

**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, promuova 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, dà 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

suddetto palco chi possa conoscere le persone che dovranno avervi libero l'ingresso, si pregia lo scrivente di rassegnarle gli atti del predistinto suo ossequio. »

LANZA. Domando la parola per fare un'osservazione.

La festa dello Statuto fu decretata per legge. In questa si statui che i poteri civili e militari vi debbano intervenire. Mi pare quindi che, trattandosi di una festa così solenne, la quale è nazionale e non municipale, sarebbe bene che tutto il Parlamento potesse intervenirevi, e non una semplice deputazione.

Ho dette queste parole soltanto in via di osservazione, imperocchè porto opinione che, se si potesse combinare la cosa in modo che tutti i senatori e tutti i deputati potessero intervenire alla festa, questa riuscirebbe assai più solenne.

PRESIDENTE. Se avesse prestato attenzione alla lettura che feci della lettera del sindaco, avrebbe veduto che non vi era la possibilità che tutto il Parlamento potesse intervenire alla festa.

LANZA. Ho fatto attenzione alla lettura della lettera d'invito, di cui diede testè comunicazione l'onorevole presidente, ed ora soggiungerò che la mia osservazione, la quale non ho voluto rendere più esplicita, tendeva in certo modo a fare una *Heve* censura sulla deliberazione presa d'invitare la Camera ad assistere per semplice deputazione alla solennità di domenica; perchè, a mio avviso, si poteva scegliere un luogo bastevolmente ampio acciò potesse intervenire alla festa l'intero Parlamento.

NOTTA. Se il deputato Lanza me lo permette, aggiungerò, come debbo, alcune altre cose in risposta alle osservazioni che poc'anzi ha fatte.

Egli riterrà che, come venne avvertito nella lettera al nostro presidente inviata, il sito destinato per queste funzioni venne stabilito dal Governo, il quale ha scelto a tal uopo il tempio della Gran Madre di Dio. Ora, l'interno di questo tempio è di ben poca capacità, nè avrebbe potuto contenere la quantità delle persone che possonsi raccogliere esteriormente; di più, la funzione non seguendo in vista del popolo, sarebbe stata meno imponente; ora, dovendo seguire nell'esterno del tempio, si è soltanto potuto trarre partito del poco spazio coperto che vi era sotto il pronao, nè si poteva eleggere e destinare pei membri del Parlamento conveniente posto oltre all'intercolunnio, giacchè gli accorrenti sarebbero stati esposti alle intemperie dell'atmosfera. Quindi per necessità non si è potuto fare a meno che ridurre la rappresentanza ad una semplice deputazione.

Mi spiace molto, massime nella qualità che ho l'onore di vestire, che non si sia potuto provvedere altrimenti; ma contro alla necessità non si può lottare.

Non è poi totalmente esatta l'osservazione che egli fa, che la legge dispone che vi debbano intervenire le due Camere. La legge è fatta relativamente a tutti quanti i municipi dello Stato, e stabilisce in modo generale che deggiono intervenire tutte indistintamente le autorità civili e militari, studenti, ecc. Partendo da questa base, non si è tenuto conto che la città di Torino, oltre alle autorità civili e militari che si trovano negli altri municipi, essa ha pure l'onore di possedere il corpo legislativo. Ma ora io chieggo: come mai può essere umanamente possibile il fare che tutte queste autorità ed il corpo legislativo si contengano in luogo non atto a comprenderli?

Si persuadea il deputato Lanza che, tuttavolta il Governo sceglierà un altro sito sufficientemente ampio, o che lascerà a disposizione del municipio una tale scelta, non s'incontrerà più l'inconveniente che occorre quest'oggi; ma contro allo

spazio e contro al tempo, lo ripeto, non v'è potere umano che possa lottare e vincere.

PRESIDENTE. Si procederà all'estrazione a sorte della deputazione, la quale si comporrà di venticinque membri della Camera.

Sono estratti a sorte i nomi dei seguenti deputati:

Fernati, Seyssel, Louaraz, Bianchi Alessandro, Simonetta, Cornero, Valerio, Martinet, Valvassori, Demarchi, Blanc, Farina Paolo...

FARINA PAOLO. Prego il signor presidente di surrogare altri in mio luogo.

PRESIDENTE. Domanderei per qual motivo.

FARINA PAOLO. Perchè io divido pienamente le idee manifestate dal mio vicino il deputato Lanza.

PRESIDENTE. (*Proseguendo il sorteggio*) Demaria, Daziani, De Viry, Mongellaz, Santacroce, Michelini, Mezzena, Robecchi, Fara-Forni, Cossato, Mantelli, Berti.

Supplenti. Alberti, Farina Maurizio, Spinola, Malinverni.

Il signor De Maligny scrive trasmettendo alla Camera copia della domanda di concessione da lui fatta a nome d'una compagnia per la strada ferrata da Novara ad Intra per Borgomanero ed Orta.

Il signor ministro della guerra scrive in data di ieri:

« Il nominato Ferrari Pietro non può aver diritto alla pensione che chiede colla petizione 3109, pervenutami dalla Camera dei deputati, perchè il suo figlio morto in guerra lasciava vedova; e l'essere questa passata poi a seconde nozze, non dà maggior titolo al petente.

« A fronte quindi del preciso disposto dell'articolo 32 della legge 27 giugno 1850, non potendosi aderire alla domanda in discorso, io credo conveniente farne conscia V. S. illustrissima a sfogo del ricevuto invio. »

RELAZIONI: SUL CONTO AMMINISTRATIVO DELLE GABELLE DEL 1848; SUL PROGETTO DI LEGGE RELATIVO ALL'ESECUZIONE DELLA PENA DI MORTE, ED ALL'ABOLIZIONE DELLA BERLINA.

LANZA, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sullo spoglio del bilancio delle gabelle per l'anno 1848. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 290.)

FARINI, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge intorno all'esecuzione della pena di morte ed all'abolizione della berlina. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1732.)

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

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

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

La parola spetta al signor ministro dei lavori pubblici.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Prima di entrare nella discussione mi corre debito di avvertire che dalla lettera del signor Maligny, testè letta dal signor presidente, parrebbe che quella domanda di concessione fosse stata pre-

sentata al Ministero dei lavori pubblici, mentrechè non lo fu. L'ho aspettata fino a ieri, e finora non l'ho veduta.

Io enuncio solamente il fatto, perchè non si creda che sia stata presentata, e che io non ci dia importanza.

BIANCHETTI. Credo che sia stata presentata al presidente del Consiglio dei ministri.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io non l'ho avuta, e finora ignorava questo fatto.

PRESIDENTE. Darò lettura della domanda della società, presentata alla Presidenza.

« Turin, le 5 mai 1853.

« Monsieur le président de la Chambre des députés,

« Après avoir pris communication des plans et devis du projet fait par M. Bosso pour le chemin de fer de Momo à Intra, nous venons solliciter de la Chambre et du Gouvernement la concession de la ligne de Momo à Intra par Borgomanero, Omegna et Gravellona, en déclarant que nous sommes prêts à traiter pour la construction de cette ligne sur les bases suivantes :

« Art. 1^{er}. La compagnie demande la concession pour 99 ans en s'engageant à construire cette ligne pour 14,200,140 francs, dont le Gouvernement garantira l'intérêt à 4 pour cent.

« Art. 2. Comme différentes communes ont offert gratis une partie des terrains, et espérant que d'autres suivront leur exemple, si le Gouvernement veut abandonner les terrains qu'il a acquis, et les travaux qu'il a faits de Novare à Momo, ainsi que l'usage de la station qu'il doit construire à Novare pour le service de la ligne de Gènes, la compagnie pourra accepter cet abandon sans garantie d'intérêt, et déclarer qu'elle est prête à accéder à la rédaction définitive de cet projet.

« Art. 3. La compagnie se chargera de l'exécution de Novare à Intra pour 16,000,000 de francs, avec la garantie de 4 pour cent, et remboursera au Gouvernement toutes les dépenses qu'il a faites de Novare à Momo.

« Art. 4. Les travaux seront exécutés suivant le projet de M. Bosso, excepté quelques légères modifications que nous soumettrons avant trois mois à l'approbation du Gouvernement, à l'exception des sections entre Gravellona et Orta, ainsi qu'entre Omegna et Gravellona, où les pentes de 10 à 10 1/2 pour mille seront tolérées.

« Art. 5. Le système de construction sera en général celui adopté pour les concessions de Turin à Suse et de Turin à Novare, dans le but d'associer une juste économie à la sûreté de l'exercice.

« Art. 6. Nous demandons les mêmes avantages de douane pour l'introduction de l'étranger, des machines, outils de fer en fonte et autres outils nécessaires à l'exécution et à l'exploitation du chemin que ceux accordés aux concessionnaires de la ligne de Turin à Suse. Nous demandons également que les contrats pour l'expropriation des terrains, et tous autres objets qui auront rapport au chemin de fer, ne paient que le droit fixe sans droit proportionnel d'enregistrement, et que pour le transport de tous les objets qui pourront être transportés sur les chemins exploités par l'Etat, il nous soit accordé un tarif qui corresponde aux frais effectifs de transport.

« Art. 7. Dans toute sa longueur, le chemin sera construit à une seule voie ; mais les travaux d'art seront faits pour deux voies.

« Art. 8. Attendu que la compagnie est intéressée à l'exécution de la ligne de Locarno au lac de Constance par le Luk-

manier, ligne que doit relier les nombreux chemins de fer de l'Allemagne avec le port de Gènes et qu'elle se propose de relier la ligne de Novare à Intra avec Locarno ; pour ce elle demande la préférence de la concession d'Intra à la frontière du Canton du Tessin, ne pouvant en demander la concession aujourd'hui, vu que la fusion avec la compagnie dite Sud-Est du chemin de fer de la Suisse est subordonnée et dépend, en quelque sort, d'une décision que le Gouvernement sarde doit prendre dans l'intérêt de cette ligne.

« Art. 9. Dans le cas où la compagnie accepterait l'abandon des travaux de Novare à Momo, toute la ligne de Novare à Intra sera faite dans trois ans à dater de la concession définitive, et dans le but d'amener la ligne de Gènes le plus près possibles du lac Majeur. Nous prenons l'engagement d'achever et d'exploiter le tronçon de Novare à Borgomanero dans un an, en nous tenant au projet de M. Bosso.

« Art. 10. La compagnie donnera au Gouvernement le droit de rachat de la ligne sur les bases établies pour les concessions de Turin à Novare, et de Mortara à Vigevano.

« Art. 11. La compagnie consent à ce que le Gouvernement se charge de l'exploitation de la ligne, avec son matériel roulant, ainsi que de l'entretien, moyennant le 50 pour cent du produit brut ; et en garantissant à la compagnie le 50 pour cent, le Gouvernement pourra contracter des engagements sur cette ligne. Il est bien entendu qu'il y aura au moins trois convois par jour, aller et retour, non compris les convois de marchandises.

« Art. 12. La compagnie est prête à donner les garanties nécessaires pour l'exécution de ses promesses, et reste à la disposition de monsieur le ministre des travaux publics pour toutes les autres conditions nécessaires pour la concession définitive.

« Veuillez, je vous prie, monsieur le président, agréer mes salutations empressées.

« L'un des membres de la compagnie ; pour lui et comme représentant MM. le comte de Lavallette, Janie Murrey de London, le vicomte de l'Epine, le chevalier de Marsuzi Agnière et le prince de Godoy de Bassano.

« P. DE MALIGNY. »

La Camera essendo in numero, metto ai voti il processo verbale della tornata precedente.

(È approvato.)

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. In alcuni dei vari discorsi pronunciati in questa Camera sull'argomento che la tiene da molti giorni occupata, vennero fatti appunti al Ministero, e più specialmente al ministro dei lavori pubblici ; negli altri fu veramente trattata la questione che forma il soggetto della presente discussione.

Benchè gli appunti fatti al Ministero sopra un argomento così grave siano di minore importanza, non posso però dispensarmi dal giustificarmi di alcuni di essi, dimostrandone l'insussistenza. L'onorevole Bianchetti, fra gli altri, trattando poco la questione per se stessa, si è quasi esclusivamente occupato del Ministero, accusandolo di lunghissime dilazioni.

Astenendomi da lunghe giustificazioni, mi limiterò a dire che se il deputato Bianchetti, il quale poté certamente con tutta la libertà vedere gli atti che seguirono, li avesse esaminati, avrebbe riconosciute le cause d'onde procedettero essenzialmente questi ritardi, avrebbe veduto che erano inevitabili per soddisfare allo scopo. Infatti si è dovuto istituire, col concorso di altri Stati, una Commissione internazionale ; circostanza questa che per sè sola dimostra come la cosa non

potesse procedere speditamente; oltrechè poi sopravvennero ritardi nella riunione dei vari rappresentanti delle nazioni interessate, uno dei quali è mancato al convegno, un altro dovette recarsi ad assistere all'esame d'una delle principali linee renane, per cui ritardò lungamente a spedire il suo parere; un altro finalmente prese riserva di fare un più lungo lavoro. Nè certamente si poteva impedire a questi rappresentanti di esprimere la loro opinione francamente, e d'impiegare perciò un tempo maggiore; nè si poteva del pari impedire al commissario svizzero di fare lo speciale lavoro che avevo promesso.

Ove pertanto l'onorevole deputato Bianchetti avesse posto a tutte queste circostanze, avrebbe veduto che i lamentati ritardi non sono in modo alcuno dipendenti dal Ministero.

Accennando alla linea del Grimsel, egli ci ha rimproverati di non avere fatti studi sufficienti; accusa questa che parmi in contraddizione colla prima, perchè se altri si fossero fatti, molto maggior tempo si sarebbe richiesto, e quindi sarebbero avvenuti maggiori ritardi.

D'altronde poi io credo che più ampi studi non erano necessari, perchè quelli fatti precedentemente già provavano come la linea del Grimsel dovesse rimanere esclusa in guisa che più non vi era dubbio al riguardo; il che io dico tanto più francamente, inquantochè confesso che dapprincipio io stesso trovava assai opportuna questa linea, guardando alla sua brevità, all'ottima sua direzione verso Basilea e attraverso tutta la Svizzera, considerando che era stato fatto un progetto, non dirò particolarizzato, ma molto studiato, che le difficoltà di tale linea si sarebbero potute, secondo le fatte asserzioni, in gran parte scemare con altri studi; considerando finalmente che un intraprenditore era, giusta quanto assicuravasi allora, disposto ad eseguire l'opera.

Ma quanto al miglioramento della linea, le ispezioni successivamente fatte dalla Commissione internazionale ne tolsero la speranza, e se è vero che il signor Koller ed altri membri della stessa Commissione dichiararono che per dare un parere definitivo occorrevano ulteriori studi, io prego la Camera di osservare che essi parlavano come ingegneri ai quali era stato presentato un progetto già compilato, e conseguentemente loro correva obbligo di confutarlo definitivamente per poterlo escludere assolutamente. Ora essi ispezionando la linea non hanno nemmeno, siccome venne da loro dichiarato, potuto trovare dove corrispondesse quella traccia che era immaginata nel progetto.

Come ingegneri adunque che esaminavano il progetto del Grimsel con altri per linee diverse, dissero: qui non troviamo termini di confronto; ed ecco la ragione per cui essi accennarono alla necessità di ulteriori studi. Ma per fare studi completi per una linea di tal sorta si richiedono certamente varie stagioni favorevoli, perchè nella maggior parte dell'anno è assolutamente impossibile di lavorare su quelle altissime montagne.

Aggiungo poi che se le considerazioni generali non sono sufficienti ad escludere il progetto proposto, od a confutarlo come farebbe un ingegnere, trattandosi di lavoro di un altro ingegnere, certamente i principii che guidano la costruzione e l'esercizio delle strade ferrate condurrebbero ad escluderlo.

Ecco perchè io ho cambiato opinione: ecco perchè non ho stimato che occorresse d'intraprendere nuovi studi. Il signor Bianchetti mi accusò anche di essermi occupato esclusivamente della linea d'Arona, e di non aver fatto studiare sufficientemente la linea d'Orta. Quest'accusa mi è stata fatta anche dal deputato Fara-Forni, il quale disse che io aveva

mancato alla parola data alla Camera di fare studiare la linea d'Orta. A questo riguardo deggio osservare come altra volta io abbia già dichiarato a questa Camera che quando davo la promessa di fare eseguire studi per la linea del lago d'Orta, io ignorava che già esistesse per la linea medesima un progetto definitivo compilato dall'onorevole ingegnere Bosso, circostanza sulla quale egli stesso, se non erro, mi pose in avvertenza e che rese perciò inutile di eseguire altri studi.

Ma il deputato Bianchetti mi accusò di non aver lasciato studiare quel progetto al relatore del Consiglio speciale; risponderò a ciò ripetendo quanto già ebbi l'onore di osservare alla Camera, che, cioè, mentre io aveva questo progetto, la Commissione istituita per promuovere la costruzione della linea pel lago d'Orta me ne fece domanda. Avendo io indugiato qualche giorno a rispondere a tale richiesta, la Commissione credette conveniente di ricorrere per tal uopo al presidente del Consiglio dei ministri per mezzo del quale io mi affrettai di farle pervenire il progetto. L'onorevole Cadorna stesso lealmente e francamente dichiarò alla Camera che aveva avuto quel progetto e che lo aveva restituito al nuovo presidente del Consiglio, e ciò disse a proposito di altra accusa che mi veniva fatta a quel riguardo pel ritardo avvenuto nella comunicazione del progetto stesso alla Commissione della Camera incaricata di riferire sulla presente questione, ritardo unicamente ascrivibile alla circostanza che io ignorava che il progetto fosse stato rispedito al nuovo presidente del Consiglio presso il quale trovavasi all'epoca in cui ne fui richiesto.

Del resto poi questi studi e questo progetto definitivo per il lago d'Orta fino ad Intra ed a Pallanza divenivano pienamente inutili, inquantochè quando si discusse dal Consiglio speciale la presente questione, si riconobbe che l'andare ad Intra, e rimontare la valle del Toce, poteva riescire opportuno se vi fosse stata fiducia di poter prolungare la linea pel Grimsel; prolungamento questo che il Consiglio, in seguito alle discussioni fattesi, non riconobbe attuabile, il perchè esso fu unanime di opinione che si dovesse andare al lago per la via più breve. E benchè il signor relatore avesse mosso alcuni dubbi, e fatte alcune proposizioni che non coincidevano con questa opinione (tutto che però egli trovasse il progetto redatto dall'ingegnere Negretti come il migliore per andare ad Arona), tuttavia il Consiglio, non ammettendo tali dubbi, a cui aveva rinunciato il relatore stesso, si dichiarò unanime per l'accettazione del progetto Negretti; e qui mi si offre l'opportunità di rispondere ai gravissimi appunti fattimi dal deputato Bianchetti sul modo con cui, a suo avviso, io condussi quella discussione. Egli mi accusa di aver permesso che il Consiglio non prendesse in considerazione questa o quell'altra opinione, mi accusa di non avere aderito ai suggerimenti di questa o di quella persona, mi accusa insomma sia nella discussione, sia nella redazione dei processi verbali, di condurre malamente il grave ed importante ufficio che io esercito presso il Consiglio speciale.

Io non andrò dilungandomi nel giustificarmi, poichè mi basta di osservare che prima di accusare un ministro così gravemente convien prendere migliori informazioni...

BIANCHETTI. Domando la parola.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Il Consiglio speciale è composto di persone della magistratura e dell'arte le più rispettabili del paese: io invoco, indipendentemente da ogni altra considerazione, la testimonianza di tutti, e se il deputato Bianchetti troverà che io cerchi di influire sulle deliberazioni o di confondere le discussioni del Consiglio, io mi rassegno al suo giudizio che sarà retto quando

avrà sentito gli uomini che compongono questo Consiglio.

Questa era un'accusa grave che io non potevo lasciar passare senza risposta, e mi era tanto più necessario di darla in quanto che il deputato Bianchetti è venuto qui recitando dei brani di un rapporto, di un processo verbale, e non so di quali altri atti; il che prova almeno che presso il Ministero dei lavori pubblici non vi sono segreti, e che egli ha potuto consultare liberamente tutti gli atti. Io credo però che se egli li avesse maturamente esaminati, avrebbe veduto che le accuse a me fatte di non avere ascoltata l'opinione di quelli che sono con lui consenzienti, non erano fondate, e si sarebbe convinto che la discussione era stata condotta liberissimamente e regolarmente, che il processo verbale di quelle discussioni, che durarono cinque o sei ore, conteneva il sunto delle deliberazioni, e che riletto in Consiglio non era stato contraddetto da nessuno, e nemmeno dallo stesso riferente, il quale, come dissi, se era da principio in qualche dubbio sopra alcuni punti, aveva però pienamente aderito alle conclusioni prese, su di che potrebbe esso venire interrogato.

Del resto non mi credo obbligato a difendermi ulteriormente sopra questo non gradevole argomento: dirò solamente che non mi sconcertano tali appunti, perchè mi pare che quando si scende a queste accuse nel corso di una discussione sopra un argomento così grave ed importante, si può credere che chi procede in questa guisa sente la debolezza della sua causa, e preferisce di attaccare il ministro piuttosto che il progetto di legge stato presentato. (*Segni di adesione*)

Quanto poi alle contraddizioni in cui mi si appone di essere caduto, io osserverò che queste contraddizioni derivano in parte da che si sono citati saltuariamente alcuni brani dei miei discorsi anteriori, e della mia relazione, in guisa che si diede applicazione al proverbio che dice: « permettetemi che io estragga una parte, un brano di un discorso, e che me ne faccia un'arma, io condannerò l'uomo più innocente. » Alcuni di questi brani dei miei discorsi non furono nemmeno, come dimostrerò in seguito nella discussione, riprodotti rettamente, nè interpretati secondo il chiaro senso che avevano. Non è per questo che io neghi di avere talvolta mutato pensiero; l'ho mutato assolutamente riguardo alla linea del Grimsel, essendomi caduta la illusione che ebbi per qualche tempo; l'ho mutato sul sistema di passare le grandi Alpi, poichè mentre io dapprima opinava che fosse necessario accingersi subito al sommo passaggio, come quello che richiede un tempo più lungo, ora io credo invece che se bisogna dare opera colla massima sollecitudine anche a quel passaggio, quando esso sia ben determinato, è però grandemente conveniente d'incominciare ad avere una via ferrata dall'una o dall'altra parte delle pendici; ho mutato anche la mia opinione sopra la preferenza che si dovesse dare al San Gottardo sul Lukmanier, quale ultimo passo però io non ho mai escluso dal novero di quelli che devonsi prendere in considerazione.

Ho detto chiaramente nella mia relazione che il pregio principale del sistema che io proponeva era quello che, arrivando alla estremità settentrionale del lago Maggiore, si poteva tenere tanto la via del San Gottardo quanto quella del Lukmanier, lasciando a più maturi studi la scelta fra tali due vie.

Siccome però io sentiva a parlare molto tra noi del Lukmanier e poco del San Gottardo, così io credetti mio dovere far presenti le circostanze che, a mio avviso, favorivano preferibilmente il passaggio del San Gottardo.

Io poi ho cambiato opinione, non lo dissimulo, ed anzi ne esporrò i motivi. Essi son due: consiste il primo in ciò che

per tentare con facilità il passaggio della grande catena delle Alpi io stimo conveniente, siccome dissi, di avere da entrambe le parti una strada che conduca al punto in cui deve costruirsi l'opera la più importante del passo, cioè la galleria, senza di che rimane lungamente ritardato il compimento della linea intiera.

Ora di questa possibilità, di questo intendimento di preparare anticipatamente un continuo passaggio, spingendo la via ferrata da una e dall'altra parte finchè sia conveniente, e costruendo una strada comune pel valico della più alta vetta del monte, mentre si lavora al traforo della galleria, non si era mai parlato per il Lukmanier.

Ma gli uomini rispettabili ed intelligenti che promuovono la costruzione di questa linea mi hanno apertamente dichiarato che, convenendo essi nella stessa mia opinione, avevano riconosciuto che il Lukmanier presenta anche questo pregio, cioè di permettere la costruzione della strada preparatoria con eguale celerità che in qualunque punto della catena delle Alpi.

Dopo questa dichiarazione, e dopo conosciuto come in generale il commercio di Genova promuovesse la sollecita costruzione della più breve e facile via diretta al lago di Costanza, io venni in questa opinione, nella quale mi confermò un altro argomento assai grave, cioè la formazione di una società che ottenne il privilegio per la costruzione di una strada ferrata del Lukmanier da tre Cantoni svizzeri, i Grigioni, Glarona e San Gallo, se non erro; concessione questa che venne approvata dal Governo federale. Se non che, o signori, sebbene la predetta società miri in massima alla costruzione della strada ferrata dal lago di Costanza al lago Maggiore, ha però inserito nel suo programma una condizione, che invero può essere pericolosa per i nostri interessi se non ci affrettiamo di promuovere con sussidi la costruzione di tutta intiera quella linea. La società, dico, mentre si costituisce per la strada dal lago di Costanza al lago Maggiore divide l'opera in due parti, di cui una riguarda la sezione facile e pronta da eseguirsi, quella cioè dal lago di Costanza a Coira e quindi dichiara che, compiuta questa prima parte della strada, si sarà ottenuto lo scopo principale. Ecco le sue parole:

« L'entreprise qu'il s'agit maintenant de réaliser, et qui doit former la première section du projet embrasse les voies ferrées de Rorschach à Coire et Wallenstadt; puis de Wallenstadt à Rapperswyl, avec un embranchement sur Glaris. Cette entreprise a donc pour but de prolonger pour le moment jusqu'au pied des Alpes l'action de la locomotive, qui part de toutes les parties du nord de l'Europe. »

La linea principale è dunque la linea di Costanza a Coira, la quale ha poi una diramazione su Glaris.

La società dice poi:

« Quand il s'agira de joindre la deuxième section du projet à la première, ceux d'entre les actionnaires qui auront voté contre, seront libres de se retirer de la société. Dans ce cas là leurs actions leur seront remboursées au pair. »

Vedete quindi, o signori, quanto sia incerta l'esecuzione della seconda parte della strada, cioè della sezione da Coira al lago Maggiore, e qual pericolo vi sarebbe per noi, se, fatta la linea del lago di Costanza fino a Coira, fosse lungamente ritardata la parte più difficile. Ne risulterebbe che noi avremmo una strada ferrata la quale non si prolunga oltre Coira, e non raggiunge perciò il lago Maggiore, inconveniente questo gravissimo, per evitare il quale io non esito a riconoscere la convenienza somma di accordare sussidi unicamente a quella società, onde non si verifichi la pericolosa e già av-

vertita circostanza che, propugnando noi un'altra linea, la società rinunci alla continuazione della strada fino al lago Maggiore.

Ed infatti la società stessa è tanto compresa che lo scopo sicuro e facile da ottenersi, che adempie insomma in gran parte alle sue vedute, si è quello di fare la strada dal lago di Costanza a Coira, che in uno dei periodi del programma è detto:

« Les deux bras principaux de la ligne en question, partant l'un du lac de Constance, l'autre du lac de Zurich, se rejoindront à Sargans, petite ville de la vallée supérieure du Rhin. Les rails se prolongeront jusqu'à Coire, terme assigné à la ligne par la première section du projet. »

Come ben si vede, si parla essenzialmente del tratto da Costanza a Coira; il resto rimane come in nube, od almeno è molto incerto.

Ecco dunque le ragioni per cui ho mutato opinione anche su questo argomento, mutazione di cui punto non mi vergogno, perchè prodotta da più maturi studi, e da nuove circostanze che non mi erano note prima; io dovrei invece dolermi del contrario.

D'altronde poi, nel formarmi questa opinione e nella trattazione dell'affare che riguarda la strada d'Arona, io procedetti sempre colla più grande imparzialità, e se, come mi accusa l'onorevole Bianchetti, ho permesso che si discutesse dal Consiglio speciale un progetto definitivo e compiuto per la linea da Novara ad Arona, ciò non ha da attribuirsi a colpa, poichè le circostanze che sono andato esponendo facevano sempre più sentire e la necessità di arrivar presto al lago, e la necessità di rinunciare a più vasti progetti ineseguibili, o di troppa lenta esecuzione, anche quando si volesse ammettere la linea del Grimsel, come pure il bisogno di presentare finalmente alla Camera una proposizione concreta. Nè io so che si possa far colpa ad un ministro di aver voluto formulare una proposizione veramente fondata, e di avere fornito alla Camera dati precisi per le sue deliberazioni. Io le ho presentato il progetto che nella mia coscienza lo credo il migliore, quello cioè della linea diretta da Novara ad Arona.

Del resto vi sono molti in questa Camera i quali propugnano una linea diversa, e certamente ciò fanno perchè non convengono nella mia opinione, che la linea di Arona sia la più favorevole al bene generale. Essi ritengono invece per tale quella che propugnano, e in questa opinione non sono certamente condotti dalla circostanza di appartenere o per domicilio, o per possidenze, o per relazioni ai paesi che trovansi sulla linea di cui sono fautori. Essi giustamente si sdegnano se alcuno invoca contro di loro questa circostanza, ma, perchè sia rispettata la loro imparzialità, dovrebbero cominciare dal rispettare l'imparzialità del ministro. Io, o signori, mi vanto di essere cittadino di questo nobile e generoso paese, ma non appartengo a nessun municipio, non ho nè beni, nè parenti, nè casa; io non posso adunque nemmeno essere tradito, malgrado la mia volontà di progugnare il bene pubblico, da un sentimento che mi conduca invece a sostenere una causa diversa. Io non veggo quindi perchè, mentre si respinge il sospetto da quelli che pur trovansi in circostanze che potrebbe farlo sorgere, si voglia porlo a mio carico.

Venendo ora a quanto osservava l'onorevole Cadorna, e contro la proposta del Ministero, e contro il progetto di legge, io dirò, di passaggio, che quel primo sbaglio che mi si attribuisce da lui e dall'onorevole deputato Pernati di aver commesso col dire che l'andare da Novara ad Intra, anzichè da Novara ad Arona, porterebbe una differenza di 38 chilometri da sostituirsi a 20 circa di navigazione, è, a mio avviso,

insussistente. Essi dicono di non volersi fermare ad Intra, e mentre l'onorevole Pernati osserva che si farà poi la strada ferrata da Intra a Locarno, il deputato Cadorna propone invece di fare immediatamente una strada comune parimente da Intra a Locarno.

Io certamente quando scrissi la mia relazione non poteva mai immaginarmi queste due opinioni; non poteva immaginarmi, dico, che si volesse assolutamente escludere la navigazione, e che si volesse andare a Intra per aspettare poi che fosse fatta una strade ferrata, o veramente che fosse fatta una strada comune, e molto meno poteva aspettarmi che per far questo si volesse intanto limitare la strada a Gravellona.

Adunque il confronto che vuoi fare non è quello da me stabilito; io ho detto chiaramente che nella supposizione che, giunta la strada ferrata ad Intra, si voglia, siccome sarebbe necessario, continuare colla navigazione, vi sarebbero, partendo da Arona anzichè da Intra, 20 chilometri di differenza nella via di navigazione e 38 nella strada ferrata.

Io poi non so veramente comprendere come possa riuscire opportuno questo mezzo partito dell'onorevole Cadorna di fare una strada comune da Intra a Locarno; non veggo come questo si leghi col desiderio generale di promuovere la strada ferrata sul territorio svizzero. Il paese da Intra a Locarno, e principalmente la parte che è sul nostro territorio, presenta così grandi difficoltà che gravi se ne incontrerebbero pure per fare una strada comune.

Ora, se quella linea dovesse essere scelta anche per una strada ferrata, è inconcepibile come si voglia adesso fare una strada comune. Se questa strada comune si vuole che sia tale che possa ridursi a strada ferrata, si faccia addirittura la strada ferrata, perchè l'applicazione dell'armamento della via è certamente la parte che richiede minor tempo, minori lavori, ed anche assai minori spese, quando la strada si trova in condizioni così difficili di terreno come da Intra a Brissago.

Ma l'onorevole Cadorna dice: non è d'uopo far tutto immediatamente; basta assicurare che si farà la ferrovia. Io dubito che questo basti, perchè nel caso che noi facessimo sosta senza avere un sistema deciso e sicuro nel nostro territorio, e senza promuovere contemporaneamente il prolungamento sul territorio dei nostri vicini, non bisogna credere che i rivali del commercio di Genova farebbero sosta egualmente; prenderebbero anzi maggiore ardimento, e noi non potremmo distorglieli e antivenirli se non procedendo noi stessi nel modo più facile, più economico e più comodo.

A proposito delle cautele colle quali dovevansi dare i sussidi, o, dirò meglio, del modo di assicurarli pel caso in cui si eseguisca sul territorio svizzero la strada del Lukmanier, avendo io detto che i sussidi stessi dovevano limitarsi a questa misura e con tutte le precauzioni necessarie perchè fossero veramente impiegati per lo scopo cui miravano, ed a questo proposito avendo citato il fatto del San Bernardino, egli ritorce l'argomento contro di me, e crede poter sostenere che i sussidi dati al San Bernardino non ci hanno fruttato perciò che noi non abbiamo fatto immediatamente la strada ordinaria lacuale da Intra a Brissago ed al confine svizzero. Io credo che su questo rapporto egli sia in errore, perchè è vero che noi non avevamo la strada da Intra a Brissago, e non so neppure se allora vi fosse la strada provinciale che va a Pallanza, ma avevamo la navigazione del lago; quello che ci importava era di migliorare il passo del San Bernardino e quello della Via-mala.

E se si vuole una prova che la mala riuscita di quell'im-

presa è venuta dal non essersi impiegato bene il danaro sul territorio svizzero, e non già dal non aversi fatta la strada lacuale, non ho che a citare quanto avvenne in Lombardia. Là si è fatta la strada dello Spluga, la quale va da Chiavenna a Coira, e questo ha bastato a volgere il commercio da quella parte: e perchè? Perchè ci era la navigazione del lago di Como.

Infatti si deve avvertire che per lunghi anni non ci era strada lacuale nemmeno sul lago di Como; nacquero lunghissime discussioni per vedere se dovevasi farla, ed in che modo, se dovevasi cioè farla sulla sponda occidentale o sulla sponda orientale; e finalmente ha trionfato questo secondo partito, e si è fatta la strada da Lecco a Colico e quindi a Chiavenna, e così si ebbe la strada continua sino alla Svizzera.

È quindi evidente che quello che ha fatto mancare il buon successo fra di noi fu il successo ottenuto in Lombardia mediante il lago di Como, come l'avremmo ottenuto noi mediante il lago Maggiore, se fosse stato migliorato il passo della Via-mala ed il passo del San Bernardino. Lo stesso inconveniente potrà succedere se noi attualmente non assicuriamo bene che i sussidi che daremo alla Svizzera siano esclusivamente impiegati da Coira sino al lago Maggiore.

Io non andrò lungamente rispondendo a quello che l'onorevole Cadorna disse rispetto alla strada della Savoia; pare che il suo concetto sia questo: noi avere troppo affrettato a promuovere quella strada; noi occuparci troppo di spingere e promuovere la strada del Lukmanier sul territorio svizzero; doversi concentrare essenzialmente i nostri sforzi a migliorare le vie sopra il nostro stesso territorio.

Sul principio generale che egli ha esposto, mi riservo a rispondere quando difenderò direttamente la legge proposta dal Ministero.

Ma non posso tacere come mi recasse grande sorpresa che egli appuntasse il Ministero di avere con troppa sollecitudine voluto promuovere la strada della Savoia per il Moncenisio.

Io lo prego di considerare che nessuno fu più accalorato per questa impresa che il Ministero a cui egli appartenne: che quel Ministero ci diede il primo esempio, non dirò d'immaginare gli studi, ma di mettere ad esecuzione una parte del lavoro: e allora vigeva quella opinione in cui, come dissi, era anch'io, che convenisse innanzi tutto forare il Moncenisio prima ancora di aver fatto i tronchi di qua e di là delle Alpi. Io poscia mutai di opinione; ma prima avevo seguito le tracce segnate dal Ministero cui apparteneva l'onorevole Cadorna, il qual Ministero nel 1849 ai 5 di marzo presentava una legge su questo proposito, e dopo aver mostrato con validissimi e giusti argomenti l'importanza grande di questa strada, conchiudeva con queste parole:

« La strada sull'Alpe Cenisia, orma della grandezza di Napoleone nelle opere di pace, segnò per molti anni la via diretta e facile dall'Italia alla Francia per la Savoia; ma la navigazione a vapore distolse in molta parte da questa via e merci e viaggiatori; e dove mai compita la strada ferrata da Torino a Genova e quella da Marsiglia a Lione, una non ve n'abbia che accenni alla Francia, chiunque si muova da Torino per Lione, preferirà, per agevolezza e speditezza di viaggio, la via di Genova a Marsiglia a quella usata e di tempo maggiore per Ciampèri. Questo notevole cenno, le mire politiche di agevolate comunicazioni con una potente e ricca nazione, il maggiore distendimento della periferia di approvvigionamento del porto di Genova, i vantaggi del regno nello incremento di commercio colla Francia e la Svizzera, il rannodamento con più stretto e gradevole vincolo della Savoia

al Piemonte, l'utilità della Savoia alla quale sarebbe ricondotto il fuggente commercio e la mira di avere per le Alpi Cozie la strada ferrata, che rigando l'Italia, come vi corre l'Appennino, additi a Parigi ed oltre all'angusto mare conduca a Londra imprimono all'opera del perforamento delle Alpi il carattere di un lavoro eminentemente utile, se non anzi necessario. »

Con queste giuste ed assennate parole il Ministero a cui apparteneva l'onorevole Cadorna ne veniva proponendo una linea per cui si domandava un fondo di lire 200 mila, in aggiunta a quello portato nei precedenti bilanci, sia per compiere gli studi delle strade d'accesso, sia per intraprendere immediatamente lo stabilimento della macchina destinata al traforo del monte. Io non vedo adunque come, dopo aver trovato che era necessario affrettare quest'opera a quell'epoca, ora si possa ritardare.

Queste cose io ho dette relativamente alle idee generali espresse dall'onorevole deputato Cadorna sul sistema della linea, riguardata come grande linea di comunicazione.

Io non entrerò nei dettagli di calcolo che egli fece, rispondendo all'onorevole Torelli, perchè mi pare che la questione sia già stata discussa con molta dottrina e sapere, e perchè d'altronde temo che non ci conduca a nessuna sicura conclusione.

Dopo aver parlato in generale della linea come grande via di comunicazione, il deputato Cadorna, accennando alla condizione speciale che il Governo attribuisce alla linea da Novara ad Arona, disse che il Governo vanta questa linea, perchè è breve, ed a tale proposito egli fece alcune riflessioni generali giustissime, per provare che la brevità della linea non è la sola condizione, e talvolta nemmeno la condizione essenziale a cui soddisfar deve una linea di grande comunicazione.

In ciò siamo tutti d'accordo, quando a questa brevità non si associano le altre condizioni che rendono opportuna una strada ferrata; ma qui non manca alcuna di queste condizioni: qui alla brevità si aggiunge la facilità d'esercizio, la economia di costruzione non solamente assoluta, quella cioè che può derivare appunto dalla brevità, ma anche relativa e proporzionata alla lunghezza; si aggiunge finalmente che questa linea considerata in sè stessa raccoglie la maggior popolazione ed il paese più industriale. E qui prego la Camera di osservare che per maggior popolazione intendo la maggior popolazione specifica, e non quella assoluta, perciocchè egli è evidente che andando in giro con una strada ferrata e prolungandola per toccare altri paesi, si può indefinitamente accrescere la popolazione a cui serve.

Si tratta invece di conoscere qual è la popolazione specifica, cioè la popolazione relativa alla lunghezza, ed io non credo che si possa da Novara ad Arona trovare una linea che raccolga una popolazione specificamente più densa. Questo fu pure da me accennato nella relazione; tuttavia la Commissione mi fa dire ben altra cosa. Dopo il riassunto delle proposizioni da me fatte e degli argomenti a cui si appoggiano, la relazione della Commissione soggiunge: « Non si nega che per Borgomanero vi sia maggior popolazione. » Eppure questo è quanto io nego ricisamente.

A pagina 15 ho detto:

« Il primo vantaggio si pretende essere quello di servire colla linea d'Orta ad una maggiore popolazione. Dicesi che Borgomanero è per questo rispetto un punto importantissimo a toccarsi e pel numero dei suoi abitanti, e perchè ivi affluiscono le strade della Valsesia e del piedemonte di Biella. Ma quanto alla popolazione propria di Borgomanero farò os-

servare che colla linea che va direttamente ad Arona, se si lascia a nove o dieci chilometri distante Borgomanero, si tocca invece Oleggio che non è meno popolato, ed è più ricco d'industria; e nel complesso assai più popolazione si trova sulla linea di Bellinzago, Oleggio, Varallo-Pombia e Borgoticino, che su quella di Momo, Borgomanero e Gozzano. »

Non è dunque vero che io abbia ammesso che su quella linea vi è maggiore popolazione, ho detto anzi deliberatamente che c'era maggiore popolazione sulla linea proposta dal Ministero, ed è questo un fatto che consta dai centri di popolazione dei vari luoghi.

Finalmente una osservazione importante è questa. Essendovi una grande facilità di terreno per procedere da Novara a Borgomanero, l'onorevole Cadorna disse: perchè non seguite questa linea che offre una facilità di terreno maggiore di quella che presenta la linea da Novara ad Arona? Io rispondo che si arriva a Borgomanero più facilmente ancora che ad Arona; ma che arrivando ad Arona si ottiene il pieno successo a cui si mira, quello cioè di arrivare al luogo dove si divisa di stabilire il punto principale di comunicazione per acqua con tutto il lago; arrivando invece a Borgomanero che vantaggio si ottiene? Si prolungherà la strada per la valle d'Orta fino a Pallanza e ad Intra. Ma in questo caso non bisogna confrontare la facilità di andare a Borgomanero colla facilità di andare ad Arona, perchè le difficoltà s'incontrano al di là da Borgomanero quando s'entra da una parte e si scende dall'altra nella val d'Orta.

Ma, si dirà: potete andare da Borgomanero ad Arona.

Ma, signori, le difficoltà sorgono qui ancora più grandi. Dopo essere arrivati a Borgomanero deviando a destra dovete traversare tutte le alture che sono tra valle dell'Agogna ed il bacino del lago Maggiore. Come sarà mai che potendo andare da Novara ad Arona per una linea ottima, senza contropendenze, con una distanza di 54 chilometri, vi si vada invece per Borgomanero col pretesto che il primo tratto è facile, e che poi si accavalchino tutti quegli alti dossi, si corra attraverso i colli che sorgono fra la valle dell'Agogna ed il bacino del lago Maggiore?

Io non so comprendere come si voglia allungare il viaggio più di 5 chilometri, anche calcolata la distanza sulla strada ordinaria, allungarlo anzi inevitabilmente di più, perchè se si dovranno guadagnare le altezze a cui conviene arrivare per passare i detti colli, bisognerà deviare lungamente, a meno che non si vogliano fare trincee profonde e gallerie od altre opere costosissime e lente. Non so comprendere come trattandosi di una grande linea di commercio possa venire in pensiero di andare fino a Borgomanero solo perchè fin là il terreno è facile, per cimentarsi poi a tanto più gravi difficoltà con una linea più lunga.

Ma qui mi si è fatto un altro appunto. Si è detto che io non ho fatto studiare bene la linea da Borgomanero ad Arona. Quanto allo studiarla, dirò che io non aveva parte nella trattazione di questi affari, nemmeno come ispettore del Genio civile, non era anzi neppure in Piemonte quando si discuteva primamente la questione di andare dall'una o dall'altra parte del lago. Ma ben so che il deputato Bosso il quale fece gli studi tanto per la linea d'Orta e d'Intra quanto per quella di Arona, scelse di piegare prima di giungere a Borgomanero, benchè fosse andato oltre Momo, di piegare, dico, per non andare avanzandosi fino a Borgomanero, perchè a misura che egli si avanzava trovava i colli fra la valle dell'Agogna ed il bacino del lago Maggiore elevati in una proporzione molto notevole. Egli dunque abbandonò in quell'occasione quella linea, e se mai vi fu occasione in cui potesse essere accettata,

era quella in cui si aveva avuta la opportunità di compiere il progetto fino a Borgomanero, il quale formava parte della prolungazione per il lago d'Orta fino alla valle della Toce. Allora invece la linea da Borgomanero ad Arona si escluse e si deviò di là da Momo per andare ad Arona per Suno.

Venne poi la nuova epoca, in cui, essendo io venuto al Ministero, si riprodusse questa questione.

Io incaricai il signor ispettore Negretti non di fare un progetto definitivo, perchè, a dir vero, la cosa mi si presentava con tanta evidenza che la superfluità di un lavoro dettagliato pareva sicura, ma di esplorare la linea, la qual linea da Borgomanero in là poteva avere una ragione sufficiente, solo quando si avesse trovato più opportuno di seguirlo per la valle d'Orta e gire in val di Toce finchè vigeva ancora l'idea di avviarsi per tal valle e per l'Ossola all'Albrun ed al Grimsel, ma esclusa questa idea, e quando la questione si restringa all'andare ad Arona, veramente non so comprendere come si possa portare il pensiero alla linea per Borgomanero ad Arona, come si possa, invece di andare per una linea la più breve, la più facile, che darà il più pronto ed economico esercizio che tocca il paese il più popoloso e più industriale, andare, dico, per Borgomanero allungando la via e montando ad un'altezza molto grande e discendendo poi da quest'altezza per arrivare al lago.

Il signor Negretti che mi faceva presenti queste circostanze e mi accennava l'altezza (che ora non ho presente) a cui conveniva salire e da cui dovevasi discendere, mi confermava che non era partito razionale, e che bisognava francamente dire: o vogliamo andare da Novara per Orta nella valle di Toce, e certamente allora passeremo per Borgomanero; o vogliamo andare ad Arona direttamente partendo da Novara, ed allora tornerà evidentemente opportuno lo andarvi per Oleggio. Ad ogni modo potrebbesi ancora adottare quel partito se si trattasse di una linea d'importanza semplicemente locale. Ma, signori, nessuno di voi disconosce la grande importanza di questa linea; la grande influenza che può avere nel commercio non solamente di Genova, che è già di per sé stesso tanta parte del commercio dello Stato, ma anche sul commercio generale di tutte le altre provincie, a tal che può essa venire considerata importantissima pel nostro paese, e quella che puossi dire europea quando passi il Lukmanier: vorreste ora invece andar perdendovi in risvolte, e farla allungare di 5 o 6 chilometri a tutto il commercio di Genova con far salire e discendere altissimi colli per andare a Borgomanero?

E tanto mi pare veramente che siffatta idea non possa concepirsi, che fra tutte le proposizioni che si sono fatte in rapporto della strada in discorso, questa mi pare la meno conveniente. Io dunque non potrò nemmeno in questo accostarmi all'opinione dell'onorevole Cadorna.

Ad alcune altre osservazioni del deputato Cadorna avrò forse occasione di rispondere quando difenderò direttamente la legge proposta dal Ministero, e spero di poter dimostrare allora come non convenga sostituirvi quella della Commissione: la stessa cosa farò rispetto a molti appunti che mi derivarono dall'onorevole Pernati, al quale per prima cosa dirò non essere punto disposto ad accettare le molte lodi con cui egli ha esordito il suo lungo e dotto discorso; non posso disporvi ad accettarle, perchè, grazie al cielo, non ho la stollida vanità di credermi degno di cotanta lode, e perchè in secondo luogo non mi lascio gran fatto condurre da quell'artificio rettorico oramai troppo vieto e comune col quale si incensa qualche persona per conciliarsi maggior fiducia e credito allorquando si viene a censurarla. (*Risa di approvazione*)

Tal cosa poteva forse valere alcuni secoli addietro, ma adesso, siami concesso il dirlo, è sbandita persino dalle scuole di rettorica. (*Harità generale*)

Dunque, rifiutate queste lodi, mi permetto, e credo di essere in diritto, di rifiutare anche il biasimo che le consegue; dirò anzitutto avermi recato molta sorpresa che una persona così distinta e così versata nei suoi studi, pel suo istituto, e per la sua carriera nella scienza della legislazione, abbia detto che io, dichiarando alla Camera che non potevo accettare la legge proposta dalla Commissione, la considerassi come una legge nuova, in riguardo alla quale mi pareva anzi che si sarebbe potuto porre la questione pregiudiziale.

Egli mi ha risposto non essere quella una legge nuova, ma costituirsi bensì la proposizione di un antico progetto di linea; ma io domando che cosa abbia a fare il progetto vecchio e nuovo col progetto del Ministero o l'altro; non bisogna confondere la legge col progetto, poichè diffatti la legge non è il progetto, e questo non è che il modo tecnico, il modo pratico di dare adempimento alla legge.

Io dunque dico che la legge è nuova, ed è questa appunto che ho voluto respingere; se egli ha un progetto vecchio, che abbia il merito di essere più vecchio, non è per questo che la legge che lo sostiene non sia una legge nuova.

Nè mi pare su questo di essermi male apposto dicendo che la Commissione aveva fatto veramente una legge nuova, perchè quando veramente io proponessi una strada ferrata per andare a Chieri, e che l'onorevole Pernati me ne proponesse un'altra per andare fino a Genova con un altro progetto differente dal mio, e mi dicesse: questo progetto per andare a Govone essendo più vecchio del vostro ne avviene che la legge non è nuova, in questo caso sarebbe ad ogni modo una questione oziosa, perchè si tratta di una legge tutt'affatto differente che ammette un altro sistema e rifiuta assolutamente il sistema del Governo; comunque sia, volendo discutere l'argomento senza porre la questione pregiudiziale, io tornerò sull'appunto fattomi della contraddizione in cui mi sono posto: e ripeterò che ho mutato opinione, e detto in quali punti, e che mutando, non ho punto creduto di far cosa meno conveniente, ma bensì coscienziosa, perchè i motivi che m'inducevano in questo diverso sentimento provenivano da più mature informazioni, da ulteriori studi fatti principalmente per ciò che riguarda le difficoltà di condurre e di esercitare la strada sulle grandi altezze delle montagne; molto lume diffatti fu attinto dagli studi che furono fatti per il nostro passaggio dei gioghi.

Egli è poi tornato in campo col far sospettare che si volesse fermarsi ad Arona.

Io non dirò più di quello che ho detto, nè punto ho ad aggiungere a quanto già disse il ministro delle finanze per mostrare l'insussistenza di questa accusa; osserverò solo sembrarmi veramente singolare che egli abbia così strettamente interpretato la mia opinione quando ho dichiarato che il tronco di strada ferrata da Novara ad Arona doveva riguardarsi come il complemento, come l'ultimo tronco della nostra strada ferrata.

Signori! Quando si toccherà con tal mezzo ad Arona e si troverà pel lago agevole via per alla Svizzera, io non riconosco che la dichiarazione, che la tratta di ferrovia in questione forma il complemento della medesima, possa essere interpretata in guisa da farla considerare tale in modo così assoluto, quantunque materialmente essa sia il complemento della strada ferrata.

Ma l'onorevole Pernati fa un'altra obbiezione e dice che il tronco della strada ferrata che parte da Novara si vuol con-

siderare come una parte della linea svizzera. Io lo ringrazio di questo servizio che fa allo Stato, ma credo che se vi è cosa inconveniente e rovinosa pel nostro sistema di strade ferrate quale l'abbiamo eseguito per conto delle finanze, quello sarebbe il cedere in questo momento la costruzione della strada ferrata sul nostro Stato a qualunque punto. Lo ripeto ancora, se il Parlamento crederà di disporre diversamente della strada o di appaltarne l'esercizio o in altro modo qualunque, potrà farlo a strada compiuta, ma cedere ora una parte di questa strada ad una società ed il volerla far diventare strada di uno Stato differente, ed accagionare il ministro perchè la chiami ultimo tronco della strada nostra, mi pare illogico. Secondo il suo sistema che cosa avrei dovuto dire? Avrei dovuto dire che l'ultimo tronco dello Stato è quello di Mortara a Novara, perchè l'altro va considerato come sistema della strada svizzera.

Io lascerò a parte molti appunti di minor importanza fatti dagli onorevoli miei oppositori, e ciò per non far perder tempo alla Camera.

Ma non posso dimenticare che l'onorevole Pernati facendo una storia retrospettiva di tutto quello che è stato trattato in riguardo alla strada ferrata svizzera, e richiamando una convenzione fatta con quei Cantoni nel 1846, voleva far persuasa la Camera che si dovesse rispettare ancora quella convenzione; che si dovesse riguardarla come sussistente; appoggiandosi a che, se non erro, nell'articolo 14 era detto che sarebbe durata tanto quanto la concessione fatta a quella società od a quell'altra che le fosse stata sostituita.

La concessione era fatta per 75 anni; e certamente non si poteva assicurare che avrebbe durato sempre la stessa società; ma è del pari certo e dimostrato che la società ha mancato ai patti della concessione, perchè non è più stata in tempo ad adempierli; nè i Governi svizzeri si sono trovati obbligati a mantenere questi patti da parte loro. Senza entrare in una discussione legale sull'interpretazione degli articoli della convenzione, io mi limiterò ad osservare che i Cantoni svizzeri orientali hanno fatto una convenzione che è assai diversa da quella d'allora, e non è nemmeno stipulata dagli stessi Cantoni. Due di essi si sono associati con quello di Glaris, cioè i Cantoni di San Gallo e dei Grigioni; il terzo non ci entra, cioè quello del Ticino appunto perchè attualmente si tratta essenzialmente, come già feci osservare, di fare il tronco di strada del lago di Costanza e Coira.

Quindi vi è un fatto che prova che la società primitiva non sussiste più, nè può mettere in campo pretesa verso noi.

Ma tanto è il rispetto che il deputato Pernati ha per i trattati, ch'egli vuole rispettarli anche morti! (*Si ride*) Ma io domando qual rispetto egli abbia in fatto per questo trattato quando si fa a sostenere il progetto della Commissione che vuol dare al Governo la sola facoltà di condurre la strada fino a Gravellona. Giustificando questa disposizione egli dice apertamente e francamente che quando si sarà giunti a Gravellona converrà ritornare a studiare il passaggio del Grimsel. Ora io domando quale rispetto si ha per quella società che vuole passare il Lukmanier, minacciandola del passo del Grimsel. Del resto è ormai dimostrato che questo passo è un sogno, ma persistendo in esso s'allontana la realtà.

Mi riservo poi di rispondere ad altre accuse del deputato Pernati quando parlerò del progetto del Governo.

L'ultimo oratore che ha fatto degli appunti è stato il deputato Fara-Forni il quale con un forbito discorso nel quale ha parlato in italiano, inglese ed anche latino (*Harità*), ha detto egli pure che io non avevo fatto eseguire studi sufficienti, molto dolendosi che con questa mancanza di studi, e con

questa ferma deliberazione di voler sostenere alla Camera il progetto di strada per Arona, io faccia perdere le speranze delle provincie, di cui egli propugna gli interessi, di avere cioè la strada ferrata pel Sempione.

Da quello che disse io veggo che le sue mire sono più moderate; egli si accontenterebbe di passare il Sempione, d'andare nella valle del Rodano, e, se ben mi ricordo di ciò che ha detto, seguitando la valle del Rodano, andare a Ginevra. Io veramente non credo possibile il valicare con una strada ferrata anche il Sempione, e credo non verrà in mente ad alcuno che per andare a Ginevra noi vogliamo fare questa strada. Nessuno vorrà certo ammettere che eseguita la strada della Savoia (consideriamone solo il braccio fino a Ciamberi) invece d'andare per una via relativamente facile per Annecy al confine ginevrino, vogliamo fare un lunghissimo giro, passare le Alpi per andare dove? Allo stesso lago di Ginevra a cui andremmo partendo da Ciamberi. Nè io credo che questo progetto sia da mettersi innanzi.

Egli dice pure che le provincie di cui sostiene gli interessi vanno curate, che si deve avere anche ad esse qualche riguardo, che sono provincie povere, montuose, che abbisognano di comunicazioni pronte e facili, che esse pagano gravi imposte, ed altre simili circostanze.

Questi saranno buoni argomenti per domandare allo Stato che le sussidii in altro modo, ma non ne viene la conseguenza che si debba fare per loro una strada ferrata: perchè se questo principio valesse, dove faremo noi la nostra rete di strade ferrate? Sulla cima delle montagne, traversando i paesi più poveri, le provincie che hanno minor movimento, minor commercio, e quindi minor opportunità di strade ferrate. Io non credo dunque che questa tesi generale possa venir posta in campo per domandare che si faccia una strada ferrata piuttosto sopra una linea che sopra un'altra. Non dirò di più su altri appunti che egli m'aveva fatto, perchè comuni a quelli che già sonmi stati fatti da altri.

PERNATI. Domando la parola.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici... quali sono di non aver studiato, di non aver discusso di non avere esaminato sufficientemente...

FARA-FORNI. Domando la parola.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici... chè a questi mi pare di aver già risposto.

Ma non posso lasciare senza una breve risposta l'ultimo che egli mi fece, d'essere cioè venuto stringendo la Camera sottoponendo alle sue deliberazioni una questione tanto vitale e di tanta importanza negli ultimi termini di questa Sessione.

Ma io lo prego ad osservare che sono quattro mesi che ho presentato questa legge.

FARA-FORNI. Non è questo che ho detto.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Dunque mi pare che tempo ci fosse. Io non voglio accagionare alcuno del ritardo, nè indagarne la ragione, osservo però che se io non accuso altri, certo altri non ha occasione nè ragione per accusar me.

Se la Camera me lo permette mi riposo un istante.

(Il ministro prende riposo per pochi minuti.)

Finora, o signori, mi sono occupato di rispondere ad alcuni appunti che erano piuttosto fatti al ministro che alla legge.

Ora verrò difendendo la legge proposta dal ministro, provando, per quanto potrò, che certamente non è nell'interesse generale dello Stato sostituirvi la legge proposta dalla Commissione; ma prima di tutto la Camera mi permetta che, quantunque già lo abbia fatto altra volta, richiami di bel nuovo

qui una considerazione che mi pare apportar possa molta luce sul complesso di questa discussione, considerazione che io pregherei la Camera di aver presente nel corso della discussione medesima. Questa considerazione è che il commercio di Genova ha essenzialmente bisogno di uno sfogo proporzionato all'attività che egli può prendere.

Quando consideriamo la condizione geografica assoluta e relativa del nostro paese, il grande sviluppo di coste che abbiamo, vediamo che queste coste si internano grandemente nel continente, e che nel punto di maggior internamento vi ha un gran porto come quello di Genova; che a rendere più vantaggiosa questa condizione si associa il possesso dell'isola di Sardegna, ed il porto di Cagliari che mette nel più bel centro del Mediterraneo, che può legarsi con Genova, e si è già legato e si legherà sempre più intimamente con un corso rapido ed energico di battelli a vapore.

Quando consideriamo dico, questa nostra vantaggiosa posizione geografica rispetto al mare, e vediamo invece che rispetto alla terra siamo circondati da una catena delle più alte montagne delle Alpi e non abbiamo aperto l'adito che verso levante, sorge evidentemente l'idea che tutto quel vantaggio che può recare al commercio quella nostra posizione marittima è perduto nella più gran parte, perchè aprendoci essa le vie a tutti i mari di mezzogiorno, queste vie dopo aver percorso il nostro Stato restano interrotte a ponente e a tramontana, e non sono aperte che a levante; sorge dunque evidentemente l'idea che abbiamo bisogno di aprirci delle vie, e che quelle che dobbiamo aprire sono appunto in quelle due direzioni che ci mancano, una cioè verso ponente, che ci leghi colla Francia e coll'Inghilterra, un'altra verso mezzogiorno che ci leghi coi Cantoni svizzeri orientali, e colla Germania occidentale. Questa idea fa sì che il Governo ebbe sempre il pensiero di procurare queste due linee, ed io credo che l'andar discutendo della preferenza di esse sia una questione affatto inutile; sono necessarie ambedue, nè io credo avverrà mai, nè sarà mai nell'intenzione dei Savoia di dire: poichè fate una linea di strada ferrata che viene in Savoia, e che vi legherà colla Francia e colla Svizzera occidentale, arrestatevi: i Savoia stessi nol dicono, nè io credo che i Genovesi diranno: poichè farete la linea che raggiunga la Svizzera orientale e la Germania occidentale e centrale, arrestatevi; è inutile che passiate il Moncenisio. Ambedue queste idee sarebbero false, ed io non credo che realmente esistano nella generalità dei paesi che sono più o meno interessati all'una o all'altra linea.

Il programma poi del Ministero è di fare ogni sforzo per compiere ambedue le dette linee: gli sforzi certo sono gravi, ma hanno la prospettiva di frutti anche maggiori. Noi siamo in tempi in cui bisogna o andare avanti, o retrocedere, fermarsi non si può, poichè un ritardo costituisce una perdita reale, e questa un conseguente regresso; nelle vie di commercio colla gara che è sorta attualmente, colla rivalità dei vari porti italiani contro Genova, certamente bisogna procedere innanzi.

Ciò posto, e poichè sulla linea di Savoia mi pare che non possa sorgere dubbio, nemmeno sulle traccie, perchè quella traccia che viene proposta dal Ministero fu generalmente bene accolta e dai Savoia e da tutte le altre parti del paese che conoscono i bisogni delle relazioni nostre colla Francia e coll'Inghilterra, fu generalmente approvata non solo, ma fu accettata e validamente sostenuta dai dipartimenti francesi che hanno il più grande interesse nella comunicazione loro coll'Italia, che hanno le più intrinseche relazioni coll'Italia medesima, poichè, dico, non pare che possa sorgere dubbio

sulla sua direzione, e poichè altronde, se dubbio sorgesse, non sarebbe ora il tempo di metterlo a quistione.

Verrò ora ragionando della più opportuna per adempiere al secondo scopo, alla comunicazione verso tramontana, cioè coi territori svizzeri e colla Germania, e in breve alla comunicazione di Genova col lago di Costanza.

Ma prima osserverò: quale è il più grande bisogno di Genova rispetto a questa linea? È quello di concorrere sui mercati a cui essa accenna di concorrere e con vantaggi tali che la facciano prevalere in quei mercati agli altri porti italiani.

Questo è uno dei fini a cui bisogna mirare, ma non è il solo, e non è forse il più grave: il più importante nel momento attuale è di arrivarvi presto, e di arrivarvi in modo che prepari poi la via ad un successo il più completo, successo che non si potrebbe pienamente conseguire senza questa sollecitudine che costituisce in ora un elemento decisivo.

Se Genova potesse arrivare su quei mercati in cui è rivalizzata dagli altri porti d'Italia, nel periodo di brevi anni lo scopo sarebbe raggiunto. In caso diverso sarebbe a temersi, e grandemente, il pericolo di vedere il suo commercio, se non rovinato, perchè resterebbero sempre altre risorse, certamente esposto a considerevole decadimento; e ognuno di voi m'insegna come sia difficile risorgere quando si è grandemente decaduti, e quando in queste rivalità di commercio la prontezza, l'energia dell'agire sia cosa decisiva.

Io potrei recarvene un esempio in quanto è succeduto al commercio di levante, relativamente ai due porti di Trieste e di Marsiglia. Marsiglia fu altre volte, per così dire, padrona del commercio del levante prima che Trieste sorgesse. Quando questo porto sorse, prese una parte molto moderata nel commercio del Levante; una parte grande ne aveva anche Venezia, ma le provvide leggi di Maria Teresa, principalmente le facilitazioni che sino d'allora si portarono nelle leggi sanitarie (facilitazioni che andarono sempre crescendo, dimodochè la legislazione sanitaria dell'Austria divenne la più larga e la più liberale di tutte), queste facilitazioni in confronto delle difficoltà grandi che s'incontravano, per le leggi vessatorie oltremodo, nel porto di Marsiglia, fecero a poco a poco ingrandire le relazioni di Trieste.

Venne poi una società industriossima ed operosissima che stabilì un corso di navigazione a vapore, che si può prendere per modello in qualunque Stato.

Il commercio di Trieste, sviluppato da quell'energia che si manifesta generalmente nei paesi nuovi, i quali per lo più sono sempre più energici degli altri, trascinati, malgrado loro, dalle antiche abitudini, col cumulo di questi vantaggi s'impadronì della maggior parte del commercio di Levante; soffocò una principalissima parte del commercio di Venezia col Levante, che era tradizionale da secoli; soffocò una gran parte di quello di Marsiglia, e prese quell'immenso incremento che ha attualmente, e, ripeto, una delle cagioni principali di esso incremento è dovuta alla sollecitudine dei mezzi adottati per promuoverlo.

Io credo adunque che noi dobbiamo avvisare sopra ogni altra cosa a procurare a Genova, e colla più grande sollecitudine, l'attuazione di questa linea, di cui attualmente ci occupiamo. Ora il sistema del Governo è appunto diretto a questo scopo; questo sistema mira a far sì che da Genova si possa andare colla maggiore sollecitudine possibile in Svizzera, ed a promuovere la strada della Svizzera in guisa che contemporaneamente operando si possa venire ad un successo tale che, mettendo Genova sui mercati della Svizzera e della Germania, procuri al suo porto quel grado di vantaggio che non le potrà essere contestato.

Io dico che questo successo completo si otterrà col sistema del Governo, perchè è semplicissimo, è facilissimo, e non esige se non che la formazione di un tronco di strada di 34 chilometri, seguita da una buona navigazione e che si promuova nel tempo stesso la strada sul territorio svizzero, e si adotti il sistema col quale si intenderà di promuovere la formazione delle strade sul territorio medesimo.

Ho detto che per amore di sollecitudine e per aver presto una buona comunicazione, mentre si lavorerebbe a fare una galleria sotto il Lukmanier, si potrebbe intanto provvedere per l'attuazione di una strada ferrata ordinaria, di cui è dimostrata la facilità e l'opportunità.

Si dice che in tal modo la ferrovia sarà incompleta; io lo riconosco, ma ripeto che io miro principalmente alla sollecitudine, e che non credo si possano fare obiezioni a questo sistema, perchè esso tende sempre ad accelerare il successo completo.

Ho già detto che una delle condizioni che possono accelerare la costruzione di questa galleria è la facilità di accedere al luogo dove si dovrà eseguire questo grande lavoro. Ora la strada ferrata ci presenta questa notevole utilità. Genova poi ne risentirà un importante vantaggio, quello cioè di essere posta colla maggiore sollecitudine possibile, non nella migliore condizione a cui possa aspirare, ma in condizione tale che la renda superiore a tutti quelli che concorrono sugli stessi mercati. Che poi il passare una vetta di monti, anche con una strada comune, non sia un vantaggio da trascurare, ve lo proverà un fatto allegato dal mio amico Torelli.

Quando si compirono le strade ferrate della Germania centrale e settentrionale e si venne da Amburgo sino a Vienna, il commercio d'Amburgo gareggiò e vinse sui mercati di Vienna il commercio di Trieste. Fu prolungata la strada ferrata fino a Gratz, e il commercio d'Amburgo, questo è un fatto palesato dai Triestini stessi, vinse Trieste anche sino a Gratz: e ciò perchè? Perchè Trieste è in tristissima condizione per le sue comunicazioni di terra, e la sua comunicazione con Gratz era pessima. Ora, credete voi, o signori, che si venisse da Amburgo a Gratz con una continua strada ferrata? Mai no; si veniva da Amburgo a Vienna con strada ferrata, si seguiva da Vienna al Schottvein con la strada ferrata, ma poi si trovava l'interruzione del Sömmering; disceso il Sömmering si trovava nuovamente la strada ferrata, e si andava colla medesima fino a Gratz, ma, dico vi era l'interruzione del Sömmering, interruzione di 40 chilometri di strada ordinaria, ma ottima in alcune stagioni, praticabile sempre colle cure di buon governo che vi si usavano, di dolce pendenza (perchè non credo abbia in luogo alcuno più del 5 per cento) e sulla quale era, e pel trasporto dei viaggiatori e per quello delle merci, ordinato un eccellente servizio.

Vedete adunque che grande vantaggio si ottenga da una strada ferrata, quand'anche abbia una interruzione di questa portata, purchè sia ben tenuta, ben sorvegliata e fornita di mezzi pronti ed abbondanti pel commercio.

Questa condizione aveva fatto sì che Amburgo vincessero Trieste sul mercato di Vienna. Vedete adunque, signori, che noi accelerando la strada ferrata dell'una e dell'altra parte della sommità delle Alpi, lasciando a più tarda esecuzione (non dico più tarda perchè si vogliono porre indugi espressamente, ma perchè il temuto ritardo è una conseguenza inevitabile stessa dell'opera) la costruzione del passaggio continuo, acceleriamo un passaggio preparatorio; e l'esempio che vi ho recato vi proverà certo quanto vantaggio potremmo già trarne immediatamente.

Aggiungerò essersi detto e sostenersi (e su ciò dirò la mia

opinione a suo tempo) che si possono compiere i lavori in sei anni.

Nessuno più di me ha stima di quegli ingegneri che hanno espressa questa opinione, io non nego che ciò possa farsi, ma non credo che nessuno possa ripromettersi che in sei anni si riuscirà a forare per 4500 o 5000 metri una galleria alla sommità delle Alpi, senza che si possa inceppare durante quel periodo in qualche ostacolo che dia origine ad interpolate sospensioni di lavori od a menomarne l'attività.

Ma ammettiamo pure che si possa compiere l'opera in sei anni. Osserverò in questo caso che la strada ordinaria potrà essere compiuta in tre, locchè procurerà un vantaggio di tre anni, scansando così il pericolo che si deve temere, che il compimento dell'opera non possa assolutamente eseguirsi nel prestabilito termine.

Ecco dunque come il Governo col suo sistema proceda al principale successo, che vuol considerarsi vantaggiosissimo, e nel più breve tempo, e colla massima economia possibile.

Il Governo dunque, ripeto, vuol condurre il commercio di Genova ad Arona, e, col traghettare il lago, recarlo a Locarno; vuole che col mezzo di contemporanei sussidi alle compagnie che lavorano sul territorio svizzero si proceda a costruire i tronchi di strade, che per una gran parte sono facilissimi, principalmente sino a Biasca; vuole che si spinga innanzi questa strada finchè si può, e fino all'opera più grandiosa; desidera che contemporaneamente, combinandosi colle compagnie, si lavori ad una strada comune; non certo per arrestarsi là, ma coll'intendimento e col patto che si debba in pari tempo procedere anche alla grand'opera: e questo si è il modo il più sicuro, il più certo di arrivare allo scopo: ripeto, che con altri mezzi potete immaginare vantaggi maggiori a Genova, ma non potete certo assicurare quello di cui ha maggiormente d'uopo, che è la sollecitudine: ripeto che il sistema del Governo ha un ottimo successo; ma altri rifiutano questo sollecito modo meditato dal Governo, e dicono che il Governo mal si appone credendo di ottenere lo sperato successo completo, solamente col compimento della galleria del Lukmanier.

Essi dicono che per ottenere questo successo completo bisogna assolutamente rinunciare ad ogni navigazione, bisogna contornare il lago con una strada ferrata, e quindi non vogliono pensare ad andare ad Arona, allegando poterlo più agevolmente ottenere, toccando al lago per altra via, della qual cosa ne fanno il soggetto di special condizione.

Questa questione è stata lungamente e dottamente discussa in molti eruditi discorsi e del deputato Torelli e del deputato Cadorna e del deputato Pernati.

Io non tornerò sui loro argomenti, e dirò anzi che, a dir vero, quantunque discussa con molta sottigliezza, non mi pare che la questione sia stata posta come avrebbe dovuto esserlo; a me pare di più che la questione sia oziosa.

Dico che non mi pare che sia stata posta come avrebbe dovuto esserlo, perchè si è ragionato essenzialmente e lungissimamente sulle tariffe medie rispettive sia delle strade ferrate, sia della navigazione, per far trionfare dall'una parte i vantaggi del correre le strade ferrate, e dall'altra i vantaggi del viaggiare navigando. Ma queste tariffe medie hanno esse un'intrinseca relazione, sono esse una necessaria conseguenza dell'uno o dell'altro sistema di trasporti? A me non pare veramente.

Le tariffe dipendono dalla volontà di chi può imporle: e chi può imporle, come deve regolarsi? Certamente egli deve regolarsi prima sul capitale impiegato nella costruzione della strada, poi sulle maggiori o minori spese di esercizio e di manutenzione, poi sopra un altro elemento importantissimo,

ma che non è dipendente dalla natura stessa della strada, cioè sui pericoli maggiori o minori di rivalità; ponete una strada ferrata che abbia costato un piccolo capitale; ponete una strada ferrata che sia di un esercizio facilissimo e poco costoso; ponete una strada ferrata che per la solidità del suolo su cui corre, per le poche opere d'arte che comprende, sia di facile manutenzione; ponete una strada ferrata che sia di un attivissimo esercizio; ponete finalmente una strada ferrata che non sia limitata a breve tratto, ma percorra uno spazio lunghissimo; su questa strada si può imporre una tariffa tenue anche collo scopo di far maggior richiamo di passeggeri, tanto più se avrete rivalità d'altre vie. Ponete invece una strada ferrata in condizioni differenti, in essa converrà imporre tariffe più alte, particolarmente se non temete rivalità. È adunque evidente che il regolarsi sulla media delle tariffe non è norma sicura; bisogna considerare le condizioni speciali della linea che si prende ad esaminare. Lo stesso dicasi della via di navigazione.

Egli è vero però che sul fatto del capitale da impiegarsi il deputato Pernati ha detto che non era il caso di farne conto, perchè ad ogni modo il capitale si estingue, e si estingue con un tenuissimo tasso di ritenuta sui prodotti quando l'estensione sia portata a 80, o 90 anni; in fin del conto, dice egli, voi avete la vostra strada che non vi costerà niente.

Questo sta bene; ma io temo che all'età nostra questo argomento non farà fortuna; se vivessimo all'età di Matusalem, allora potrebbe far fortuna, perchè si potrebbe dire: adesso impiego un capitale, ma sarò ancora nel primo fiore della mia gioventù, quando di qui a cento anni avrò il vantaggio di avere una strada ferrata che non mi costa niente.

Mi pare adunque che le condizioni essenziali sulle quali si deve basare il confronto siano ed il capitale che si dovrà impiegare per l'uno e per l'altro modo di comunicazione, e le spese di esercizio e di manutenzione; ed anche qui dirò che non mi pare fossero da fondarsi i calcoli veri di questa spesa d'esercizio e manutenzione, perchè come i medii della tariffa non possono applicarsi ad ogni caso speciale, si applicano giustamente alla generalità dei casi, a quelle strade e che come i medii delle spese di costo sono anche nelle condizioni medie. Ma quando una strada od un canale non è nelle condizioni medie, non potete più applicarvi i medii risultati di spesa. Questi medii che sono una norma generale del costo di un gran complesso di strade bisogna considerarli come risultati di un calcolo di probabilità. E questo è un calcolo giustissimo; si avvicina alla certezza: ma quando? Quando si ha già un numero grandissimo di eventi. Ma se voi volete applicare come un canone generale i risultati medii ai casi speciali, voi vi troverete indotti grandemente in errore, semprechè non vi concorra la circostanza accidentalissima che il caso speciale coincida col medio risultante da calcoli generali della probabilità.

Adunque nel caso nostro è superfluo che andiamo indagando i medii di costo calcolati dall'uno o dall'altro autore; bisogna che calcoliamo il costo probabile della nostra speciale strada ferrata, e della nostra propria navigazione: e se vogliamo far confronti dobbiamo farli, non coi medii che sono andati calcolando gli autori sopra un numero indefinito di strade, ma bensì con alcune speciali strade le quali sieno precisamente nelle stesse condizioni della nostra.

Se voi diceste al signor Teseirenc: noi esercitiamo questa strada, ma non troviamo che il vostro medio vada bene, egli mi risponderà: ma le nostre circostanze non sono le circostanze medie, dunque è naturale che il vostro costo reale non può quadrare col medio da me calcolato; e provatevi dirgli: noi abbiamo calcolato il costo effettivo sopra un breve

tronco, e non coincide coi vostri calcoli; egli vi risponderà: ma io ho parlato di 500 o 600 chilometri di distanza.

Ripeto dunque che bisogna prendere norma dalle circostanze speciali e dalle condizioni proprie della nostra strada. Ora, stando a queste, cosa abbiamo da una parte?

Abbiamo una strada ferrata che andrà, secondo il piano della Commissione, da Novara per Orta e Gravelona ad Intra, e poi da Intra andrà, girando il lago, al confine di Brissago, e quindi a Locarno.

Calcolando con moderazione, e senza scostarmi gran fatto dai calcoli della Commissione in lire 20,900,000 la spesa della strada fino al confine della Svizzera, ed aggiungendo due soli milioni e mezzo per tutto il tratto che corre sul territorio svizzero, troveremo che si dovrebbe spendere 25 milioni e 400 mila lire circa, mentre la nostra strada da Novara ad Arona non importa che 4 milioni e 900 mila lire. La differenza sarebbe dunque di 18 milioni e 500 mila lire. Ma qui vuolsi notare che secondo il sistema del Governo che vuole istituire la navigazione, c'è la spesa del naviglio e del porto, e questo dobbiamo metterlo in conto.

Su questa spesa del naviglio e del porto l'onorevole deputato Pernati ha voluto esilarare la Camera mettendo in ridicolo la proposizione che io aveva fatto, e scambiando i barconi di rimorchio coi battelli a vapore secondo il sistema del signor Stephenson; scambiando, dico, i battelli a vapore con non so quali altri navigli che egli avvisava che io avessi invece voluto proporre, ha portato del ridicolo sulla mia proposizione come tenuissima. A questo riguardo osserverò che io ho proposto 4 battelli a vapore ordinari, ho proposto un numero sufficiente di barcaccie, ossia di legni da rimorchio, e nel fare questa proposizione fui interamente coerente a quanto aveva dichiarato nella relazione, ed al mio principio di preparare un ottimo successo, un successo prontissimo al commercio di Genova e di prepararlo nel minor tempo e coi mezzi più sicuri possibili. Quindi nella mia relazione, che certamente conviene dire che il deputato Pernati non abbia letto o non abbia inteso, almeno in questo passo, ho sempre ritenuto che l'adozione di questo mio principio potesse preparare lo sperato successo colla maggior sollecitudine possibile.

Ho poi soggiunto che ad assicurare il compiuto successo potevamo porre in opera un sistema di navigazione suggerito dal signor Stephenson al Governo svizzero e già messo in pratica in Inghilterra. Io non so perchè la Commissione creda che le circostanze in cui ci troviamo non ce ne permettano l'applicazione, poichè il sito dell'Inghilterra ove se ne è fatta applicazione è assai più pericoloso di quello in cui ci converrebbe applicarla. Di più l'onorevole Menabrea ci ha narrato essersi tale sistema applicato in America.

Nè so perchè il deputato Pernati non vorrebbe che ci valessimmo degli esempi che ci porgono gli Americani. Essi ci hanno pure insegnato molte cose utilissime, per esempio l'uso dei battelli a vapore.

Io proporrei dunque che si stabilissero sul lago quattro battelli a vapore ordinari con barconi di trasporto. Intanto ci avvieremo così verso il sistema completo, e quando ne sentiremo il bisogno, potremmo introdurre il modo di navigazione usato, come dico, in Inghilterra, ed anche in America, ma per lo studio di esso ci volevano certo altri dati che lo schizzo di disegno che m'era stato presentato.

Nè io facevo fondamento su quello, appunto perchè per ora io voleva preparare il buon successo che ci facilitasse il successo completo.

Ed infatti egli vedrà che a pagina 19, dopo aver lungamente ragionato dei vantaggi che aveva il sistema del Governo

di unire la strada ferrata nostra con una buona navigazione di vapori che partisse da Arona ed andasse a Locarno, ho soggiunto:

« E finqui, propugnando la navigazione del lago non ho inteso parlare che dei modi consueti fra noi d'esercitarla anche cogli ordinari battelli a vapore di conveniente portata. »

Questo era il mio assunto; ma aggiunsi poi esservi un altro mezzo più pronto e più economico.

Lo stesso ho ripetuto alla pagina 24, ed ho ragionato sempre per il primo avviamento sullo stato attuale della navigazione ordinaria a vapore; e tanto è ciò vero, che quando la Commissione mi ha chiesto che presentassi un sesto di perizia, io ho fatto la perizia dei battelli a vapore, come mi pare aver significato anche alla Commissione medesima, prendendo i dati dalle fonti più sicure, prendendo i dati da quello che costano i battelli a vapore costrutti sullo stesso lago Maggiore dalla ditta Escher di Zurigo; quanto ai barconi che sono trascinati dai battelli a vapore, io ho preso la perizia da fonti che certamente sono più assai da valutarsi che i calcoli che possa far io o che possa fare il deputato Pernati, perchè l'ho presa dalla perizia della marina. Quelle adunque sono le perizie che io ho presentate. Nè qui si tratta punto dei larghi battelli a vapore piatti suggeriti dal signor Stephenson.

Ma ammettiamo pure che egli voglia duplicare o triplicare la spesa: saranno due, saranno tre milioni di più per questa avversata navigazione, e quindi la spesa per andar al lago che, secondo noi, era di 4,900,000 lire, diventerà di otto milioni. Ora mettiamola a confronto coi 25 milioni che costa la strada di Novara per Orta, continuata su tutta la sponda del lago sino a Locarno, e ci sarà sempre una differenza di 15 milioni.

Ora io domando come non si debba tener conto di questo capitale. Si aggiungano le difficoltà di esercizio che si incontrano sopra una parte di queste strade, e principalmente sopra quella che sale per la valle d'Orta, e vedrà la Camera se in confronto della navigazione sul lago, che non costa nulla, o quanto meno assai poco, possa reggere la strada ferrata. Non vi ha adunque bisogno di consultare nè costi medi, nè calcoli fatti dal signor Tesseirenc, nè da altri; il sano criterio mostra evidentemente la superiore convenienza di questo mezzo, di questo sistema; i minuti calcoli, quando si arriva a questi termini, sono superflui.

Si aggiunga che qui abbiamo vinte più prestamente quelle rivalità che temiamo, rivalità di navigazione, della cui importanza vi ha fatto sentire gli argomenti positivi il deputato Torelli. Ammetto che quelle rivalità siano così potenti da determinare a sforzi straordinari, ma certamente questa straordinarietà di sforzi ha sempre un limite; nessuno vuol fallire per riuscire nella sua impresa.

Io conchiudo dunque che non è possibile immaginare che si possa compiere un sistema più pronto e più economico di quello che è stato proposto dal Governo per rispetto alla grande linea di comunicazione; io dico che quando avrete sostituito a questa navigazione del lago la strada ferrata, non potrete mai ribassare le tariffe a meno che non vogliate perdere ogni frutto del capitale, invece che le tariffe anche ribassate offriranno sempre un vantaggio maggiore per chi esercita questa strada col sistema che il Governo ha proposto, e queste tariffe potranno essere ribassate anche ad un punto rimarchevolissimo, perchè con pochissima spesa si potrà arrivare al lago e provvedere ciò mercè la grande comunicazione colla Svizzera.

Ma il deputato Pernati trova un altro inconveniente in questa navigazione, ed è che egli suppone che arrivino forestieri in

gran copia ad Arona. Ha supposto convogli di 530 persone; ha supposto che non si trovi più luogo sui battelli a vapore se non per 500 persone; 50 persone dovrebbero o fare una spedizione speciale con un battello a vapore che costerebbe moltissimo, ovvero avere la sventura di dover rimanere all'albergo; ed egli adunque ha fatto notare il grande inconveniente di questo sistema.

Questo argomento del deputato Pernati è fondato su due supposizioni. La prima di un concorso straordinario di forestieri, senza punto tener conto delle merci; la seconda, che si sappia ordinare perfettamente il servizio sulla strada ferrata, ma che non si sappia ordinarlo coi battelli a vapore.

Ora vada a vedere come procedano regolarissimi questi servizi, e come non manchi mai il necessario, quando si conosce il metodo ordinario del servizio; vada a vedere, dico, dove vi sono linee frequentatissime da battelli a vapore, e vedrà come sia perfettamente regolato il servizio.

La seconda osservazione consiste nel supporre un concorso immenso di passeggeri con piccolo concorso di merci. Ora, siccome noi parliamo di una strada in cui il movimento essenziale sarà prodotto dalle mercanzie, e siccome il servizio dei battelli a vapore serve all'una cosa ed all'altra, e per il trasporto delle mercanzie vi è anche il sussidio di quelle barche, che egli confondeva coi battelli a vapore di Stephenson, con questo sussidio è facilissima la combinazione dei due servizi, perchè nei vapori stessi in cui vi sono i passeggeri si collocano le merci, e se per caso vi è sovrabbondanza di merci, per cui siano obbligate a far sosta per qualche ora od anche per una notte, non vi sarà un grandissimo inconveniente poichè non dovranno andare all'osteria e pagare lo scotto.

Io non vedo dunque perchè non si possa ordinare un ottimo servizio, non vedo perchè debbano succedere tali inconvenienti. Tale obiezione adunque non fu adottata che per trovare un argomento di più per rifiutarsi alla navigazione.

Mi pare di aver provato che l'escludere la navigazione sarebbe veramente un partito disastroso non solo per l'economia, ma per la prontezza nell'ottenere lo scopo a cui aspiriamo. Questo è relativamente alla linea.

Relativamente al paese, dopo le osservazioni che ho fatte, io non ho nulla da aggiungere. Io credo che per andare da Novara al lago Maggiore non vi sia assolutamente altra linea più consentiente anche agli interessi locali, che quella che tocca ad Oleggio, e poi va ad Arona direttamente e facilmente, e toccando il centro di popolazione e di industria più notevole di quei contorni.

Vediamo quali sono le condizioni, quali i pregi e gli inconvenienti del sistema della Commissione.

La Commissione parte da Novara; conduce la sua linea per Borgomanero e per Orta a Gravellona, e là si arresta; così la legge. Ora io domando: che cosa sarà del commercio di Genova quando sia arrivato a Gravellona? Mi si dice: Gravellona è vicino al lago; vicino sì, ma non sul lago; ci sono 4 chilometri di distanza: cosa dunque dovrà fare il commercio di Genova? Dovrà fare coi metodi ordinari i 4 chilometri per terra onde arrivare al lago? Voi direte: fate anche quei 4 chilometri di strada ferrata; ma questo io non lo trovo nella legge; nella legge è detto solamente che è lasciata la facoltà al Governo di farli.

Ma il deputato Pernati ce lo spiega: vi lasciamo questa facoltà perchè, quando avrete studiato il Grimsel, o questo si potrà passare, e allora andrete per di là, e in questo caso sarà un di più la strada da Gravellona ad Intra. Dunque bisognerà ad ogni modo studiare il Grimsel, ed intanto il commercio resterà

là, e anche se facessimo 4 chilometri di più per Feriolo, qual vantaggio avremmo ottenuto?

Che cosa troveremo a Feriolo? A Feriolo non vi è porto; dippiù non vi è naviglio, anzi non ve ne deve essere, perchè la Commissione non vuole assolutamente navigli; la Commissione è idrofoba, non vuole saperne di acqua (*Harità generale*); la Commissione vuol andare per terra, e giunta al punto che è il suo scopo, ella vuole fermarsi.

Ma supponiamo che il Governo, superando ogni ostacolo e prevalendosi della facoltà lasciata dalla legge, che pur dovrebbe essere una prescrizione, invece di limitar la strada a Gravellona, la prolunghi fino ad Intra; in tal caso, siccome la Commissione vuole che si vada per acqua e non per terra, bisognerà fermarsi ad Intra finchè sia fatta la rimanente parte di strada.

Io tornerò al mio primo argomento così grandemente combattuto, che navigando da Arona si risparmiano 58 chilometri di strada ferrata, e non vi sono perciò che 20 chilometri di più di navigazione; e come tutti sanno, quando si tratta di navigare un lago, l'allungare alquanto più il viaggio non aumenta che di pochissimo la spesa.

Se viaggerete sul lago, partendo da Arona sino a Locarno, correrete da 50 a 60 chilometri; se partirete invece da Palanza, ne correrete 35 o 40: adunque mi par evidente che questo procedere della Commissione è un procedere incerto, non è un sistema; qui vi lascia facoltà di andare; là dice studiate da quest'altra parte, e se non si farà la strada pel Grimsel, si farà la continua strada intorno al lago; ma intanto si va indugiando: ma intanto che cosa farà il Governo per Genova? E forse questo il pronto successo a cui aspira la Commissione? Questo è forse quel così vïvo, così grande interesse che essa ha per il commercio di Genova?

Ma in verità io non lo potrei ravvisare: e d'altra parte che speranza avremo noi di sollecitare le opere in Svizzera? Quale sarà la compagnia che venga a mettersi d'accordo con noi per compiere quei lavori a cui noi tanto aspiriamo?

Il Governo trova ragionevole di darle un sussidio; ma certo, o signori, questo sussidio vorrà essere limitato al puro bisogno; e difatti il dare un sussidio non vuol già dire pagare nè tutte, nè la maggior parte delle spese; ma bensì sussidiare qualcuno che noi non possiamo sperare che colle sue forze possa andare avanti; ma supposto che la forza propria l'abbia, io ho detto che credo necessario sussidiare la compagnia che ha ottenuto il privilegio del lago di Costanza a Coira, perchè questa necessità risulta dalle disposizioni stesse del suo programma.

Dunque bisognerà sussidiare, ma moderatamente, quella compagnia che è ancora incerta se potrà riuscire a raggiungere il lago Maggiore, quantunque l'intenzione vi sia.

Dunque bisognerà sussidiarla perchè la strada certo non vogliamo farla noi. Ora questo sussidio moderato basterà esso? No certamente, se la società non trova nell'impiego del capitale la prospettiva di un largo e pronto interesse. Ora che speranza avrà in questo sistema della Commissione che comincia a dire: andremo a Gravellona, dopo studieremo il Grimsel, e quindi lascia incerto se si andrà pel Lukmanjer? (*Harità*) Che lascia pure facoltà al Governo di andare, se gli piace, sino ad Intra, ma non vuole assolutamente la navigazione? Il sistema del Governo invece è sicuro, logico e chiaro. Si faccia la strada più diretta al lago, ed io son persuaso che quando sarà conosciuta questa decisione si muoveranno le città svizzere e vedremo prontamente eseguiti i tronchi laterali, vedremo anche eseguiti i lavori della somma vetta, se la natura stessa non opponesse difficoltà inquitabili.

Ma, lo ripeto, il sistema più pronto per arrivare al lago di Costanza si ottiene solo col sistema che vi ha proposto il Governo. Il sistema della Commissione è non solo inconveniente, ma rovinoso.

Ho detto poi che a mio avviso la questione del confronto delle due vie di navigazione e di continua via ferrata intorno al lago è, oltre che mal posta, inopportuna ed oziosa. Io credo di provare che essa sia mal posta, perchè non mi pare che tutte quelle sottigliezze possano essere apprezzate.

Chi è dotato semplicemente di senso comune può vedere la differenza che esiste tra i due progetti, e questo, lo ripeto, io lo credo anche un confronto ozioso e vizioso. Se si vuole contornare il lago da Intra a Brissago, perchè si fanno opposizioni al progetto di contornarlo partendo da Arona? Per causa forse delle difficoltà che si allegano esistere su questa linea? Ma il lago si contorna partendo da Arona con facilità molto più grande che non girando da Intra a Brissago: quale altro ostacolo dunque rimane a vincere?

La Commissione a pagina 63 dice, facendo i conti a modo suo, che, andando ad Intra e Gravelona per la linea d'Orta, si spende 1,400,000 lire circa di meno che non andando ad Arona per la via proposta dal Governo e girando poi il lago per raggiungere Gravelona.

Qui, signori, si presentano tre errori. Il primo è di distanza, ed esso fu già rilevato in un opuscolo che vi è stato distribuito. Si suppone poi che si debba andare fino a Gravelona, il che non è punto necessario. Si suppone anche che il tratto di strada da Arona, che, costeggiando il lago, riesce in Val di Toce sia eguale a quello che sarà necessario per andare da Intra al confine di Brissago. E questo è un altro errore. Il signor Negretti nel fissare il sito per la stazione di Arona ha molto acconciamente pensato a prescegliere quello che presenti maggiore facilità di successivo sviluppo della via ferrata, in guisa che non s'incontreranno le difficoltà che si troverebbero andando da Intra a Brissago, poichè nell'ampio contorno del lago in questo punto si può stabilire una strada ordinaria, ma non una strada ferrata.

Questa deve essere assicurata contro l'imperversare delle onde, epperò conviene tenerla molto alta. Faccia egli (*Volgendosi all'onorevole deputato Pernati*) questa strada a merletti tutt'all'intorno, le dia quella fondazione che è necessaria nel lago, la porti a quell'altezza che si richiede, e vedrà qual bella economia si verrà ad ottenere! (*ilarità*)

Bisognerà adunque portarla sulle pendici. Il signor Negretti, in seguito ad un'ispezione, non certamente dettagliata, ma fatta con quel colpo d'occhio che gli è proprio, e che certo non è comune a tutti gl'ingegneri, mi ha riferito che la linea da Arona alla Toce per passare poi ad Intra, ed oltre se si vuole, costerebbe non molto, ma pur 400,000 lire meno di quella per Orta. Egli dice di aver calcolato la spesa cogli stessi principii, benchè sia convinto che la linea per la valle d'Orta costi di più. Si aggiunga che passando per la valle d'Orta si deve, come dissi più volte, salire per 70 metri, e quindi discendere verso la sponda del lago per 90 metri, difficoltà queste che si vincono o con gallerie o con trincee profondissime e in parte con gravi pendenze le quali poi rendono costosissimo l'esercizio. Quando invece si contorni il lago da Arona si avrà una strada con piccole pendenze, che certamente si possono rendere necessarie, abbenchè i punti estremi sieno quasi a livello, per secondare nel miglior modo e più economicamente le pendici, ma che saranno pendenze moderate, perchè nel mezzo non sorgono catene di montagne come avviene nella linea d'Orta.

La Camera dunque vede che la conclusione di questi due

sistemi (uno proposto dal Governo, l'altro proposto dalla Commissione) si restringe a questo che, col sistema del Governo, se la Camera accorderà i fondi occorrenti, potremo certamente verso la fine del 1854 andare ad Arona, potremo aver ivi un naviglio sufficiente, potremo servire il commercio fino alla proda settentrionale del lago, ed avremo portato il commercio di Genova alla Svizzera, avremo incoraggiato le società elvetiche, le quali vedendo prossimo l'esito compiuto e sicuro della nostra linea, cominceranno i lavori sollecitamente e contemporaneamente ai nostri sulla linea svizzera, e quindi avremo ottenuto di andare a Coira, traversando, se non ancora con gallerie, almeno con una strada comune, la catena delle Alpi ed avremo preparato il sollecito successo di quest'opera grandiosa.

Vedremo allora se il grande movimento del commercio richieda d'attuare un sistema di navigazione più perfezionato e più vasto, un sistema di navigazione secondo i metodi più recentemente adottati; vedremo anche se convenga fare una strada lacuale; ma ad ogni modo, facendo o no la strada lacuale, ci conviene ora di andare ad Arona.

Se si adotta il sistema della Commissione, ci troveremo nelle sfavorevoli condizioni già da me accennate e noti la Camera che io qui parlo indipendentemente dall'accettazione o no delle sottomissioni che sorgono adesso. Io non credo che convenga accettarle. Il ministro delle finanze vi ha addotto un argomento positivo d'impossibilità, ed ove pure il fatto da lui accennato non esistesse, io direi che non sarebbe conveniente di concedere a private società questo tronco, che sarà il più proficuo e sul quale noi avremo condotto tutto il commercio di Genova, vantaggi questi di cui più non fruirebbe il Governo, ma la società.

Io dico che il nostro ultimo tronco di strada ferrata deve andare ad Arona a complemento dell'intrapreso sistema di ferrovie; dico che la navigazione dev'essere da noi attivata, perchè essa sarà di un profitto immenso, e perchè può presentarsi la circostanza in cui questa navigazione debba servire ad altri usi, al quale riguardo non ommetterò di osservare come mi sembri singolare che alcuni dei membri della Commissione i quali deplorano tanto la debolezza della marina sul lago Maggiore non vogliono che si colga la più bella circostanza di poterla rinforzare senza spesa alcuna, perchè avremo un naviglio a vapore che ci darà in proporzione di lunghezza il maggior reddito che abbiamo su tutta la nostra linea.

Io ho esposto tutti gli argomenti che mi pareano calzanti ed a proposito, e ciò senza nessuna sottigliezza, senza allungamenti o digressioni; la Camera nella sua saviezza deciderà; io intanto domando che si metta in discussione il progetto presentato dal Governo. (*Segni d'approvazione*)

BIANCHETTI. Non ostante le parole dette da ultimo dal signor ministro dei lavori pubblici, io credo che la proposta fatta dalla società a riguardo della concessione del tronco da Novara ad Intra per Orta, sebbene forse possa essere giunta troppo tardi per influire sulla discussione che verte, credo però che possa tuttavia avere dell'importanza, in quanto che essa può prestarsi ad ulteriori combinazioni o fin d'ora o nel tratto avvenire, senza nemmeno escludere la linea di Arona.

Io non entrerò nel merito della cosa, perchè si è già discusso troppo e troppo prematuramente sulla questione dell'ipoteca che gravita sulla nostra strada ferrata da Genova al lago Maggiore. Mi parve non fosse conveniente entrare in questa questione dal momento che io mi era limitato unicamente ad accennare che nella proposta della società si era preveduta questa difficoltà, e si era cercato di porvi rimedio.

Io chiedo pertanto che questa proposta sia stampata e distribuita alla Camera, acciocchè ciascun deputato possa avervi quel riguardo che sarà per meritarsi.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Ieri ho ricevuto, non so se col mezzo della posta o per mezzo di una persona, l'offerta di cui fa cenno l'onorevole deputato Bianchetti; io l'ho esaminata con attenzione, ma dichiaro alla Camera (non so se ciò sia per difetto d'intelligenza) che non sono riuscito a vedere in essa alcuna condizione che possa annullare l'obbiezione che io aveva mossa all'onorevole preopinante quando parlava su questo proposito, l'obbiezione cioè fondata sul contratto fatto dalla casa Hambro e coi portatori delle cedole del nostro prestito.

Tale era la mia convinzione a questo riguardo, che ho risposto immediatamente a quel signore, di cui ora più non ricordo il nome (quella lettera non aveva che la firma di una persona) a un dipresso nei termini seguenti: « Signore! se ella avrà la compiacenza di leggere il rendiconto ufficiale della discussione che ha avuto luogo oggi alla Camera, riconoscerà che non è in mia facoltà d'accettare qualunque offerta per la costruzione di una strada ferrata fra Novara e il lago Maggiore per parte di una società privata, credendo il Governo essere impedito a ciò fare dall'impegno assunto rispetto al signor Hambro; quindi con molto mio rincrescimento non posso occuparmi della sua proposta. Ho l'onore di riverirla, ecc. » (*ilarità generale*)

Questa fu la risposta da me fatta; se l'onorevole Bianchetti desidera che io trasmetta alla Camera una copia di quella proposta...

Varie voci. Se n'è già data qui lettura.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Allora tanto meglio. Questa è la mia convinzione, e quando alcuni deputati credessero di oppugnarla, io sono pronto a sostenerla, ed ho l'intima fiducia che la Camera converrà che se non vi è un'obbligazione strettamente legale, vi è certamente un'obbligazione morale, un'obbligazione di onore rispetto alla casa Hambro ed i suoi aventi causa. Perciò io mi riservo, quando venga di nuovo posta in campo la questione dell'ipoteca, a sostenerla con tutte le mie forze.

PRESIDENTE. Osservo al deputato Bianchetti riguardo alla stampa della proposta in discorso, che siccome quest'oggi se n'è data lettura, domani sarà stampata nel rendiconto della Camera, e che per conseguenza diviene inutile di far procedere ad un'altra stampa della medesima.

BIANCHETTI. Il signor ministro ha toccato di nuovo la questione dell'ipoteca; io ho già osservato che se egli ha la sua opinione, può essere che altri ne abbiano una diversa, e credo che non ci possa essere ostacolo a che sia esaminata. Io dunque non chieggo altro se non che questa proposta sia

stampata e distribuita, anche perchè probabilmente io me ne servirò per proporre un'aggiunta od emendamento a questo progetto, ed è necessario che allora i deputati l'abbiano sotto l'occhio, senza essere obbligati a portarsi sempre in tasca la *Gazzetta Ufficiale* per approfittarne quando ne avranno bisogno.

PRESIDENTE. Come le ho osservato, si stamperà nella *Gazzetta Ufficiale*; se ne potrà al più far tirare qualche copia a parte per distribuirle ai deputati.

Voci. Sì! sì!

PROGETTI DI LEGGE: PROLUNGAMENTO DELLE VIE DELLA POSTA E DEL CANNON D'ORO IN TORINO; — SULLE SOCIETÀ ANONIME E ASSICURAZIONI MUTUE, MODIFICATO DAL SENATO.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze.

Ho l'onore di presentare alla Camera un progetto di legge inteso a sancire alcune convenzioni fra il demanio e la lista civile colla città di Torino per l'apertura delle vie della Posta e del Cannon d'oro. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1787.)

Ho pure l'onore di presentare il progetto di legge sulle società anonime e associazioni mutue, il quale venne emendato dal Senato. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 421.)

Come in sostanza quest'ultimo progetto non vi è che un emendamento di qualche importanza, che è quello relativo all'impiego dei fondi delle società mutue sulla vita, io pregherei la Camera a volerlo rimandare alla Commissione stessa che ebbe già ad occuparsene.

PRESIDENTE. La Camera dà atto al signor presidente del Consiglio della presentazione di questi progetti di legge; e siccome il ministro domanda che si rimandi l'ultimo alla Commissione che già ebbe ad occuparsene, così si intenderà ammesso questo invio se non vi sono opposizioni.

(La Camera assente.)

La seduta è levata alle ore 5 1/4.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

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

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

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