per dir meglio, ha potuto spingere più celeremente la strada della Savoia, ma prima farò precedere alcune osservazioni su questo paragone fra le due strade.

Si è detto, in fatto d'uomini, che i paragoni sono sempre odiosi, ed io soggiungerei che non lo sono meno quando si tratta d'interessi di provincie, e di agglomerazione, ma io ritengo che queste due strade siano di una natura tale da giovare entrambe a tutte le provincie dello Stato. Ed infatti per cominciare dalla strada della Savoia, se questa giova, come è certo, alla Savoia, giova incontestabilmente a tutta la valle del Po, poichè le relazioni commerciali di questa valle sono principalmente colle regioni alle quali ci avvicina la strada della Savoia, giacchè voi sapete che i nostri risi, le nostre sete, i nostri prodotti secondari vanno la massima parte in Francia.

Ma, si dice, questa strada non gioverà punto al commercio di Genova. Questo, signori, è, a mio credere, un errore madornale. Io tengo per fermo che questa strada gioverà a Genova non meno che a qualunque altra parte dello Stato; ed infatti essa avrà per effetto di diminuire la distanza fra Genova e la Francia e l'Inghilterra di quasi la metà. Quando questa strada sarà compiuta, da Lione a Genova s'impiegherà la metà del tempo che ora ci vuole e forse anche soltanto il terzo, se si tiene conto della via di mare. Ora, o signori, le relazioni commerciali si aumentano facilitando e il trasporto delle mercanzie e la celerità delle comunicazioni delle persone.

Non importa meno ad una gran piazza commerciale di poter spedire velocemente e con poca spesa le merci che essa riceve, che non le importa di essere in pronta e poco costosa comunicazione di persone coi gran centri commerciali. Ora, se Genova ha maggiori relazioni di commercio di merci colle provincie orientali, è in molto maggior relazione di affari di banca colla Francia e coll'Inghilterra. Difatti vedete a Genova quale è la carta che abbonda sul mercato; non è già carta su Augusta, nè su Vienna, ma è quella su Parigi e su Londra: se voi avete da fare o da riscuotere un pagamento in Genova, voi o manderete o riceverete carta su Francia o sull'Inghilterra. Un movimento alla Borsa di Parigi o di Londra produce immediatamente il suo contraccolpo sulla Borsa di Genova; ma io sono certo che un movimento alla Borsa di Augusta, di Berlino o di Vienna non farebbe scapitare nè le azioni nè i fondi a Genova di un centesimo.

Ma, o signori, se il commercio di transito delle merci è importantissimo, tale si è pure quello dei viaggiatori. Un viaggiatore paga sulle strade ferrate la metà almeno di quello che paga una tonnellata di merci.

Gli onorevoli oratori che mi hanno preceduto si sono affaticati a citare e il Teisserenc ed il Say, per dimostrare che le mercanzie non devono pagare che 11 centesimi, e si sono fatte le più grandi meraviglie perchè il Ministero, o non so qual oratore che propugnava il progetto del Ministero, calcolava che pagassero 14 centesimi. Dunque io computo che paghino 11 centesimi, ed allora i viaggiatori massime quelli che vengono dall'estero, i quali per lo più sono di una classe in media più agiata dei viaggiatori interni, pagheranno centesimi 5 e mezzo. Dunque due viaggiatori vi procureranno lo stesso introito che vi dà una tonnellata di merci. Ma si dirà: la mercanzia oltre il lucro della strada ferrata dà luogo a operazioni commerciali, che lasciano un profitto. Questo io non lo nego; ma è vero altresì che il viaggiatore non farà solo che attraversare il nostro paese, poichè questo è abbastanza bello, ed offre bastevoli attrattive per allettare la curiosità dei viaggiatori, onde essi si fermino e a Torino e a Genova e in molte altre città; ed in tutti questi luoghi il viaggiatore darà per lo meno luogo ad altrettanto profitto quanto ne possa dare una mezza tonnellata di merci. Ora egli è evidente che dal lato del trasporto dei viaggiatori questa strada deve aumentare il concorso in Genova, molto più della strada del Lukmanier, pel motivo semplicissimo che i Francesi e gl'Inglese viaggiano molto più dei Tedeschi; su cento viaggiatori che percorrono ogni anno l'Italia, sicuramente i due terzi od i tre quarti vengono dalla Francia o dall'Inghilterra. Dunque questa strada sarà vantaggiosa per la valle del Po, e lo sarà pure per Genova. La strada poi del Lukmanier avrà per Genova una grandissima utilità dal lato del commercio di transito, e questo non fu contestato; ed è perciò naturale che il commercio di Genova insista principalmente per l'attuazione di questa strada.

Dopo ciò debbo spiegare perchè noi abbiamo spinto più celeremente la strada della Savoia che non quella del Lukmanier. Vari sono i motivi di questa nostra deliberazione; motivi tecnici, motivi finanziari e motivi economici. Parlerò prima dei motivi tecnici: e qui non creda la Camera che io voglia internarmi in questo campo; io mi limiterò a dire cose che non possono essere contestate.

In quanto alla linea della Savoia non vi poteva essere dissenso sul suo tracciato, avvegnachè quella linea doveva correre dai piedi delle Alpi fino alla città di Ciamberti, e poi dalla città di Ciamberti diramarsi nella direzione di Lione

e in quella di Ginevra. Intorno a ciò non eravi luogo a dissidio. Invece, per la strada destinata ad unire il Piemonte colla valle del Reno vi era gravissimo dissenso sulla linea a seguire.

Voi sapete che vi erano delle persone molto autorevoli che propugnavano la linea del Grimsel; altre che volevano quella del San Gottardo; altre che promuovevano la linea del Lukmanier; ed altre finalmente, ma poche, che propendevano per i passi del San Bernardino e dello Spluga.

Vi era dunque incertezza, e questa doveva essere dissipata. Era evidente che il Governo non poteva pensare a promuovere efficacemente la formazione di una compagnia, se prima non veniva stabilita la linea che la strada ferrata da costruirsi da questa compagnia dovesse percorrere.

Per dissipare questa incertezza si sono fatti degli studi da una Commissione d'ingegneri, la quale ha fatto un rapporto complessivo ed un rapporto individuale. Mercè questi rapporti mi pare che la questione abbia fatto un grandissimo passo, e che l'incertezza si sia ora ridotta in tali limiti che si possa oramai dal Governo prendere una definitiva risoluzione.

Se ben mi ricordo, la linea del Grimsel è stata definitivamente scartata. Dopo aver letta la relazione del signor Koller, in verità non credo che si possa ancora pensare al Grimsel. Anche il San Bernardino rimane da quel rapporto allontanato. Infatti, quando si pensa alla posizione topografica di quella linea, la quale passa rasente al confine di uno Stato vicino, quando si pensa alle difficoltà che si avrebbero a superare valicato il monte, evidentemente si scorge che il San Bernardino dev'essere abbandonato. Rimane quindi la scelta fra il San Gottardo ed il Lukmanier.

Il San Gottardo offre bensì alcuni vantaggi di direzione, giacchè questa linea giunge direttamente a Basilea, punto in certo modo strategico della nostra strada ferrata, ma ha un immenso inconveniente, inconveniente che fu indicato dai vari oratori e che l'onorevole preopinante ricordava, che cioè per quella direzione non si potrebbe fare una linea continua; ancorchè si superasse il passo del San Gottardo, si troverebbero al di là, giunti ad Andermatt, delle difficoltà tali che io credo assolutamente insuperabili; là dove ci è il famoso *ponte del diavolo* io non so veramente come si potrebbe costruire una strada ferrata.

La via pel Lukmanier invece ha l'inconveniente di correre un tratto assai lungo attraverso a paesi pochissimo popolati; ha quello inoltre di allontanarsi alquanto dalla direzione di Basilea, e finalmente lo svantaggio di percorrere la parte più orientale della Svizzera; ma ha d'altra parte l'immenso vantaggio di presentare il passo forse il men difficile delle Alpi, e di presentare nelle valli che vi danno accesso delle difficoltà superabili coi mezzi ordinari; tanto la valle del Reno che quella del Blenio non presentano gravi difficoltà.

Pare adunque che se si vuole adottare una linea che possa in breve tempo essere resa continua, non vi sia più da esitare, e convenga scegliere il Lukmanier; se poi si stimasse di adottare il sistema delle linee interrotte, forse si dovrebbe dare la preferenza al San Gottardo.

La Camera adunque vede che siamo giunti al punto in cui si può con piena conoscenza di causa determinare la prima questione, cioè la direzione della linea, cosa che non si poteva far prima. Questo è il primo motivo che ci ha indotti a non ispingere con grande rapidità le opere che hanno tratto alla Svizzera occidentale.

Ma vi è una questione economica sulla quale io debbo previamente ragionare, ed è quella che riguarda la natura dei sussidi che il Governo deve dare alle strade ferrate.

Prego la Camera di ammettere per dimostrato ciò che cercherò di provare fra breve, che per la strada svizzera il migliore, anzi io giudico il solo modo di promuoverne la costruzione, sia di concederle un sussidio finanziario, mentre per la Savoia il miglior partito ritengo che sia di accordarle una garanzia d'interesse.

Dato ciò per dimostrato, evidentemente era più facile, nella condizione in cui versava il tesoro negli scorsi anni, di promuovere la costituzione di una compagnia che si assumesse il carico di costruire la strada mediante la garanzia di un interesse, che di promuovere quelle di una società che richiedesse un sussidio di molti milioni.

Nelle circostanze in cui era il nostro credito, l'impegnarsi negli anni 1850, 1851 e 1852 a sborsare una somma di molti milioni doveva naturalmente sgomentare maggiormente il ministro di finanze che non l'obbligo di garantire un interesse, obbligo il quale non poteva che imporre moderati sacrifici, per lungo tempo se vogliamo, ma tuttavia moderati. Laonde, ripeto, negli anni scorsi ci pareva poco opportuno il momento per venire a chiedere al Parlamento la facoltà di impegnare lo Stato col sacrificio di una somma cospicua.

Ma oltre le ragioni tecniche e finanziarie, vi sono ancora delle ragioni politiche.

La costruzione della strada per la Savoia, non dipende insomma che da noi: quando il Governo ed il Parlamento siano d'accordo colla compagnia, possono fargliene la concessione, e nessuna estera potenza può impedirlo: ma per intraprendere la strada della Svizzera bisognava il concorso di tutti i Cantoni nei quali doveva passare: ora, io vi posso accertare che vi è una grandissima difficoltà per concertare questa impresa, la quale veste quasi un carattere internazionale colla Svizzera.

Voi sapete che in virtù delle modificazioni introdotte nella costituzione federale, le grandi opere, come quelle delle strade ferrate, dipendono e dai Governi cantonali, e anche dal Governo centrale. Per molti anni, sino al 1852, il Governo federale non si mostrò gran fatto inclinato per le strade ferrate, e meno che per qualunque altra, per quella del Lukmanier, e ciò per una ragione naturalissima, che la strada del Lukmanier considerata rispetto a tutta la Svizzera, non è nella direzione più favorevole per la Confederazione, perchè percorre l'estrema frontiera orientale anzichè il centro della Confederazione; dunque il Governo svizzero federale non era molto propenso per questa strada; avrebbe desiderato dar la preferenza alla strada del Grimsel o del Sempione, od anche a quella del San Gottardo; perciò, essendo per noi difficilissimo il poter condurre le trattative a termine, abbiamo creduto miglior consiglio di non addivenire a negoziazioni definitive col Governo svizzero finchè non avessimo riuniti gli elementi necessari per sciogliere la questione tecnica, e fossimo in condizioni finanziarie tali che un sacrificio potesse chiedersi senza sgomentare soverchiamente il paese ed il Parlamento.

Questi, o signori, sono i motivi nei quali il Governo, sebbene fosse negli anni scorsi convinto della somma importanza della strada poc'anzi accennata, non poté promuovere l'istituzione di una compagnia per costruirla con quella sollecitudine che usò nella strada ferrata *Vittorio Emanuele*.

Dopo aver giustificato il Governo riguardo ad un rimprovero che, a mio avviso, non era fondato, verrò ora esponendo quali mezzi esso intenda di adoperare per promuovere la costruzione della strada sovra accennata. Io tengo per fermo che il Parlamento si decida in favore della strada del Lukmanier, e che quindi si tratti di costituire una compagnia ad

oggetto di costruire una strada ferrata da Locarno sino al lago di Costanza; giusta tali premesse io cercherò quali mezzi debba il Governo adoperare per promuovere la costituzione di tale compagnia, e la costruzione di questa strada ferrata.

Vari sono i mezzi di cui i Governi hanno fatto uso per favorire la costruzione di strade ferrate che non potevano essere costruite dalle sole compagnie, senza l'aiuto del Governo: tre sono i principali: il primo è di concorrere nella costituzione della compagnia colla sottoscrizione di una parte del capitale, col prendere, come si suol dire comunemente, una parte delle azioni; il secondo è quello di garantire un *minimum* d'interesse; e finalmente il terzo è quello di accordare un sussidio, una somma determinata e fissa. Tutti e tre questi mezzi si sono adoperati non solo da esteri Governi ma altresì da noi, e tutti e tre hanno ottenuto la sanzione del Parlamento.

In quanto al primo io dichiaro schiettamente che, salvi pochi casi speciali di cui farò parola, io lo credo il più cattivo di tutti, e che lungi dal facilitare la costituzione delle compagnie, abbia invece per effetto di rendere queste costituzioni più difficili che mai. Ed invero, se si pone mente allo scopo che si propone il Governo quando entra come azionista nelle strade ferrate, voi vedrete che questo scopo è assolutamente diverso e distinto dallo scopo dei capitalisti che costituiscono le società.

I capitalisti, se addiventano alla formazione di una società, si è nello scopo di ottenere un largo frutto dei loro capitali, e più ancora costituiscono la società colla speranza di potere smerciare le loro azioni con profitto, giacchè, o signori, conviene osservare che tutte le società industriali hanno due fasi: nella prima la società è composta di capitalisti speculatori i quali comprano una grande quantità di azioni nello scopo di smerciarne una grande parte, e di smerciarla con guadagno. A poco a poco queste azioni passano dalle mani dei capitalisti speculatori nelle mani dei capitalisti tranquilli, che non hanno altro scopo fuorchè d'impiegare stabilmente i loro capitali. Io ho osservato che ben di rado al primo stadio le azioni sieno sottoscritte da capitalisti di questa seconda classe; costoro vogliono sempre pagare più caro, e non comprano mai, che quando le azioni sono salite oltre il pari.

Ora, il capitalista speculatore non si associerà mai, od almeno si associerà difficilmente con un corpo morale, sia esso Stato, sia esso divisione o comune, il quale abbia un interesse distinto al suo.

Lo Stato, quando si sottoscrive per azioni, non ha in mira di guadagnare su queste azioni, ma bensì di rendere possibile l'esecuzione di questa strada; e siccome lo Stato non s'impegna a non vendere queste azioni, esso le venderà non al momento il più opportuno, per la speculazione, ma le venderà allorché la necessità delle sue finanze lo richiederanno; quindi il capitalista speculatore si trova associato con un corpo morale, il quale non tiene alcun conto o almeno pochissimo dell'utile di speculazione, e che può da un momento all'altro gettare sopra il mercato una grande quantità d'azioni, e farle ribassare. Perciò io tengo per fermo che coloro che credono che si possa facilitare la costituzione d'una società con sottoscrizioni d'azioni, s'ingannano a gran partito.

L'onorevole deputato Pernati mi dirà forse: abbiamo adottato insieme questo sistema per la strada di Novara; come va che ora ne fate la critica?

Io gli risponderò che è appunto quello che è accaduto per

la strada di Novara che serve a dimostrare la verità di quanto venni esponendo.

Per la strada di Novara, o signori, non hanno concorso fino alla settimana scorsa, se non se persone le quali avevano un interesse diretto alla costruzione di questa strada, un interesse assolutamente distinto da quello che potevano poi avere come proprietari di azioni; chi ha concorso nella strada di Novara sono esclusivamente lo Stato, i corpi morali che sono nella medesima condizione dello Stato, ed i proprietari delle provincie di Vercelli e di Novara.

PERNATI. Novara sola prese 4000 azioni.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Perchè i Novaresi sono intelligenti, e sapevano benissimo che la costruzione di questa strada aumentava il valore dei loro beni. Dirò poi di più che nei Novaresi avvi molto patriottismo, il che essi erano pronti anche a fare un sacrificio pel bene della loro patria. Ma, dico, nessun speculatore si presentò l'anno scorso per sottoscrivere una sola azione della strada ferrata di Novara; in questi giorni scorsi poi, quando si vide l'aumento delle azioni della strada di Savigliano, gli speculatori sono corsi a sottoscrivere queste azioni della strada di Novara, le quali se si fossero potute vendere a premio, io credo che il concorso sarebbe stato il doppio. L'esempio dunque di Novara prova quanto ho detto.

Ma, perchè ci siamo noi disposti di adottare questo sistema relativamente alla strada di Novara? Per un motivo semplicissimo; perchè, cioè, quando abbiamo costituito questa società non potevamo seguirne un altro. Le condizioni del mercato erano tali che non si poteva sperare, senza larghi sacrifici, di ottenere che una società privata speculatrice volesse intraprendere quella strada. Allora abbiamo detto: vediamo di mettere insieme tutti coloro che hanno interesse alla sua costruzione, e forse costituiremo una società, e ci siamo riesciti. Ma qui non si tratta solo di trovar la somma di 16 milioni, si tratta, o signori, di comporre quella di 50 o 60; che anzi, io, a dir vero, credo che se ne richiederanno poco meno di 70, ed è perciò impossibile che i corpi morali e gli uomini devoti al bene del loro paese e filantropi possano mettere assieme questi 70 milioni.

Io penso perciò che bisognerà assolutamente abbandonare questo sistema; ed anzi, usando della massima schiettezza, dirò al Consiglio divisionale di Genova ed alla Camera di commercio, che io li invito caldamente a rinunciare a quel loro divisamento di sottoscrivere delle azioni.

Scartato questo primo mezzo di sussidiare la strada, rimane il secondo, quello della garanzia dell'interesse. Questo sistema ha molti vantaggi e molti inconvenienti. Non voglio tediare la Camera, entrando in tutti questi particolari che stancherebbero la sua attenzione; solo dico che non è possibile il consentire ad una garanzia d'interessi senza imporre nello stesso tempo alla società l'obbligo di sottostare ad una sorveglianza più o meno attiva del Governo. Non potete garantire interessi senza riservare al Governo che fa questa garanzia la facoltà di avere dei commissari che riconoscano se il servizio è regolare, che possano attestare la regolarità e l'esattezza dei conti. Finalmente non potreste, a cagion d'esempio, quando garantite una strada, dare una latitudine assoluta alla compagnia nello stabilire le tariffe, perchè la compagnia potrebbe un bel giorno ridurre la tariffa quasi al zero, e fare che il sacrificio della garanzia aumentasse in una proporzione fuori misura.

Questo sistema si può applicare senza grave difficoltà nell'interno del paese. Ivi il Governo è già per sua natura obbligato ad esercitare una certa sorveglianza di polizia su

tutte le strade ferrate guarentite e non guarentite. Nè cresce di molto l'incaglio per la compagnia, quando a questa sorveglianza della polizia aggiungete ancora una sorveglianza economica.

Quando questa è regolata da un buon capitolato, ed esercitata con una certa larghezza, non produce in pratica grave inconveniente: ma come potrete esercitare questa sorveglianza in un paese che non è il vostro?

Se venisse guarentito l'interesse alla strada dei due laghi, come potreste mandare commissari per sorvegliare l'andamento di questa strada, per esercitare una certa azione e sulle tariffe, e sulle discipline della strada? Evidentemente voi vi trovereste in conflitto coi Governi, sul territorio dei quali corre la strada, i quali hanno pure missione di esercitare una sorveglianza su quella strada, e che potrebbero riconoscere una specie di atto di sovranità in ciò che in definitiva non sarebbe che un atto fiscale. Io dico dunque che il sistema della garanzia d'interesse è inapplicabile alle strade ferrate che non sono costruite sul territorio della potenza che guarentisce.

E qui debbo dire che non ho mai potuto concepire come la prima compagnia, che si era istituita a Torino ed a Genova per promuovere la strada del Lukmanier, avesse immaginato il sistema di una garanzia collettiva di quattro potenze, che ciascheduna governasse una frazione di interessi: cosicchè sarebbe stato necessario che questi quattro Governi avessero avuti commissari presso la compagnia, che avessero tutti e quattro esercitato un certo controllo, una certa sorveglianza. Questo sia detto alla sfuggita.

Dunque, ripeto, non si può ammettere il sistema della garanzia d'interesse per una strada ferrata all'estero. Si noti ancora che se si entrasse in tale via bisognerebbe guarentire l'intero capitale, giacchè se si mandasse ad effetto soltanto una parte del piano, crescerebbero gli inconvenienti in ragione geometrica, e quindi noi saremmo costretti a guarentire l'intero capitale.

Rimane dunque l'ultimo sistema, quello di dare un sussidio in proporzione e delle difficoltà dell'impresa e dell'utile che questa impresa deve produrre per lo Stato che s'impone il sacrificio; e questo io ritengo essere il solo modo efficace per promuovere quest'impresa.

A parlare schiettamente, io non penso che una compagnia possa utilmente impiegare i suoi capitali nella costruzione di questa strada senza un sussidio, massime se (come credo sia pensiero della Camera) s'imponga a questa compagnia l'obbligo di fare in un determinato periodo di tempo una strada senza interruzione, perchè, a mio avviso, la spesa sarà tale che non potrà il prodotto della strada dare un sufficiente compenso.

Conviene dunque che i Governi interessati alla costruzione di questa strada sopportino una parte della spesa di costruzione. Ora, come il nostro paese è interessatissimo alla costruzione di questa strada, io sono di parere che esso deve concorrere nella spesa di costruzione col sussidio gratuito che si darà alla compagnia impresaria. Il determinare fin d'ora quale dovrà essere questo sussidio io credo sia cosa impossibile; finchè non vi sia un progetto di massima fatto con accuratezza, finchè non si sia potuto calcolare con qualche esattezza quale sarà la spesa di costo di questa strada, egli è impossibile di stabilire che una compagnia ragionevole non possa intraprendere la costruzione di questa strada senza un sussidio di 8, 10 o 12 milioni.

Tuttavia io penso che si possa determinare fin d'ora un limite massimo al sussidio che dovrà dare il Governo.

Evidentemente non saremo soli a concorrere alla costruzione di questa strada. È possibile che alcuni Stati della Germania, i quali hanno a questa costruzione un interesse non minore del nostro, possano essere indotti a concorrere a questa stupenda impresa: i Cantoni svizzeri, se non la Confederazione, interessati alla costruzione di questa strada, la quale è per essi questione veramente vitale, vi concorreranno certamente in una misura più o meno larga. È dunque impossibile, lo ripeto, stabilire fin d'ora questa cifra.

Tuttavolta, come dissi, mi è avviso che si possa stabilire un *maximum*, e questo è appunto quello indicato nell'emendamento dell'onorevole deputato Farina. Questo *maximum* sarebbe di 10 milioni. Io spero che non saremo obbligati a fornire intiera questa somma; se potremo ottenere il concorso delle potenze germaniche e quello della Svizzera, certamente non saremo astretti allo sborso di tutta questa somma; ora, quand'anche si dovesse acconsentire un tale sacrificio, io penso che la Camera non dovrebbe esitare ad approvarlo, giacchè l'apertura di questa strada compenserà non solo il paese, ma altresì largamente lo Stato di un carico cesifatto.

Dieci milioni corrispondono a 500,000 lire all'anno; ora, senza tener conto dello sviluppo che questa strada procurerà al commercio di Genova e di tutto il paese, io dico che il Governo, come proprietario della strada da Arona a Genova, troverà un notevole compenso a questo sacrificio nel maggior prodotto di questa strada. Da Arona a Genova corrono 175 chilometri; ebbene, basterà che questa strada conduca a noi 20,000 viaggiatori e 20,000 tonnellate di più per compensarci largamente del carico che ci imporremo.

Mettete 20,000 viaggiatori di seconda classe, cui appartengono generalmente i viaggiatori che vengono dall'estero; mettete 20,000 tonnellate ed avrete una somma maggiore di 500,000 lire. Ora io domando se non è più che probabile che l'apertura del Lukmanier sia per aumentare il numero delle persone che d'oltr'Alpi vengono in Italia, di 10,000; poichè se ne vengono 15,000 di più all'anno, 10,000 ritorneranno oltr'Alpi. Mi pare che questo è un calcolo moderatissimo, e che, secondo esso, io posso senza tema di errare dire che un sussidio di 10 milioni da noi fornito, ossia di 500,000 lire all'anno ci sarà largamente compensato non solo come nazione, ma anche come proprietari della strada ferrata. Io sono di ciò così convinto che non dubito che se la nostra strada fosse in proprietà di una compagnia, questa non esiterebbe a dare un largo sussidio a quell'altra compagnia che assumesse l'impresa della costruzione della strada dei due laghi.

Forse a questa mia proposta si faranno alcune obiezioni; mi si dirà, per esempio: ma voi ricusate l'aiuto dei corpi morali, che sono disposti a concorrere per facilitare questa impresa, e voi non volete approfittare di tale concorrenza.

No, o signori, io non ricuso il loro concorso, ma lo voglio in un modo che sia efficace, ed io senza voler loro fare da tutore, perchè ho già più volte dichiarato di non essere fautore della tutela dei corpi morali, mi limiterò ad indicar loro il mezzo che si debba da essi abbracciare per promuovere la costruzione di questa ferrovia.

Essi erano disposti a prendere una gran parte delle azioni; ebbene, se invece di prendere delle azioni, questi corpi morali si associassero al Governo per guarentire alle compagnie il prestito di alcuni milioni, siate certi che questo faciliterebbe di gran tratto la costituzione delle compagnie per la costruzione della strada ferrata in discorso.

Diffatti, o signori, se non erro, i corpi morali volevano interessarsi nella strada per 12 milioni, sei milioni la divisione di Genova, poi la città e poi la Camera di commercio.

Ebbene, io proporrei che questi corpi morali invece di prendere azioni per 12 milioni, assicurassero un prestito di 20 milioni; essi correrebbero quasi nessun rischio, perchè la Camera sa che l'interesse dell'imprestito ha un privilegio sopra i dividendi delle azioni; laonde, se l'imprestito che fa una compagnia di strade ferrate non viene regolarmente pagato, sarebbe forza che gli azionisti non ricevessero nemmeno un centesimo, poichè ogni somma deve essere versata a mani dei creditori della società.

Questa garanzia, la quale in definitiva non porterebbe nessun peso ai corpi morali, unita al sussidio del Governo, renderebbe possibile e facile la costituzione dell'impresa.

Io suppongo che la strada da Locarno a Coira costi 50 milioni; forse costerà di meno, ma...

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Sono circa 150 chilometri.

TORELLI. Costa 46 milioni.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Ebbene, mettiamola a 50 milioni. Or bene, se noi diamo a questa compagnia 12 milioni, se questi corpi morali garantiscono alla società 20 milioni, o, se questa somma sembra troppo elevata, mettiamone solo 18, si avranno 30 milioni. Non si tratterà dunque più che di trovare 20 milioni per mandare a compimento questa impresa. Ora io dico che nello stato al quale è giunta l'industria delle costruzioni delle strade ferrate, facilmente troverete una compagnia composta e d'impresari di costruzione e di capitalisti, la quale voglia arrischiare questa somma di 20 milioni per aver la certezza di costruire la strada. Una compagnia come quella dei signori Henfrey e Brassey, ed altre cotali, volentieri arrischierebbe 20 milioni per un'impresa di 50 milioni: e così con un non grave sacrificio voi vedrete quest'impresa portata a compimento. Mi pare dunque che non vi possa essere dubbio che il mezzo che ho accennato sia il solo che può tornar efficace a promuovere la costituzione di quest'impresa, e che adoperandolo possiamo andar certi che tra breve si darà principio alla strada del Lukmanier.

Ma qui vi è un'altra questione pregiudiziale che, se non fu ancora accennata, venne però susurrata. Perchè, dirà taluno, avete aspettato, signori ministri, a venirci a parlare a questo momento di questi 10 milioni? Voi avete ciò fatto per rendervi favorevole il commercio di Genova; è questo uno stratagemma parlamentare per spostare la maggioranza che noi tenevamo già sicura per la strada per Borgomanero ed il lago d'Orta. (*ilarità*)

Io risponderò che simile idea l'ho concepita da molti mesi, e l'ho manifestata ai rappresentanti della compagnia promotrice, quando vennero da me nello scorso autunno. In tale epoca io dissi loro: voi siete sopra una via falsa; il concorso dei corpi morali, anzichè ravvicinare, allontana i capitalisti; chiedeteci un sussidio, portateci degli studi che ci possano assicurare della realtà di quanto asserite, e noi promuoveremo un voto della Camera per farvi concedere questo sussidio.

Ma vi è un motivo molto più grave che ha fatto sì che il ministro non ha creduto di dover formulare una legge: questo motivo, lo dirò schiettamente, si è che questo sussidio non dovrà essere concesso che sotto certe condizioni. Evidentemente non è divisamento del Ministero, nè della Camera di accordare 8, 9, 10 milioni ad una compagnia, senza

prendere la necessaria garanzia, non solamente perchè la strada venga costruita a dovere, ma perchè venga pure a dovere esercitata. Converrà fare per ciò un contratto, ed un contratto il quale sarebbe di somma importanza. Il Ministero giudicò, ed è anche adesso in questa sentenza, che il Parlamento dovesse apprezzare il valore di questo contratto, che prima di concedere un sussidio così importante come quello di 8, 9 o 10 milioni, il Parlamento avesse ad esaminare le clausole di questo contratto; noi avremmo pensato fare atto non commendevole, venendovi a chiedere una specie di voto di fiducia nell'invocare la facoltà d'impegnarvi fino alla concorrenza di 10 milioni. In verità, lo ripeto, trattandosi di un contratto così grave, ho pensato che il Parlamento voglia riservarsi il diritto di approvarlo una volta fatto.

Ora che il Ministero ha reso palese il suo piano, ora che lo ha fatto conoscere senza alcuna reticenza, se il Parlamento stima di poter dare questo voto di fiducia al Governo, il Governo non lo ricusa, imperocchè egli non è sgomentato della responsabilità che con questo voto si assumerebbe (*Risa a sinistra*), e so che è dovere dei ministri di assumere tale responsabilità, e che dei due difetti in un ministro è più compatibile quello per cui esso incorre in una responsabilità piuttosto che quello per cui un ministro per non assumerla se ne stia neghittoso e non faccia mai nulla. Lascio adunque la Camera assolutamente giudice del modo da seguirsi per promuovere l'esecuzione della strada dei due laghi.

Forse mi si dirà, per parte sempre dell'onorevole Pernati e dei suoi colleghi: ma poichè mettete tanta importanza alla linea continua, perchè non fate voi fin d'ora la linea lacuale?

Qui tornano in acconcio varie ragioni, di cui la principale è questa: non mi pare che seriamente si possa discutere sulla preferenza da darsi ad Intra o ad Arona.

La questione è qui fra la linea di Arona e la linea continua fino a Locarno. Sono di ciò così convinto, che se la Camera votasse ora la linea fino ad Intra, noi che abbiamo combattuto questa linea, forse l'anno venturo o fra due anni saremmo costretti, sia come ministri, sia come deputati, a proporvi di continuare la linea fino a Locarno.

Non sarebbe veramente razionale lo spendere molti milioni per guadagnare pochi chilometri e non distruggere la sola obiezione di gran peso fatta dagli onorevoli oppositori, quella cioè dello scarico e ricarico delle merci. Dunque qui noi dobbiamo scegliere fra Arona e Locarno.

Non voglio entrare a questo proposito in discussioni; stabiliamo soltanto la cifra a cui io credo dovrà per lo meno ascendere, e sarebbe di 15 milioni.

Alcune voci. Dodici o tredici.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Se ne richiederanno 20 per lo meno.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Il mio onorevole collega ne calcola 20 (*ilarità*); ma io mi accontenterò di 15, anche di 12, se si vuole, benchè a dir vero, avendo io parecchie volte percorse quelle sponde del lago, mi sembri impossibile il poter fare una strada simile a così buon mercato. Ma, comunque sia, si tratta di sapere se noi possiamo far uscire dalle casse del Tesoro questi 12 o 15 milioni. E qui occorre avvertire, o signori, che questa strada si trova in una condizione assolutamente speciale. Non possiamo affidarne l'esecuzione ad una compagnia, nemmeno colla garanzia d'interesse, ma siamo costretti a farla a spese del Governo, e ciò per un motivo semplicissimo, perchè cioè nel prestito anglo-sardo noi abbiamo dato in garanzia ai creditori la strada intiera, ed abbiamo detto che, ove

questa strada venisse alienata ad una compagnia, si sarebbe riservata ai proprietari di cedole la facoltà di convertirle in azioni; ed io invoco in appoggio di quello che asserisco l'autorità del conte di Revel che ha fatto il contratto. (*Il deputato Revel fa cenni affermativi*)

Dunque, se noi adesso alienassimo una parte di questa strada ad una società privata, sarebbe impossibile per una compagnia che costituirebbe un capitale di 10 o 12 milioni chiamare a concorrere i portatori di cedole di 90 milioni, sarebbe una cosa assolutamente illusoria. Noi non possiamo adunque adempiere questa parte del nostro patto, non possiamo alienare la strada ad una compagnia senza l'intervento dei creditori, perchè si diminuirebbe il pegno che abbiamo dato loro. Noi abbiamo nel nostro contratto parlato della strada da Genova al lago Maggiore. Sarà fatto bene o fatto male, ma il patto sta così. Quindi per ora non si può far costruire la strada da Novara ad Arona, ovvero Intra e Pallanza, per mezzo di una compagnia; forza è che il Governo la faccia a sue spese, forza è dunque di far uscire dalle casse dello Stato quei 15 milioni di più che costerà questa ferrovia.

Ora io vi domando se a fronte di tanti bisogni, colla necessità di spendere e per compire la strada di ferro, e per il *dok*, e per le strade carrettiere, e per i telegrafi, se è razionale il chiedere alle finanze 15 milioni per sostituire una via di ferro ad una via lacuale.

Ma qui i miei avversari ricominciano il paragone tra la via ferrata e la lacuale, e mi citano tanti esempi per dimostrare l'immensa superiorità delle comunicazioni terrestri. Io non voglio entrare in una questione di cifre; dico solo che, se si trattasse di costruire una strada di ferro od un canale, io sarei dell'opinione dei miei avversari, imperocchè ritengo che, sia che costasse 20 o che costasse 30 milioni, sarebbe sempre meglio fare la strada di ferro che il canale. Ma il canale è bell'e fatto. Noi non abbiamo intenzione di rifare il Verbano, solo vogliamo usufruire questo dono che la natura ci ha fatto. Io posso assicurare la Camera che, avendo l'anno scorso percorsa una parte d'Europa, non ho visto in nessun luogo che le strade ferrate avessero distrutta la concorrenza delle linee fluviali o lacuali.

L'onorevole relatore non ignora che la navigazione tra Rouen e Havre è attivissima, quantunque vi corra parallela una strada ferrata sulla sponda destra, ed una sulla sinistra. Io sono sceso da Glasgow a Greenoch, e vidi che i vapori si correvano dietro l'un l'altro come gli *omnibus* a Parigi sui *boulevards*; sono tornato per la strada ferrata da Greenoch a Glasgow, e confesso che vi ho trovato un minor numero di persone e di merci, che non sui battelli a vapore; cosicchè egli vede che quanto ha detto per dimostrare la superiorità delle strade ferrate sui canali naturali non regge, od almeno è contrario all'esperienza; epperò gli dico che, se, quantunque fautore della linea continua, io mi attengo al sistema di Arona, si è per risparmiare attualmente una somma di 15 milioni, e per poter avere i mezzi di erogare una parte di questi 15 milioni ad accelerare la costruzione della linea del Lukmanier, la quale (io credano pure i miei onorevoli avversari) sta a cuore a noi quanto possa stare ad essi, e lo dimostreremo coi fatti, perchè faremo questa strada. Io credo, o signori, avervi dimostrato in modo evidente (forse m'illudo, ma così mi pare) come non vi sia altro mezzo di ottenere la pronta costruzione della strada del Lukmanier, che di consentire ad accordare un sussidio alla compagnia che intraprenderà questa strada, con che venga pure aiutata dal concorso dei corpi morali, i quali abbiano a garantire

l'imprestito: che questo non si potrebbe sopportare dallo Stato, se contemporaneamente per lo stesso scopo voi voleste imporgli l'obbligo di spendere una somma in più di 15 milioni per fare la strada lacuale; epperò io confido che voi vorrete appoggiare la proposta governativa. Quando poi, ciò stabilito, reputaste di dovere fin d'ora fornire i mezzi al Governo onde trattare in modo definitivo con una compagnia sulle basi del sussidio, io, come già vi dissi, accetterei l'emendamento del deputato Farina; ma in questa ipotesi io pregherei il medesimo a voler permettere in questo suo emendamento qualche modificazione di forma.

L'onorevole deputato Farina indica la cifra di 10 milioni, come somma positiva; io vorrei che fosse stabilita come un *maximum*.

FARINA PAOLO. Così la intendo anch'io; ho detto « sino alla concorrenza di 10 milioni. »

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Io l'avrei così concepito:

« Il Governo del Re tratterà coi Cantoni svizzeri orientali... » e ciò onde introdurre l'idea che il Parlamento fa assegno sul concorso dei Cantoni svizzeri, trattandosi di perforare le loro Alpi; direi adunque:

« 1° Il Governo del Re tratterà coi Cantoni svizzeri orientali e col Governo federale per procurare nel modo più pronto e sicuro la costruzione della strada ferrata da Coira alla sponda settentrionale del lago Maggiore, sia per mezzo della compagnia concessionaria della strada ferrata dal lago di Costanza a Coira, sia per mezzo di un'altra compagnia costituita appositamente.

« 2° A quella compagnia che assume la costruzione e l'esercizio della strada ferrata da Coira alla sponda del lago Maggiore il Governo è autorizzato a concedere un sussidio che non potrà eccedere nè il quarto della spesa totale, nè la somma di lire 10,000,000. »

Si è anche voluto stabilire un limite relativamente alla spesa totale. Credo che questo non impone una restrizione maggiore, perchè certamente la strada costerà più di 40 milioni. Io direi:

« 3° Questo sussidio sarà diviso in rate, e pagato a misura che i lavori procederanno sulla linea da Coira al lago Maggiore, e saranno riscontrati dagli agenti del Governo di S. M.

« 4° Le altre condizioni del sussidio saranno stabilite dopo la presentazione, per parte della compagnia, del piano tecnico ed economico della sua impresa. »

Mi pare adunque che la Camera dovrebbe decidere in questa circostanza la questione di massima, se cioè si debba discutere il progetto del Governo, oppure quello della Commissione. Poscia essa potrà a suo luogo vedere se le piaccia introdurre in questa legge una disposizione conforme a quella proposta dal deputato Farina, oppure se voglia riservarsi a decidere, quando le sarà sottoposto il progetto definitivo. Qualunque però sia il modo col quale la Camera deciderà, il Governo, lo ripeto, farà quanto sta in lui per promuovere la costituzione di una compagnia che abbia per iscopo la costruzione di questa strada. Se la Camera gli darà piena facoltà, il Governo tratterà definitivamente; se non gliela darà, tratterà subordinatamente e verrà a sottoporre alla vostra sanzione quei patti migliori che gli sarà riuscito di ottenere; ma prima di tutto è opportuno decidere la questione tra Arona e Locarno; quindi si potrà passare all'esame della proposta del deputato Farina che sostanzialmente è identica a quella che ho avuto l'onore di proporvi. Il Ministero aspetta ora con confidenza la vostra decisione.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Torelli.

TORELLI. Alcuni oratori che mi hanno preceduto nel difendere il progetto ministeriale rendono breve questo mio secondo discorso; credo necessario questo mio preambolo, ricordandomi della lunghezza del primo.

L'onorevole Bianchetti l'altro ieri, e ieri l'onorevole Pernati, ebbero a citare in appoggio della linea che difendono la convenzione stabilita il 16 gennaio 1846 fra il Governo sardo e i tre Cantoni svizzeri interessati alla strada del Lukmanier; essi invocarono l'articolo 6 di quella convenzione, in cui è detto che il Governo di S. M. « garantiva dal suo canto la costruzione della strada ferrata da Genova al lago Maggiore, con promessa di prolungarla sino al confine svizzero tostochè riconoscerà l'utilità e la convenienza di tale prolungazione. »

Da questo conchiudevano che l'intenzione di prolungare la strada era già chiaramente manifestata, ed era, per così dire, constatata da un fatto solenne, ossia da una legge.

Ma gli onorevoli deputati vollero fermarsi all'articolo 6 laddove la legge contiene molti articoli, e fra gli altri uno che è l'articolo 9, che è di altrettanta importanza pel deputato di Arona, come per essi il 6.

L'articolo 9 è dunque così concepito: « Indipendentemente dalle precedenti facilitazioni pel trasporto dei colli sulla via ferrata, il Governo sardo consente a estendere a 13 giorni la stazione gratuita delle mercanzie nel magazzino di deposito d'Arona. »

Dunque vede la Camera che, se gli onorevoli deputati avessero fatto un piccolo passo dall'articolo 6 all'articolo 9, ne venivano alla chiara conseguenza che la linea doveva, secondo quella legge, mettere capo ad Arona, e che naturalmente non si potevano ideare depositi ad Arona, se non vi metteva capo la strada. Quella votazione non fu dunque troppo felice, perchè sta interamente contro il loro assunto.

L'onorevole deputato Cadorna, come diceva, volendo combattere il mio assunto che aveva preso per base 16 centesimi per tonnellata per chilometro, dimostrava dal canto suo come non se ne potessero ammettere in media che 13, e ieri ancora l'onorevole Pernati ripeté la stessa asserzione.

Se stesse il ragionamento del deputato Cadorna che si debbano prendere 13 centesimi per base, egli avrebbe ragione; ma, o signori, la cosa è ben altrimenti, e qui non mi presento più con delle induzioni, con cifre desunte da altri paesi; ma ho voluto venire alla Camera con cifre positive.

Quando io stabilii che la cifra media doveva essere di 16 centesimi, ricorderà la Camera che io feci una distinzione, e dissi essere giocoforza bene avvertire che altra cosa è la media degli oggetti trasportati sulle strade ferrate, destinati come merci di transito, e altra cosa la media che si rileva dal complesso di tutti i movimenti che hanno luogo su tutta una strada per qualsiasi causa; questa è una distinzione capitale; nulla è più vero che questa media complessiva deve essere bassa; io stesso ho allegato il Teisserenc, tanto citato dall'onorevole Pernati, per cui credo dimostrare che non sono all'oscuro delle fonti alle quali attinsero i miei onorevoli avversari.

Dopo fatta questa differenza, volendo cercare la media di trasporto di merci sulla nostra strada, conviene consultare la tariffa e vedere a quali classi appartengano, e siccome non avvi dubbio che il maggior numero appartiene alle prime, così non si potevano confondere con quelle delle ultime classi, che non sono oggetti di transito; dissi ancora che, avendo gettato un colpo d'occhio su queste merci, mi

sono intimamente convinto che i 16 centesimi erano certo piuttosto una media bassa che alta; gli avversari lo contestarono; ebbene io presi ad esame il movimento commerciale del nostro Stato, pubblicato dall'azienda generale delle regie gabelle; presi la tabella di tutti i transiti che ebbero luogo in detto anno, e confrontato oggetto per oggetto, e preso il numero dei quintali indicati nella tabella, vi applicai anzitutto la cifra relativa alla classe rispettiva, supponendo che l'intero transito dell'anno passasse sulla nostra strada ferrata; il lavoro fu lungo e laborioso certamente, ma finalmente ne venni al termine, ed ebbi un risultato che non è più una ipotesi, è un dato positivo, che credo tanto più esatto, in quanto che nel lavoro fui coadiuvato da persona pratica in simili calcoli, che per certo non richiedono gran scienza ma esattezza; ed ecco il risultato.

Nell'anno 1851 transitarono pel Piemonte le seguenti quantità di merci distinti in n° 84 oggetti, cioè:

- N° 14 oggetti di messaggerie che si trasportano coi treni a grande velocità e che pagano, oltre il diritto fisso di centesimi 10 ogni quintale, il diritto proporzionale per quintale e per chilometro di. L. 0 03 Quintali 16,182
- » 3 degli stessi oggetti, che si ommisero perchè calcolati a numero.
- » 38 oggetti che si trasportano coi convogli a piccola velocità ed appartengono alla prima classe, e pagano per quintale e per chilometro, compreso il diritto fisso, che si calcola su un centesimo, aggiunto al diritto proporzionale. . . . » 0 019 » 243,180
- » 5 simili della seconda classe come sopra. » 0 016 » 98,475
- » 20 simili della terza classe come sopra. » 0 013 » 144,269
- » 4 simili della quarta classe come sopra (pelli crude e salate, carbon fossile, pietre e terre per le arti e materiali) (1). » 0 0125 » 32,548

N° 84 oggetti trasportati in Quintali 534,654

Oggetti di messaggerie Quint.	16,182	a L. 0 030	L. 483 46
» di prima classe	» 243,180	» 0 019	» 4,620 42
» di seconda id.	» 98,475	» 0 016	» 1,575 60
» di terza id.	» 144,269	» 0 013	» 1,875 50
» di quarta id.	» 32,548	» 0 0125	» 406 85
	Quintali 534,654		L. 8.963 83

Invece, secondo il primo mio computo, quintali 534,654 a lire 0 016 darebbero lire 8,554 46, e così la media adottata è quasi del 5 per cento inferiore alla vera, poichè la cifra che risulta da quei calcoli, ossia i 534,654 divisi per 8,963 83, porta a lire 0 016,765.

Ciò prova, o signori, quanto fu moderato nello stabilire i 16 centesimi che non solo non vennero diminuiti da questa ricerca, ma aumentati di 7 millesimi, e tutto poi chiarisce come ben altra cosa sia la media di tutti gli oggetti che fu-

(1) I materiali della quarta classe pagano lire 0 40 ogni quaranta quintali per chilometro, oltre a lire 0 10 simili per carico ed a lire 0 50 di diritto fisso; e così, trascurando quest'ultimo, si ha lire 0 50/40 = a lire 0 0125.

rono trasportati nello Stato ed anche fuori, altra cosa sia la media di quegli oggetti che sono merci di transito nei paesi esteri.

Ora, pertanto io non accetto che mi si dica che questa è una presunzione; questo è un fatto, un risultato certo che lo si può combattere dimostrando che vi è stato sbaglio nel calcolo, benchè io sia certo di non avere errato; ma se non si dimostra l'errore materiale, io ho il pieno diritto di dire che tale e nessun altro è il risultato della vera media di merci che sarebbero state trasportate, dato che tutto il movimento del 1852 si fosse operato sulle strade ferrate.

Ieri l'onorevole Pernati, che fu cotanto temperato nei modi verso i suoi avversari, dimenticava tale norma a riguardo di un assente, voglio dire del signor ingegnere Maus.

Siccome fui la causa innocente che venisse in cognizione del passo nel quale dovette figurare nella relazione, mi credo in debito di prenderne brevemente la difesa.

Quell'illustre ingegnere aveva fatto il calcolo che, ammesso anche il movimento massimo che idear si possa per il commercio fra il Piemonte e la Germania, conveniva sempre andare per il lago, ed ideò nullameno che i 6 vapori e quanto avrete veduto nella sua difesa; ammise in pari tempo che un egual movimento per terra esigeva un doppio binario e tante macchine e materiale mobile. La Commissione divise il suo lavoro in due parti, si tenne la prima, e mutilò la seconda, riducendo il doppio binario ad un semplice, il che valeva come supporre un minor movimento; ecco alterati i termini di confronto e convertito un calcolo giusto in calcolo erroneo. Nulla di più naturale che un ingegnere della fama di Maus non possa essere indifferente a vedersi citato per una conclusione simile. Quando la Commissione avesse voluto ragionare come fece ieri l'onorevole Pernati, dicendo che era padrone di ammettere e rigettare cifre, doveva almeno in un'annotazione far conoscere che quella non era però l'opinione del signor Maus; ma non fece nulla, e quindi il signor Maus si rivolse, come è ben naturale, al suo capo, il signor ministro, perchè non venisse citato come autorità in cosa così opposta alla sua convinzione.

L'onorevole Pernati volle poi dipingerlo come troppo ligo al signor ministro; debbo ricordare all'onorevole deputato che lo scorso anno e poco presso in quest'epoca il signor Maus opinava in senso contrario all'avviso del signor ministro nella vertenza relativa allo scalo della strada ferrata di Novara, e quella fu questione abbastanza viva, e certo diede prova di essere indipendente.

Quanto poi a certi attacchi che non mi sembrano a proposito, credo che potevasi usare anche verso di lui assente quei riguardi che si usano con tutti; poichè se anche l'illustre signor Maus fosse caduto in qualche errore, cosa ben comune a tutti, rimane sempre l'uomo pel quale Stephenson, persona ben competente, professa un'alta stima come lo espresse in vari scritti ed in parte anche per la macchina che ideò per il perforamento delle Alpi e che Stephenson ritiene poter riuscire e lo confermò in iscritto.

Ora, o signori, vengo a trattare la questione, direi, la più importante; la tratterò più brevemente, e spero di ciò fare in modo più chiaro che nell'altro mio discorso.

Fra i punti principali che mi opposero i miei onorevoli avversari uno che io trovai anche più ampiamente sviluppato nel libro del deputato Cadorna, fu quello che: « Le strade ferrate ottennero la vittoria in molti luoghi sulle vie d'acqua, come sui canali, e, diceva ieri l'onorevole Pernati, in alcuni luoghi anche sul mare che non costa. » Signori, io adotterò ora un sistema diverso da quello da me seguito nel-

l'altro mio discorso, voglio fare una concessione ai miei onorevoli avversari che più ampia certamente è impossibile di farla; ammetto per regola generale che le strade ferrate abbiano vinto tutti gli altri mezzi di comunicazione. Ma, o signori, ogni regola ha la sua eccezione.

La regola generale, sia pur quella che vogliono i miei avversari, io dico non esservi forse eccezione più ampia, meglio constatata, di quella che noi facciamo in questo caso alla regola generale accennata. Ed eccone il motivo. Genova ha tre nemici capitali, che sono il Rodano, il Po ed il Reno.

Come è nostro nemico il Rodano? Questo è subito spiegato. Dal 1810 venendo fino al 1840 Genova aveva l'esclusivo approvvigionamento di Ginevra; nel 1840 il Rodano, per mezzo dei vapori, paralizzò completamente il Moncenisio, vale a dire la via di Genova.

Passiamo al secondo nemico che è il Po. Il commercio di Genova da secoli provvede la Lombardia. Ecco che lo scorso anno sorge la compagnia del *Lloyd*, che in quest'anno si rinforza e ci minaccia nientemeno che di portarci via tutto il commercio della Lombardia. Chi è che serve questo nostro nemico? È il Po. Ma come lo serve? Lo serve sì bene che mentrechè da Genova a Milano una tonnellata di merci costa 50 lire, da Trieste venendo per il Po sino a Milano non costa più che 30 e minaccia di non costare più che 25 lire, vale a dire la metà.

Io ho già detto, o signori, che questi dati li aveva ufficiali, che li aveva da un ispettore delle dogane di San Martino Siccomario, che per la sua posizione è nella migliore condizione di sapere la verità a questo proposito. Io aveva letto da tempo il rapporto che già citai, ma di esso non era l'unico presso l'azienda generale delle gabelle; ne trovai un altro proveniente dall'ispettore della dogana di Arona. Anch'egli si fece premura di rendere avvertito il Ministero del pericolo che correva il nostro commercio per la concorrenza della compagnia del *Lloyd*, ma fra i due rapporti io prescelsi quello dell'ispettore di San Martino Siccomario, non già che io temessi che si potesse elevare il benchè minimo dubbio da voi sul rapporto di quello di Arona, ma pel motivo che quello era il più vicino al vero teatro di operazione della compagnia succitata; citai dunque a preferenza il suo rapporto, ma non mi limitai a quel passo; siccome questi avvenimenti incalzano ed il rapporto pareva annunciarne dei prossimi, scrissi al medesimo in proposito onde volesse ragguagliarmi dei passi ulteriori che aveva fatto quella società, ed ecco cosa rispose il medesimo.

« Mi reco a premura di rispondere ai quesiti da V. S. fatti col cortese di lei foglio del 23 corrente. Ella avrà rilevato dal mio rapporto che il prezzo di transito praticato dal *Lloyd* era di austriache lire 3 50 tra Trieste e Milano per ogni quintale metrico sul Ticino all'imboccatura del Naviglio. È però positivo l'acquisto fatto di un fondo in situazione opportunissima a quest'uopo, sul quale già da tempo furono compiuti i piani degli ingegneri.

« Nello scorso mese di febbraio e nei primi del corrente giunsero e furono sdoganati in quest'ufficio n° 1265 sacchi di segala (chilò 148,527) provenienti dal mar Nero e dal porto franco di Trieste, i quali vennero diretti parte a Chivasso e parte a VerCELLI. Se ne aspettano ancora altri 2000 sacchi che forse a quest'ora staranno risalendo il Po, e questo commercio potrà forse crescere e portarsi a seconda degli interessi del compratore signor Leone Carpi israelita domiciliato a Crescentino. »

Vede dunque la Camera come noi abbiamo nel Po un altro nemico capitale di Genova, un nemico che minaccia nien-

temeno che di portare per lire 17 la tonnellata le merci da Trieste a Milano, laddove da Genova a Milano ne costano 80.

Io ho consultato uno spedizioniere se questa cosa era possibile, ed egli mi rispose: questo non sarebbe possibile, ma la società del *Lloyd* lo può fare per combattere Genova, e lo farà anche a costo di perdere. Devo poi osservare che se fosse ultimata la strada ferrata da Venezia a Milano, misurando essa 288 chilometri ed adottando il *minimum* di 12 centesimi, cosa pressochè impossibile per la sua tenuità, il prezzo sarebbe di 34 56 e tuttavolta non si partirebbe che da Venezia.

Dunque io credo di avere perfettamente ragione nel dire che noi abbiamo nel Po un secondo nemico, che fa ampia eccezione alla regola posta dai miei avversari, che le strade ferrate hanno abbattute le navigazioni fluviali, mentre se reggessero anche solo 25 lire per tonnellata, la stessa strada ferrata di Genova per Milano non varrebbe a superare quella via fluviale.

Mi rimane, o signori, a dimostrarvi come il terzo e ben più formidabile nemico che abbiamo sia il Reno. Questo la vince sopra tutti gli altri per la concorrenza che ci procura a danno nostro.

Come io ho dimostrato nel mio primo discorso, Genova ha tutta la prospettiva di poter lottare coi porti che ora signoreggiano su quell'immenso campo di azione commerciale che si chiama lago di Costanza. Se la strada del Lukmanier si potesse condurre a traverso al giogo, noi andremmo al lago di Costanza colla spesa di 71 lire; questo calcolo non è che il risultato della moltiplicata di 16 centesimi per ogni chilometro e tonnellata che io ho preso per base per la via di ferro, e di 8 per ogni chilometro di lago.

Ho dimostrato colla tabella di Berna che il porto che arriva al lago di Costanza con minore spesa si è il porto dell'Hayre che vi arriva con 80 lire; quindi vengono Amsterdam, Rotterdam, Londra ed Anversa.

Notisi bene che tutti quelli che arrivano al lago di Costanza vi arrivano con minore spesa appunto perchè tutti vi arrivano pel Reno; gli altri porti come Marsiglia, Amburgo, Trieste ci vengono anch'essi, ma a prezzi molto superiori a quelli degli altri quattro porti citati; i prezzi di questi quattro porti sono così bassi che io veramente ho dovuto stupirne, e se non avessi tutta la confidenza nella persona che ha compilato questa tabella, se non avessi anche in Torino la testimonianza di una controlleria che ho citato, non li avrei creduti.

Or bene, queste 80 lire che costa il trasporto dall'Hayre al lago di Costanza sono forse tutti di trasporto? No, in queste 80 lire sono comprese 15 70 che si pagano di dazio all'Olanda all'imboccatura del Reno: ma questo dazio è forse un impedimento naturale? No certamente, è un impedimento artificiale; anzi io sono obbligato qui a dare qualche schiarimento storico in proposito a questo dazio, e vedrà la Camera quanto sia necessario il conoscerlo onde non addormentarsi su questo genere di soccorso artificiale che abbiamo.

Nel trattato del 1815 era stato stipulato che la navigazione del Reno dovesse essere libera, ed il testo francese diceva: *jusqu'à la mer*. Il Re Guglielmo d'Olanda interpretò quelle parole a suo modo, cioè che non potesse mettere ostacoli sul Reno, ma dove il Reno si era già confuso col mare e non era più Reno, lo potesse fare, e dietro questo ragionamento stabilì un forte dazio sulla navigazione. Le potenze interessate reclamarono, mostrando l'assurdo della interpretazione e protestando contro quei vincoli illeciti, ma nulla

valse; quel Re tenne fermo. Venuto il 1832 il Belgio si staccò dall'Olanda, ed il Re chiese il soccorso dei potentati che avevano garantito il patto detto della Santa Alleanza; ma essi l'interpretarono alla loro volta come meglio stimarono, e lasciarono il confratello alla sua sorte e perdettero il Belgio. Allora irritato contro il nuovo Stato il Re d'Olanda pose un forte dazio sull'Escaut per rovinare Anversa e questo fece sì che il Belgio pensò a rendersi indipendente mediante le strade ferrate.

Quando queste furono eseguite, il Re d'Olanda abbassò i dazi sull'Escaut e sul Reno sino all'attuale cifra. Dunque vede la Camera che quel dazio è un soccorso precario che può ridursi ed anche scomparire, ed è anche un po' singolare che dobbiamo rendere grazie ad una strana interpretazione del trattato del 1815 almeno finchè resta in vigore.

Ma se si togliesse questo dazio, ecco, o signori, che noi, che eravamo i primi, saremmo solo i secondi, perchè Hayre vi arriverebbe con lire 64 50.

Ma dall'Hayre a Lindau punto comune di arrivo con Genova corrono circa 1350 chilometri, mentre Genova non dista che 515; or come avviene, o signori, che una linea di 1350 può essere più a buon mercato di una di 515? Avviene per quella tale eccezione, ma ben solenne che noi facciamo alla regola generale che le strade ferrate sono più a buon patto che le vie naturali, e ben vedete che la differenza non è piccola. Dunque io credo di avere perfettamente ragione quando dico che, data anche la regola generale che io regalo ai miei onorevoli avversari, noi siamo in tali circostanze che i nostri tre capitali nemici che sono precisamente i grandi fiumi navigabili, fanno tale eccezione che è impossibile lo idearne una più completa.

Ora, o signori, vengo all'ultima ragione che io porrò innanzi in questa importante discussione.

Dopo le dichiarazioni fatte dal ministro dei lavori pubblici nel primo giorno in cui si agitò questa discussione, e quelle fatte testè dal ministro delle finanze, io credo che si può ritenere che la questione entri in una nuova fase. Si tratta di chiedere se noi, volendo coadiuvare fin d'ora la strada del Lukmanier, crediamo di fare una cosa che sia utile pel paese.

Senza ripetere le molte ragioni che a tal uopo ho già addotte, io farò solo osservare che in meno di un anno e mezzo si può fare la strada da Novara ad Arona; da Locarno a Biasca corrono 40 chilometri; questa linea è assai facile perchè da Locarno a Biasca non vi sono che 103 metri di differenza nel livello; Biasca poi è il punto ove il Lukmanier si biforca colla strada del San Gottardo. Questa linea di 40 chilometri si potrebbe eseguire in meno di due anni, ed eccoci allora, assai prima di quanto forse si riputava, ai piedi delle Alpi, ecco Genova già internata a 275 chilometri dal mare.

Ora, io chieggo ai medesimi onorevoli miei avversari, se essi credono che sia anche solo possibile di costruire la strada lungo il lago, per la quale non esiste nemmeno alcun progetto, e se sia possibile costruirla in meno di cinque anni! Questo, a mio avviso, è cosa impossibile, perchè si richiede un anno almeno per la formazione dei progetti, e poi per eseguire 108 chilometri dei quali 80 circa su rocce nude e dirupate non ne occorrono certo di meno di quattro essendo ben solleciti.

Questo confronto mi sembra talmente chiaro che non voglio soffermarmi ulteriormente.

Poter andare ai piedi delle Alpi in due anni è tale reale vantaggio che ne compenserebbe anche delle tardanze che abbiamo frapposto al gigantesco progetto che pur deve riuscire, quello della strada al lago di Costanza.

È un vero principio di una grande opera, ed il volerlo contrastare mi parrebbe realmente chiudere la porta alla fortuna del Piemonte.

Io quindi in base alle ragioni dette voto di nuovo per il progetto del Ministero e per l'aggiunta relativa al sussidio da accordarsi per la via attraverso delle Alpi.

BIANCHETTI. Siccome domani non ci sarà seduta, così io credo dover partecipare sin da questa sera alla Camera che domani stesso verrà presentato al Ministero ed alla Presidenza della Camera la domanda di una società per la concessione di un tronco di strada da Novara ad Intra.

Io desidererei, perchè la discussione non soffrisse ritardo, che la proposta di questa società fosse subito trasmessa alla Commissione affinché possa occuparsene. Io dirò intanto quali sono le condizioni di questa domanda, la quale non poté oggi essere presentata alla Camera attesa che si desiderava di presentarla contemporaneamente anche al Ministero.

La medesima è fatta dai signori:

Conte di Lavalette.

Signor Ianie Murey di Londra.

Visconte de l'Epine.

Cavaliere Marsari de Agnierre e dal principe Godoy de Bassano figlio del principe della Pace.

Le principali basi di questa domanda sarebbero le seguenti. Parlerò anzitutto di quella che mirerebbe a togliere la difficoltà di cui parlava poco fa il signor ministro delle finanze, che mi spiace non si trovi presente, difficoltà che io stesso aveva altra volta fatto allo stesso signor ministro, ed alla quale sembrava che egli allora badasse poco.

Io gli parlava di questa difficoltà quando l'interpellava se sarebbe stato disposto il Ministero a dare in concessione il tronco di strada, del quale appunto stiamo ora occupandoci; intervenne in seguito la solenne dichiarazione del signor ministro dei lavori pubblici, fatta dopo l'interpellanza del deputato Cadorna, il quale chiedeva pure se il Governo sarebbe stato disposto di dare in concessione quel tronco. Il Ministero aveva allora risposto che ben volentieri avrebbe accolta una società la quale si presentasse con condizioni accettabili, e che offrissi tutte le garanzie. Nacque dopo il dubbio che l'ostacolo appunto si dovesse trovare nel fatto, che la nostra strada ferrata da Genova al lago Maggiore, era stata data in ipoteca in occasione del prestito Hambro. Mi parve, ripeto, che il signor ministro allora non facesse gran caso di questa difficoltà, e semplicemente mi rispondesse: vedremo poi. Invece ora ho sentito che egli insisteva molto su questa circostanza.

Ad ogni modo, io non ho potuto a meno di mettere in avvertenza la società, la quale aspirava a presentare questa domanda di concessione, delle difficoltà che si sarebbero trovate su questo rapporto. Allora la società ha formulato un articolo, il quale, io spero, ovvierà a quest'ostacolo, e farà sì che la cosa si potrà ancora concludere, soddisfacendo all'interesse generale del paese, purchè il Ministero sia per poco disposto a far buon viso a questa domanda, e la si ravvisi accettabile.

Ecco quali sono le condizioni principali: si domanda la concessione del tronco da Novara ad Intra, mediante la garanzia del 4 per cento, ma in un successivo articolo si rinuncia poi a questa garanzia per così poca cosa, che vale lo stesso, come se questa non esistesse, in quanto che la società rinuncierebbe alla garanzia dell'interesse solo mediante la cessione dei terreni che il Governo ha acquistato, e dei lavori che si sono fatti sulla linea da Novara a Momò. Voi vedete che è una cosa ben lieve!

Siccome poi la società non altrimenti fa questa domanda e non perchè essa ha aperte alcune pratiche colla società promotrice della linea del Lukmanier, per incaricarsi essa medesima della costruzione di quella strada, ove però non riescano a buon fine le pratiche che la stessa società promotrice del Lukmanier aveva precedentemente intavolate con altra società inglese; e siccome tanto nel caso in cui sia concessionaria del Lukmanier la società inglese ora detta, oppure lo sia questa che si presenta pel tronco da Novara ad Intra, questa ha ferma fiducia che le due società avranno tutto l'interesse di mettersi d'accordo, onde riunire i due capi della strada; perciò si fa la domanda che sia data ad essa la preferenza nel caso che si voglia costruire poi la strada da Intra sino al confine svizzero. Che anzi ove il Governo preferisse di far aprire immediatamente anche questo tronco, io credo che essa non avrebbe difficoltà d'incaricarsi di aprire questa strada sino a Locarno, mediante però in questo caso la garanzia del 4 e mezzo sul capitale che si richiederebbe, e che verrebbe accertato d'accordo col Governo per la costruzione del tronco suddetto da Intra sino al confine del Canton Ticino.

La società lascierebbe facoltà al Governo di riscattare la strada, e di esercirla esso stesso colle norme solite ad adottarsi in consimili casi. Onde poi avvicinare prontamente, ed il più che sia possibile, la strada da Genova al lago Maggiore, essa si impegna di dar libero l'esercizio entro un anno del tronco da Novara a Borgomanero. Vi sono poi altre disposizioni di minor importanza di cui non occorre ora far parola.

Io ho sentito con molta soddisfazione quanto il Governo sia disposto di fare onde promuovere l'effettuazione del progetto pel Lukmanier. Io credo che la proposta di cui ora ho parlato sia venuta molto opportunamente, inquantochè ove fosse accettata essa servirà a rendere molto più proficuo il sussidio che il Parlamento sarà disposto ad accordare. Mi pare per conseguenza che la cosa merita di essere presa in considerazione, e quindi io domanderei che questa proposta dopo essere stata comunicata alla Commissione venisse stampata e distribuita a tutti i deputati, affinché l'abbiano sott'occhio e serva loro di norma nel voto che saranno per dare sull'attuale progetto di legge.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Ho domandato la parola per fare osservare all'onorevole Bianchetti che, indipendentemente dalle proposte di qualunque società, il Governo ha stabilito un piano che egli crede il più acconcio e sicuro per la sollecita comunicazione di Genova colla Svizzera; ch'esso crede fermamente che per ottenere questo primo intento, sia necessario condurre la strada ferrata ad Arona, e lo crede tanto più fermamente, per la considerazione che, quando si facesse per ora una strada ferrata sino ad Intra e si dovesse aspettare a compiere la strada lacuale, converrebbe, come già disse l'onorevole Iosti, fare una strada ferrata appositamente da Novara ad Arona che tenga luogo di quell'altra linea, la quale certamente non potrebbe essere compiuta che dopo lungo tempo intorno a tutto il lago. Io addurrò poi nel discorso che avrò l'onore di fare alla Camera le ragioni per cui non riconosco questa linea siccome la più opportuna, quand'anche si volesse costruire una strada da Novara sino ad Intra.

Questi sono i motivi pei quali il Governo, indipendentemente dal merito delle proposizioni che possono venir fatte, crede che, nelle circostanze attuali del commercio di Genova, il partito necessario da prendersi sia quello di andare ad Arona; e quindi io prego la Camera di non sospendere la

discussione. Essa vede di leggieri a qual grave ritardo si andrebbe incontro con questa sospensione; ed invero non si tratta già di stampare e di leggere alla sfuggita una proposizione, ma di esaminarne il merito, il che cagionerebbe tale perdita di tempo da togliere ogni speranza di veder presa una definitiva determinazione prima della chiusura della Sessione.

Se si faranno nuove proposizioni, la Camera le giudicherà; quanto a me, lo ripeto, io credo che, nello stato attuale delle cose, lo andare ad Arona sia non solo il miglior partito, ma il partito assolutamente necessario per conseguire il primo scopo; d'altronde poi io tengo in conto le ragioni addotte da altri sulla inconvenienza di partire da Novara quando si volesse fare una linea continua.

E qui mi occorre di ricordare alla Camera che, fino da quando si prese a discutere sul punto del passaggio del Po, cioè sulla convenienza di traversare quel fiume a Valenza per procedere quindi colla strada ferrata verso Novara per Mortara, o di passarla a Casale andando in seguito a Novara per Vercelli, si addusse fra gli argomenti in favore della linea di Casale l'opinione del Consiglio non so se divisionale o provinciale di Novara. Io dissi ancora come mi sorprendesse il vedere che quella città desiderasse che la linea da Genova a Novara seguisse la direzione di Casale e Vercelli, perciocchè, condotta una volta a Vercelli, non era più conveniente di farla piegare verso Novara, per qualsiasi punto del lago, e conseguentemente riesciva più opportuno di far risalire alla strada la valle della Sesia, e procedere di là verso il lago. Ora io osservo che, nello stato attuale delle cose, poichè è prossima a costituirsi una società per la costruzione della nuova linea da Valenza a Vercelli per Casale, sarebbe più conveniente, ove si volesse andare in Val d'Orta, prolungare per tal uopo quest'ultima linea in vece di condurre in tal valle la strada partendo da Novara; a mio avviso pertanto la discussione della linea di Val d'Orta ha più attinenza con altre linee che colla prolungazione diretta verso il lago della strada da Genova a Novara.

Se adunque la Camera conviene col Ministero nel riconoscere indispensabile il pronto compimento di questa strada è necessario di prendere un partito; se invece credesse opportuno di ritardare ancora la decisione della presente questione, allora si dovrebbe prendere in considerazione la citata domanda di concessione della linea da Novara ad Intra, riconoscere dai richiedenti quale fondamento abbiano le loro proposizioni, quali siano le loro relazioni colle compagnie di Alemagna, si dovrebbe investigare se essi accettano di cambiare la traccia della linea per legarsi, come ho detto, con quella da Casale a Vercelli.

A tutte queste circostanze si dovrebbe por mente, perchè sarebbe sconveniente, e direi anzi assurdo, d'impedire, colla concessione della linea da Novara ad Intra, che la compagnia la quale si sta formando per la costruzione della linea da Valenza a Vercelli per Casale prolungar possa direttamente la linea stessa nella Val d'Orta, e di volere invece che si prenda Novara per punto di partenza.

Se si esclude la Val d'Orta, e si conduce la strada ad Arona direttamente, è ragionevole il partire da Novara, ma in caso diverso, ove cioè si voglia andare in Val d'Orta, riesca indispensabile di prendere in considerazione l'unione di tale linea con quella di Casale e Vercelli.

In conseguenza io prego la Camera di voler continuare la discussione, e di prendere una determinazione sul progetto di legge presentato dal Ministero.

CADORNA. Io parlo su questo incidente, perchè è mia

intenzione di astenermi dal prendere ulteriormente parte alla discussione, come ho già dichiarato ieri.

Ieri già io conosceva la proposta fatta oggi, relativa ai dieci milioni, ma non l'ho accennata, perchè non poteva farlo prima che qui fosse presentata.

Questa proposta cambiava siffattamente il terreno della questione, che non mi era più possibile il progredire su questo campo assai diverso da quello sul quale essa era stata incominciata. Questa ragione continua a persuadermi ad astenermi dal prender parte ulteriormente al merito della questione.

Rispetto all'attuale incidente debbo far presente essere pensier mio che, qualunque sia l'opinione del signor ministro, e qualunque sia quella che la Camera sarà per emettere intorno alla proposta che fu annunciata dall'onorevole deputato Bianchetti, sarebbe inconvenientissimo che si chiudesse decisamente la porta in faccia ad una proposta di tal fatta. Sarebbe veramente straordinario che non si volesse nemmeno ascoltare, neppur leggere. La Camera, quando la conosca, deciderà se sia il caso di prenderla in considerazione, e se debba essere definitivamente eliminata per considerazioni generali, le quali debbano consigliare il rifiuto di qualunque proposta, per quanto grande fosse il vantaggio che in essa si contenesse. Ma il decidere sin d'ora che niuna proposta debba neppur essere conosciuta, mi pare cosa affatto imparlamentare.

Ora, non si tratterebbe di decidere se la questione debba essere protratta, discussa o sospesa, si tratta unicamente di accogliere o di rigettare l'istanza fatta dall'onorevole Bianchetti, che questa proposta sia stampata e distribuita, e sia comunicata alla Commissione, affinché dia sulla medesima il suo avviso alla Camera. Domani, giorno festivo non vi sarà seduta, e la Commissione se ne potrà occupare per riferirne posdomani. La Camera deciderà se sarà il caso di occuparsene o no; ma ripeto che il rifiuto persino di ascoltare sarebbe cosa che non si fece mai in nessun Parlamento del mondo.

Debbo ancora aggiungere una osservazione riguardo a ciò che fu detto dal signor ministro.

Egli asserì che la ragione per cui reputa che nessuna proposta di questa natura si debba accettare, consiste in ciò che quando si debba fare la linea continua, convenga riprendere la linea proveniente da Genova assai più lontana dal lago Maggiore.

A quanto parmi, secondo l'avviso del ministro, la linea continua tra Genova e la Svizzera dovrebbe passare per Casale, Vercelli, quindi a Gattinara, e di là avviarsi alla Valle d'Orta. Io sono perfettamente d'avviso col signor ministro, in quanto che credo che ciò si sarebbe dovuto fare allorchando si stabilì in massima il sistema di comunicazione e la linea da Genova alla Svizzera; ma ora che la questione è giudicata e che la strada è fatta sino a Novara, è inutile il disputare su di ciò. La cosa quindi si riduce a dire che per comunicare tra Genova e la Svizzera il Piemonte debbe fare la spesa di due strade.

IOSTI. Nelle osservazioni fatte dall'onorevole Cadorna vi sono tre questioni che vogliono essere distinte.

Primamente v'è una questione di dignità della Camera, se convenga sospendere una discussione in vista di un progetto che in sostanza non ha veruna apparenza di gravità, e che poteva e doveva essere presentato prima che si intraprendesse la discussione di questa legge.

V'è poi un'altra questione affatto distinta da quella che attualmente si tratta; che una società proponga un'altra strada da Novara per Orta ad Intra, ciò non ha che fare col progetto

attuale; l'una può stare coll'altra, perchè la Camera può sempre senza pericolo di inconvenienti, senza pericolo di avere sprecato danari, provvedere con tutta tranquillità e certezza di ben fare ai bisogni del commercio di Genova, dando mano quanto più presto si può alla strada da Novara ad Arona, strada che dovrebbe già essere eseguita e che con danno gravissimo dell'erario viene attualmente protratta, mentre quando questa discussione fosse ancora differita per qualche mese, ciò equivarrebbe a far perdere la stagione propizia per i lavori, ed a ritardare di un anno dopo che sarà in corso tutta la strada che va da Genova a Novara, a ritardare, dico, di un anno l'utile che ne avrà la strada principale del Governo.

Viene poi l'altra questione che è ancora preliminare; ed è precisamente quella che fu messa avanti dal signor ministro e che io aveva pure accennato quando si trattava la questione da Torino a Novara; io credo che sarebbe forse un precipitare eccessivamente il volere distaccare da Novara la strada continuativa, destinata al commercio ligure, prima che sia costruita quella da Valenza a Vercelli, mentre su questa direzione avremmo l'economia di 10 chilometri.

Nè qui vale l'osservazione fatta dall'onorevole deputato Cadorna, che questa considerazione doveva aversi quando si è protratta la prima strada sino a Mortara, poichè due erano in allora le viste cui doveva soddisfare la traccia della ferrovia nell'interesse di Genova, 1° il mercato lombardo, 2° quello di Svizzera per il lago.

Ora è bene evidente che il punto che soddisfa a questo duplice scopo era Mortara, che quindi non si poteva sacrificare il più importante commercio lombardo a quello della Svizzera pel lago. Ma ora che scopo unico sarebbe di procurare a Genova il più diritto commercio passando per Orta, Vercelli ha il vantaggio su Novara, nè questa considerazione vuole essere trascurata, massime quando si faccia da una società la strada da Valenza, Casale e Vercelli.

E quando non avesse luogo questa strada sappia la Camera che un'altra costruita da società avrà effetto senza dubbio da Mortara a Vercelli, e in questo caso avverto la Camera che una strada per Orta staccata da Mortara che tocchi Vercelli ha il vantaggio su quella che staccherebbe da Novara.

Io ieri tacqui questa circostanza perchè non voleva toccare argomenti di campanile quando le ragioni sono per Casale; ma se voi escluderete quella linea, noi eleviamo le nostre ragioni, perchè concordi con quelle di Genova e di tutto il commercio dello Stato.

Vedete quindi come prima di pronunciare un giudizio importi che questa linea sia studiata più minutamente sulla carta, e come sbaglierebbe la Camera lasciandosi distrarre a sospendere la conclusione in vista di un progetto aereo inopportuno e che non trovasi in armonia colle strade già esistenti.

VALERIO. Io non appartengo nè direttamente, nè indirettamente a veruna delle provincie e città che sono specialmente interessate in questa questione; dirò di più, non ho in animo preoccupazione o predilezione di sorta. Io sono venuto alla Camera col proponimento d'illuminarmi nella discussione, ed onde decidermi in seguito, ma confesso che la discussione mi ha illuminato pochissimo.

Consequentemente io penso che non possa rifiutarsi la proposta fatta dal deputato Cadorna, la quale in fondo non è una sospensione. Domani è giorno di festa solenne, in cui secondo l'uso la Camera non si raduna: la Commissione potrà perciò raccogliersi ed esaminare questo nuovo progetto che

venne presentato, e che il deputato Bianchetti testè ci annunciava. Se egli ha tutti gli enormi difetti e pericoli enunciati dal deputato Iosti, ebbene allora niuno di noi l'accetterà, lo respingeremo e procederemo innanzi nella discussione; se invece avrà qualche parte di utile, sapremo apprezzarlo. Dirò di più: la proposta dell'onorevole deputato Cadorna si concilia con un'altra che intendeva fare io stesso, la quale consisteva in che almeno la proposta del deputato Farina emendata dal signor ministro venisse mandata alla Commissione affinché sopra la medesima riferisse. Almeno una relazione sopra questa proposizione è necessaria. Io non sono di quei tanti nemici degli emendamenti improvvisati, ma confesso che un emendamento il quale porta via dieci milioni vale bene la pena che una Commissione l'esamini e ne dica qualche parola. Anche sotto questo rapporto adunque io credo necessario che la Commissione esamini l'emendamento Farina sottoemendato dal signor ministro delle finanze, a cui debbo fare dei complimenti essendosi egli mostrato più curante dei diritti della Camera che non il primo proponente, poichè la sua proposizione è più riservata di quella del deputato Farina.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Ma viene a fare lo stesso.

VALERIO. Lo capisco, ma almeno è un po' più modesta.

Dunque concludendo dirò in breve che io penso che la proposizione fatta dal deputato Cadorna, la quale non sospende per nulla la discussione, e solo ci porta ad avere un parere sulla proposizione presentata dal deputato Bianchetti, e sopra quella presentata dal deputato Farina, si debba accettare. E certamente la Camera non vorrà, per non sentire un parere sopra una proposizione così grave come è questa, e sopra quell'altra più grave ancora (e che già mi avveggo che avrà molti voti nella Camera, se non il suo consentimento), la quale obbliga le finanze dello Stato per dieci milioni, non vorrà, dico, tenere una seduta in un giorno di festa solenne.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Oh! no; domani non vogliamo tener seduta.

VALERIO. Allora credo che siamo tutti d'accordo. Ora sono le 5, e la discussione di quest'oggi è ormai terminata; domani la Commissione si raduna, esamina le proposizioni dell'onorevole Bianchetti e dell'onorevole Farina, e ci farà una relazione per la tornata di venerdì.

PRESIDENTE. Osservo all'onorevole Valerio che queste proposte non vennero deposte sul banco della Presidenza, nè trasmesse al ministro. La proposta poi dell'onorevole Bianchetti non è semplicemente di mandare quella domanda di concessione alla Commissione, ma anche di farla stampare, il che io credo che di domani sia impossibile. Ciò era mio debito di avvertire, la Camera deciderà.

VALERIO. Ciò dipende dal volume. Di qui a venerdì si può stampare un volume di 80 pagine.

PRESIDENTE. Se fosse rimesso, sì; ma siccome non venne ancora depositato, è impossibile che sia stampato.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Io certamente non intendo di impedire che la Camera sia illuminata per quanto è maggiormente possibile, e quindi se v'è una proposta seria di una società, come documento, non avrei difficoltà ad ammettere la sua presentazione, ma debbo rinnovare qui una obiezione pregiudiziale. Noi abbiamo assunto l'impegno coi portatori dell'imprestito anglo-sardo di fare la strada sino al lago, e abbiamo assunto l'impegno che nel caso che avessimo concesso ad una società tutta, o parte di questa strada, di far facoltà ai portatori di cedole di con-

vertire il loro titolo in azioni. Questo, secondo il mio intimo convincimento, ci impedisce di trattare per l'alienazione di una parte di questa rete di strade. Ma si dice che ciò è già previsto; non so come questo si possa dimostrare. Se ci fosse semplicemente l'ipoteca, si potrebbe dire essa si aumenterà per quei cinque o quei dieci milioni che avrebbe costato la strada, gli daremo un'ipoteca di più; ma ci è la facoltà di poter cambiare le cedole contro azioni: ed io non capisco come si potrà dare questa facoltà ai portatori del prestito Hambro quando si costituirà una società per 10 o 12 milioni, mentre vi sono per 90 milioni di azioni. Quando mi si spiegherà come ciò si possa fare, io dirò che la mia obiezione preliminare non sta; ma fino a quel tempo io debbo oppormi, non a che sia comunicata alla Camera come documento, ma oppormi a che la Camera prenda in considerazione la proposta, perchè, a mio credere, vi osta una questione di principio, una questione di buona fede, un impegno assunto con i portatori del prestito Hambro.

PRESIDENTE. La parola spetta al relatore.

PERNATI, relatore. Io aveva chiesta la parola per fare qualche osservazione in ordine alla proposta di chiedere l'avviso della Commissione. La sua maggioranza è ridotta in oggi a minoranza, giacchè invece di quattro è rappresentata dai due soli membri qui presenti, mancandovi gli altri due. Dunque non credo che la Commissione possa convenientemente occuparsi di quest'affare.

D'altronde un emendamento contenente una proposta di ben 10 milioni, non lo credo un emendamento, lo credo una legge che cambia affatto lo stato della questione. Poste le cose in questi termini, si vede che il Ministero realmente adesso vuole che si faccia questa strada della Svizzera. La maggioranza della Commissione riteneva che quattro mesi fa esso non avesse tutta questa buona volontà, e ieri ha reso conto dei motivi per cui allora non lo credeva; ma la proposta non è, dico, un emendamento ma sibbene una legge nuova, ed è una cosa troppo grave perchè possa, a mio avviso, essere demandata ad una Commissione la quale si trova mancante del suo presidente e del relatore, e tanto più che la maggioranza si trova per ciò ridotta a minoranza, per cui forse verrebbe a presentare una seconda relazione affatto opposta ai principii ed alle idee spiegate nella prima.

Risponderò ora una sola parola al signor ministro, il quale diceva che vi ha un'eccezione preliminare alla ammissione della discussione dell'altra proposta testè inoltrata colla domanda di concessione per la linea fino ad Intra, atteso il prestito Hambro che vincola ad ipoteca quella linea. Io a questa difficoltà preliminare trovo una semplicissima risposta.

Dico anzitutto che il contratto Hambro ha la data del luglio 1851; al 22 dicembre 1851 il ministro dei lavori pubblici appositamente interpellato da uno de' miei onorevoli colleghi, mi pare dall'onorevole deputato Bianchetti, se si sarebbe accettato un partito privato, ossia una domanda di concessione per la strada ferrata appunto di cui si ragiona, l'onorevole signor ministro al 22 dicembre 1851 rispondeva che sarebbe stata accettata purchè conveniente nelle sue condizioni. Non avete che da consultare gli atti del Parlamento, vedrete che esso si esprimeva in questi termini:

« Io posso assicurare l'onorevole preopinante che ove si presenti una società per intraprendere una strada ferrata da Novara al lago Maggiore... »

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. È detto: da Torino al lago Maggiore.

PERNATI, relatore. Allora la vera questione era della strada che andasse da Novara al lago.

Io credo che sia stato un errore sfuggito il dire *da Torino*, perchè non era questione di Torino. Altrimenti bisognerebbe dire che l'interpellante ed il signor ministro non si sono intesi nelle domande e nelle risposte; ma l'interpellanza consisteva in ciò perchè si trattava di fare ad una società inglese l'eccitamento di venir a domandare questa concessione. Ora, io dico, salva tale cattiva intelligenza, il fatto sta che c'è una dichiarazione di questa fatta.

Ma questa è una questione inutile, forse mi si dirà, perchè il Ministero allora era di quest'opinione, ed oggi ha cambiato in ragione delle variate circostanze; come le opinioni di tutti, così quelle dei ministri sono mutabili.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Oh! oh!

PERNATI, relatore. Tant'è che il signor ministro dei lavori pubblici parteggiava poco fa pel San Gottardo, ed ora propende pel Lukmanier. Dunque ha cambiato d'opinione; ed io credo abbia fatto bene, mentre io stesso che preferiva il San Gottardo, sono nel mio particolare indotto oggi ad opinare pel Lukmanier.

Ma veniamo al fondo della questione circa al prestito Hambro.

Il signor ministro delle finanze dice: noi abbiamo consentito un'ipoteca sopra questa strada. Questo è vero: ma con quest'ipoteca che cosa si è promesso? Si è promesso di garantire il prestito Hambro, e di dare, qualora il Governo vendesse la strada, per ogni mille lire del prezzo di vendita, se non erro, tante azioni in paga ai portatori del prestito Hambro. L'influenza di quest'ipoteca non ha tratto in sostanza che al caso di alienazione della strada.

Questa sarebbe o volontaria, o forzata: se si fa volontaria, che difficoltà avrà il Governo vendendo i 200 o 300 chilometri di strada ferrata a riservarsi questi 70 od 80 chilometri che corrono da Novara verso la Svizzera? Io credo che quando il Governo volesse realizzare questo suo capitale (cosa che io reputo sarebbe affatto strana e senza esempio, mentre tutti i Governi del continente d'Europa, o si assicurano la cessione della proprietà di una strada dopo un dato numero di anni di concessione a' privati, od appaltano l'esercizio di strade da essi costrutte senza cederne la proprietà), quando, dico, il Governo volesse vendere la proprietà delle sue strade, nulla osterebbe che si riservasse la proprietà di questo tronco, e ne desse tuttavia in appalto l'esercizio, se ciò gli convenisse.

Quanto alla vendita forzata di tutta la strada ferrata, io veramente debbo credere che ne possa tanto meno venire il caso, perchè quando venisse sarebbe il segno dello sfacelo del Piemonte; ma poniamo per un momento che questo avvenga, che i nostri creditori dell'Inghilterra ci espropriino della strada. Ebbene, l'ipoteca che essi hanno darà loro la preferenza su questa strada.

Ma se si trovasse un concessionario il quale si assumesse ora il carico anche dell'ipoteca mediante rilievo per parte del Governo, cioè col patto che quando fosse espropriato forzatamente di questa strada datagli in concessione dovesse il Governo indennizzarlo, io credo che qualunque difficoltà sarebbe risolta senza che sia menomamente alterato il disposto del contratto del prestito Hambro, la cui ipoteca rimarrebbe intatta.

Dico adunque che non penso prima di tutto che la Commissione debba preoccuparsi di queste due proposte, e credo aver risposto alla eccezione pregiudiziale sollevata dal signor ministro delle finanze.

Quanto alla questione prima, sul modo d'intendere la risposta data dall'onorevole signor ministro dei lavori pubblici,

dichiaro che ho capita la cosa nei termini su espressi, nè voglio far nessuno appunto al medesimo.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Senza entrar in discussione su ciò che uno abbia o no inteso, io dirò che il testo è chiaro; l'onorevole Pernati aveva accennato ad una mia dichiarazione, che si sarebbe data la facoltà di fare un tronco di strada sino al lago sulla direzione di Genova, quando invece io dissi che si sarebbe data sulla direzione di Torino.

Parmi adunque che non è ragionevole il voler supporre che sia stata sbagliata la stampa, o che io mi sia male espresso. Io dirò che, per quanto mi ricordo, allora si trattava della strada ferrata che doveva andare da Torino a Novara, la quale strada ferrata doveva, secondo le prime proposizioni fatte, adempiere a due condizioni, l'una di assicurarsi il passo per andare al lago Maggiore e di venire quindi prolungata verso il lago stesso, e l'altra di ottenere la sua continuazione fino allo incontro del confine lombardo; la prima condizione non fu però accettata, e solo si accordò alla società della ferrovia di Novara la facoltà di percorrere, mediante un corrispettivo e sotto determinate condizioni, la strada da Novara al lago Maggiore co' propri suoi convogli.

Io non vedo adunque come, a fronte d'una così chiara ed esplicita dichiarazione, mi si possa ascrivere quanto non è stampato e ciò al fine di cogliermi in contraddizione e fare supporre che io ho dato una promessa che non potevo mantenere.

L'onorevole Pernati ha nel suo discorso di ieri trovato molte volte opportuno di citare alcune parti de' miei discorsi estratte saltuariamente, e d'interpretarle a modo suo fino a falsarne il senso, ed ora vorrebbe cambiare le parole stesse state stampate.

Aggiungerò che questa è una questione perfettamente oziosa, perchè quando pure io avessi fatto quella dichiarazione, l'avrei forse fatta inopportuna, e senza ricordarmi della convenzione stipulatasi col signor Hambro, e quindi essa non avrebbe certamente alcun peso, perchè qui si tratta invece di vedere quale sia la forza dei patti contenuti in quella convenzione e non già delle mie parole e dello sproposito che potessi aver detto. *(Iarità generale)*

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Io prego la Camera a voler ponderare qual è la natura dell'obbligo che noi abbiamo assunto con Hambro.

Nel contrarre l'imprestito noi dicemmo: abbiamo bisogno di 80 milioni per compiere la strada ferrata da Torino a Genova, e da Genova al lago Maggiore; dateci questi 80 milioni, e avrete l'ipoteca sopra di questa rete ferroviaria: ecco il contratto in buona fede; naturalmente è un contratto *sui generis* che è stato rogato bensì da un notaio inglese, ma non è stato fatto come si fa un mutuo tra due proprietari; la società inglese non è venuta ad iscrivere la sua ipoteca, ma di buona fede abbiamo assunto l'obbligo di terminare questa rete e di dare un'ipoteca.

Di più, abbiamo detto, siccome questa rete potrà essere alienata, potrebbe far oggetto di speculazione, e noi c'impegniamo sin d'ora, ove si alienasse questa rete, di darvi la facoltà di convertire le vostre rendite contro azioni. Si è parlato della rete da Torino a Genova e da Genova al lago Maggiore. Ciò posto, io non capisco come ora potrei dire a questi signori: vado sino ad Arona con un'altra società; voi avrete l'ipoteca, e gli altri avranno poi il subingresso.

Io non so se questo sarebbe strettamente legale, ma credo che sarebbe irrazionale e farebbe un pessimo effetto, a tal che i creditori inglesi crederebbero, a torto od a ragione,

che abbiamo mancato alla fede data. Oltre di che io tengo per fermo che il tratto da Novara ad Arona sia uno dei migliori, e più produttivo di quello da Novara ad Alessandria. Se dunque alienate uno dei tratti migliori ad una compagnia voi peggiorate la condizione di coloro a cui avete assicurato il diritto di partecipare a questa impresa.

Riconosco poi coll'onorevole Pernati che sarebbe poco leale per parte nostra il volere che si mandasse il progetto su mentovato alla Commissione, perchè due dei fautori della linea per Orta sono scomparsi dal campo di battaglia.

Nulladimeno io non ho nessuna difficoltà che siffatto progetto si stampi, e si distribuisca per venerdì. Sarà un elemento di più che servirà ad illuminare la questione; quel che io non vorrei si è che un voto qualunque della Camera pregiudicasse la questione, quindi respingo il rinvio alla Commissione come una questione pregiudiziale, perchè non vorrei che un rinvio alla Commissione potesse significare un voto qualunque su questa proposta.

MELLANA. L'onorevole presidente del Consiglio ha detto che due membri della Commissione che votarono per la linea d'Orta sono scomparsi. Siccome questa espressione potrebbe prestarsi ad equivoca interpretazione e siccome dei due assenti cui accennava l'onorevole ministro, l'uno è il mio amico Depretis che non scompare, ma sa star molto bene al suo posto, è per ciò che mi credo in debito di dichiarare che il deputato Depretis è assente perchè trattenuto da malattia.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Io non ho inteso di dare sinistra interpretazione alla parola *scomparsi*. So anch'io che l'onorevole deputato Depretis è assente per malattia.

Mi son valso di quell'epiteto come del primo venutomi all'improvviso.

MELLANA. Non temevo dell'intenzione del signor ministro, ma era indispensabile la spiegazione che ora ha dato onde non lasciare altrui un pretesto a sinistre interpretazioni.

PRESIDENTE. Il deputato Bianchetti aderisce alla proposta del ministro, consente a fare stampare esso stesso il progetto della nuova offerta e rinuncia al rinvio alla Commissione?

BIANCHETTI. Io non intendo menomamente di incaricarmi di fare stampare la proposta di quella società, e farla distribuire; io ho creduto bene di avvertire anticipatamente la Camera, atteso che domani non vi è seduta, che questa proposta sarebbe stata presentata al ministro ed alla Camera dei deputati, nè mi immaginava che vi potesse essere alcuna difficoltà a che questa proposta fosse comunicata alla Commissione. L'onorevole deputato Pernati ha osservato che la maggioranza della Commissione ora si troverebbe in minoranza, e che quindi non potrebbe occuparsi di ciò, quindi io lascierò che la proposta abbia il suo corso naturale: una copia di essa sarà trasmessa al ministro, un'altra copia alla Presidenza della Camera. Il signor presidente farà poi come meglio crederà; e se la comunicherà alla Camera, la Camera provvederà.

VALERIO. Mantengo la mia proposizione almeno pel rinvio alla Commissione dell'emendamento relativo ai dieci milioni, sebbene in essa non sia più la prima maggioranza.

Nel seno della Commissione trovansi ancora cinque deputati; quand'anche essi si suddividano in due frazioni, ciascuna di esse esporrà le sue idee. Ma io non penso che si debba prendere una deliberazione relativa ad una somma di dieci milioni senza un preavviso, quando ciò non dovesse ad altro giovare che ad impedire che si stabilissero precedenti peri-

colosi, come sarebbe questo; del resto, le ragioni che si addurranno, serviranno sempre ad illuminare la Camera, e saranno quindi tenute in conto.

Io non mi occupo più della proposta del deputato Bianchetti, perchè egli stesso non se ne vuole più occupare, ma insisto perchè l'emendamento del deputato Farina sia trasmesso alla Commissione, e perchè questa ci presenti in proposito una relazione, sia che ella sia unanime, sia ch'ella si divida a questo riguardo.

PRESIDENTE. Il deputato Farina aderisce?

FARINA PAOLO. Io non ho difficoltà di acconsentire.

PRESIDENTE. La Commissione accetta?

PERNATI, relatore. Se la Camera lo desidera noi siamo alla sua disposizione.

Prego però la Camera di accordarmi la sua attenzione per pochi minuti; non abuserò della sua indulgenza, ma mi preme di darle una spiegazione.

Nella tornata del 27 dicembre 1851, quando si poneva in discussione la categoria 26 del bilancio dei lavori pubblici, relativa al tronco di strada da Momo al lago Maggiore, il deputato Cadorna disse queste parole:

« In questa categoria vorrei fare un eccitamento al signor ministro dei lavori pubblici.

« Nello stato attuale delle nostre finanze è certamente desiderabile che le strade ferrate da costruirsi sieno eseguite il più che sia possibile col mezzo di private società.

« Io credo che di ciò non si possa avere alcun dubbio, ove si consideri che lo Stato non può fare le spese di costruzione delle strade ferrate, se non che contraendo debiti. Ora questi debiti si contraggono almeno al 20 per cento, e si paga per essi un interesse del 6 per cento. Vi è inoltre il danno che deriva dalla differenza di spesa che esiste sempre fra le costruzioni fatte a conto dello Stato e quelle fatte dai privati.

« Ora io desidererei sapere dal signor ministro, se nel caso si presentasse una società per la costruzione del tronco di strada ferrata da Novara al lago Maggiore, ovvero che la società stessa la quale si offerse di fare la strada pel lago Maggiore, passando le Alpi per la Svizzera, si offerisse anche di fare questo tronco; desidererei sapere, dico, se l'amministrazione non avrebbe difficoltà di comunicare a questa società gli studi che su questo tronco si fossero fatti nell'interesse dello Stato.

« **Paleocapa, ministro dei lavori pubblici.** Il Ministero, stante le condizioni attuali del paese, è così penetrato dell'opportunità di accettare il concorso dell'industria privata, che ogniquale volta si presentarono società private con proposizioni giuste e ragionevoli, le ha sempre accolte di buon grado.

« Già si presentò una società solida per intraprendere la strada da Torino a Novara, ed è cosa nota come già si stabilì colla medesima una preliminare convenzione; quando questa comunicherà il suo progetto, allora sarà mio dovere di presentare alla Camera il capitolato, e le condizioni sotto le quali la società domanderà il privilegio per compiere quell'opera.

« Si presentò pure un'altra società, intenta a fare la strada da Torino a Susa per prolungarla fino a Ginevra, colla quale si stabilirono pure preliminari.

« Io posso assicurare l'onorevole preopinante che, ove si presenti una società per intraprendere la strada ferrata da Torino al lago Maggiore, per attraversare poi le Alpi, e tale che proponga condizioni abbastanza ragionevoli e convenienti, sarà per certo accolta favorevolmente dal Governo, il

quale si farà carico di comunicarle tutti gli studi che già vennero fatti su quella direzione. »

Ora io domando, se parlandosi dal ministro del termine estremo del lago Maggiore, rispondendo ad una interpellanza specifica, siasi mai potuto parlare d'altra strada fuori di quella che parte da Novara e volge al lago Maggiore. Da qualunque punto si faccia partire la strada, da Torino o da Genova, toccherebbe a Novara e di là al lago.

Io mi appello al retto giudizio dei deputati, se non risulta evidentemente che io ho voluto rispondere che il Ministero era disposto ad accettare il concorso di tutte le società che facessero proposizioni ragionevoli; ed infatti si stipularono convenzioni colle due con cui si erano già cominciate trattative. Ma se l'onorevole preopinante vuole sconvolgere il senso delle mie parole, allora è inutile rispondergli. (*Movimenti diversi*)

PRESIDENTE. Il deputato Menabrea ha facoltà di parlare.

MENABREA. Le député Pernati m'a prévenu, lorsqu'il a fait connaître à la Chambre que la Commission du chemin de fer d'Arona n'était plus constituée, vu que deux membres de la première majorité étant absents en ce moment, la majorité s'était par le fait même transposée du côté de la minorité.

En conséquence il ne croyait pas convenable (et en cela je partage son avis) lorsqu'il s'agirait de renvoyer à la Commission les diverses propositions qui ont été faites, qu'elle pût s'en occuper, attendu que sa composition actuelle n'avait plus le même caractère qu'auparavant.

Du reste, nous sommes toujours aux ordres de la Chambre. Toutefois en déclarant que la Chambre peut envoyer à la Commission la proposition qui vient de lui être soumise, je crois que les membres qui la composent pourront émettre individuellement leur avis; mais je ne pense pas qu'ainsi réduits de nombre, ils puissent faire un rapport collectif et parler au nom de la Commission elle-même.

VALERIO. Io penso che le Commissioni della Camera non abbiano mai un partito preso contro la verità e la giustizia, e che quando loro si manda una proposizione la pesano, come debbono fare i rappresentanti del loro paese i quali sono tenuti ad esaminare le questioni guidati solo dal bene generale del paese per dare quindi un giudizio che emani dalla coscienza. Del resto, qualunque sia questo giudizio, la Camera non è mica astretta a seguirlo; essa lo apprezzerà.

Quindi io prego di nuovo il signor presidente a mettere ai voti la mia proposizione perchè il rinvio sia fatto alla Commissione, perchè, lo ripeto, sarebbe un precedente pericolosissimo se si mettesse ai voti un emendamento che obbliga le finanze dello Stato per 10 milioni senza neanche avere il preavviso di una Commissione.

FARINA PAOLO. Io appoggio la domanda dell'onorevole Valerio.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Io vi aderisco intieramente perchè ho piena fiducia tanto nella maggioranza, quanto nella minoranza della Commissione; se essa non si metterà d'accordo avremo due opinioni invece d'una.

PRESIDENTE. Metto dunque ai voti la proposta del deputato Valerio a cui aderisce il Ministero, che cioè la proposta del deputato Farina emendata dal Ministero sia rinviata alla Commissione affinchè ne riferisca alla Camera nella tornata di venerdì.

(È approvata.)

CADORNA. Chieggo che sia stampata. (Sì / sì!)

**PROGETTO DI LEGGE PER LA LEVA ANNUALE
DI DIECIMILA UOMINI.**

LA MARMORA, ministro della guerra. D'ordine del Re ho l'onore di presentare alla Camera un progetto di legge per la leva annuale ordinaria di 10 mila uomini. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1784.)

PRESIDENTE. La Camera dà atto al ministro della

guerra della presentazione di questo progetto di legge, che sarà stampato e distribuito.

La seduta è levata alle ore 5 1/2

Ordine del giorno per la tornata di venerdì:

1° Seguito della discussione del progetto di legge relativo al prolungamento della ferrovia da Novara a Genova sino al lago Maggiore.

2° Discussione sopra alcune petizioni riguardanti lo scalo della ferrovia di Novara.

TORNATA DEL 6 MAGGIO 1853

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO RATTAZZI.

SOMMARIO. Lettera del sindaco di Torino per invito alla festa dello Statuto — Osservazioni del deputato Lanza e spiegazioni del deputato Notta — Relazione sullo spoglio del bilancio delle gabelle pel 1848 — Relazione sul progetto di legge intorno all'esecuzione della pena di morte, ed all'abolizione della berlina — Seguito della discussione del progetto di legge per la strada ferrata da Novara al lago Maggiore — Lettura della domanda del signor Maligny per la concessione d'una ferrovia da Novara ad Intra — Discorso del ministro dei lavori pubblici in risposta agli oppositori — Mozione del deputato Bianchetti per la stampa della domanda del signor Maligny — Presentazione di due progetti di legge del ministro delle finanze per disposizioni relative all'apertura delle strade della Posta e del Cannon d'oro in Torino, e sulle società anonime ed associazioni mutue.

La seduta è aperta alle ore 1 e 1/2 pomeridiane.

AIRENTI, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente, ed espone il seguente sunto di petizioni:

5158. Cinquantaquattro fabbricanti di carta dei circondari di Voltri, Mele, Arenzano, Pegli e Varazze, enumerati i danni che loro apporta il tenuissimo dazio a cui vanno assoggettati all'uscita gli stracci servienti alla fabbricazione della carta, si rivolgono alla Camera affinché, per non privare dei mezzi d'esistenza 30,000 e più individui addetti a quella fabbricazione, e non togliere al tempo stesso alla nostra marina uno dei principali prodotti di nolo, promova quelle disposizioni che crederà più opportune per il sostenimento della premenovata industria.

5159. Luciano Giovanni Battista, Forneris Michele e Mansone Luigi presentano una petizione contraria al disposto del regolamento.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. Intanto che la Camera sta facendosi in numero, do lettura di una lettera che il sindaco di Torino ha diretta alla Presidenza.

« La funzione religiosa per la festa nazionale dello Statuto

avrà luogo, in conformità della legge, domenica prossima, 8 maggio, nella chiesa della Gran Madre di Dio. Alle ore 10 precise, ora fissata da S. M., avrà principio il sacro rito.

« Nel pregare pertanto la S. V. illustrissima a voler invitare i signori deputati a trovarsi all'accennata funzione, ove vi sarà un posto appositamente per essi destinato, deve però il sindaco sottoscritto renderla consapevole che, stante la ristrettezza del locale, scelto per annuire al desiderio espresso nell'anno scorso dal Governo, non si poté destinare che il sito per una deputazione di 25 membri.

« Onde poi evitare che s'introducano persone estranee nel predetto sito, lo scrivente porrebbe preghiera alla S. V. di voler ordinare che una mezz'ora prima dell'ora della funzione si trovasse sul luogo un usciere, affinché, conoscendo i deputati, potesse indicare il luogo.

« Coglie poi il sindaco sottoscritto quest'occasione per rassegnarle alcune copie del programma delle feste, prevenendola che il municipio pose a disposizione del Parlamento, in occasione degli esercizi equestri e corsa dei cavalli nel circo costruttosi nella piazza d'Armi, un palco della capacità di 150 persone.

« Dolente il sindaco che non siasi potuto mettere a sua disposizione un maggior numero di siti, spera che la S. V. illustrissima sarà per aggradire quanto si è potuto fare.

« E nel porgerle preghiera d'inviare pure all'ingresso del