

TORNATA DEL 7 MAGGIO 1853

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO RATTAZZI.

SOMMARIO. *Atti diversi* — *Presentazione di quattro progetti di legge del ministro delle finanze: 1° per lo spoglio del 1850; 2° per concessione delle acque dei canali del Vercellese ad una società, per anni 30; 3° per l'affidamento alla Banca Nazionale del servizio della tesoreria generale dello Stato; 4° per l'istituzione in Cagliari di una Banca di sconto e di circolazione* — *Presentazione di due progetti di legge del ministro dell'interno per facoltà alle divisioni amministrative di Annecy e di Torino di contrarre un prestito* — *Seguito della discussione generale del progetto di legge per la ferrovia da Novara al lago Maggiore* — *Spiegazioni del deputato Cadorna, e parole del ministro dei lavori pubblici* — *Risposte del deputato Pernati al discorso del ministro dei lavori pubblici* — *Osservazioni del ministro suddetto, e dei deputati Fara-Forni, Di Revel e Farina Paolo* — *Chiusura della discussione generale, e deliberazione per la discussione del progetto ministeriale* — *Emendamenti del deputato Bianchetti all'articolo 1* — *Opposizione del ministro dei lavori pubblici e parole in appoggio dei deputati Pernati e Cadorna* — *Reiezione* — *Osservazioni del deputato Robecchi, e risposte del ministro medesimo* — *Approvazione degli articoli 1, 2, 3, 4, 5 (aggiuntà del Ministero) e 6* — *Emendamenti dei deputati Valerio e Cavour Gustavo all'articolo 7* — *Parole del ministro delle finanze e dei deputati Michelini, Farina Paolo, Ricci Vincenzo e Mellana* — *Approvazione di quell'articolo emendato e dell'8* — *Osservazioni del deputato Robecchi sull'articolo 9* — *Approvazione del medesimo* — *Parole dei deputati Pernati, Iosti, Torelli e Menabrea e del ministro delle finanze sull'articolo 10* — *Approvazione degli articoli 10 e 11 ed indi dell'intero progetto di legge.*

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:

5160. La ragione di commercio Giacomo Calvi e compagni, proprietari in Sampierdarena di uno stabilimento per la fabbricazione degli olii di semi, chiedono, onde poter sostenere le concorrenze delle fabbriche estere, che siano loro accordati quei medesimi favori che dal Governo francese si concedono su tale prodotto all'esportazione, o, quanto meno, una riduzione proporzionata sull'attuale dazio di lire 3 per quintale, imposto sulla materia prima.

5161. 87 abitanti di Settimo Torinese ricorrono con petizione analoga a quella che è segnata col numero 5152.

5162. Brignone Carlo e soci, proprietari esercenti di una fabbrica di viti in ferro, posta alla Venaria Reale, rassegnano alcune considerazioni per dimostrare la convenienza, onde promuovere lo sviluppo di quell'industria, di apportare alcune riduzioni ai fili di ferro ricotto e semilucido della dimensione da 1/4 a 1/2 millimetri, finchè non vi abbiano nello Stato trafilerie.

PRESIDENTE. Pongo ai voti il processo verbale della tornata precedente.

(È approvato.)

ATTI DIVERSI.

BERTI. Chiedo che venga decretata d'urgenza la petizione 5161; essa è relativa allo scalo della ferrovia di Novara, ed è presentata dagli abitanti di Settimo Torinese.

PRESIDENTE. Faccio osservare al deputato Berti che abbiamo già una petizione analoga, e che la Camera ha deliberato che ne fosse fatta la relazione, tosto terminata la di-

scussione del progetto di legge relativo alla ferrovia da Novara al lago Maggiore.

BERTI. Allora chiederei che la petizione 5161 fosse trasmessa alla Commissione, perchè ne facesse relazione insieme coll'altra.

PRESIDENTE. Si farà contemporaneamente la relazione dell'una e dell'altra petizione.

BERTOLINI. Colla petizione 5157 tre cittadini del collegio elettorale di Bobbio si lagnano che sulle liste elettorali di Ottone siano stati iscritti molti individui che non hanno le qualità volute dalla legge elettorale; chiedono quindi perchè si provveda a questo riguardo, prima che si venga ad un'altra elezione.

L'urgenza dimostrandosi da sè, spero che la Camera vorrà decretare questa petizione d'urgenza.

(È dichiarata d'urgenza.)

PROGETTI DI LEGGE: 1° PER L'APPROVAZIONE DEL CONTO AMMINISTRATIVO DELLO STATO DEL 1850; — 2° AFFITTAMENTO DELLE ACQUE DEMANIALI DERIVANTI DALLA DORA BALTEA; — 3° AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO DI TESORERIA ALLA BANCA NAZIONALE; — 4° ISTITUZIONE DI UNA BANCA DI CIRCOLAZIONE E DI SCONTO IN SARDEGNA; — 5° AUTORIZZAZIONE DI UN IMPRESTITO A FAVORE DELLA DIVISIONE DI ANNECY; — 6° AUTORIZZAZIONE DI UN MUTUO A FAVORE DELLA DIVISIONE DI TORINO.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Ho l'onore di presentare alla Camera lo spoglio dell'anno 1850. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1791.)

Io coglierò quest'occasione per ricordare alla Camera che essa si trova in possesso dello spoglio del 1848, se non erro, da due anni, e di quello del 1849 da 16 o 18 mesi; ora si troverà avere pure un terzo spoglio, e vi si dovrà probabilmente unire tra poco altresì quello del 1851, poichè la contabilità essendo quasi regolarizzata, questi spogli potranno compiersi facilmente pochi mesi dopo la chiusura dell'esercizio. Così vede la Camera che nella prossima Sessione avrà quattro spogli da esaminare; ora io osservo alla Commissione che in questo caso il meglio è nemico del bene; quindi, volendo approfondire troppo l'esame di questi spogli, si terminerà per non discuterne alcuno. Io non faccio alcuna istanza, ma mi permetto di esporre quest'osservazione alla Camera ed alla Commissione.

Ho pure l'onore di presentare alla Camera un progetto di legge inteso ad approvare la concessione a titolo d'affitto per anni 30 delle acque dei canali del Vercellese ad un'associazione di proprietari dei beni situati a ponente della Sesia. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1825.)

Finalmente ho l'onore di presentare alla Camera due progetti di legge che hanno fra di loro una stretta correlazione, per cui pregherei la Camera di mandarli ambedue alla stessa Commissione.

Uno di questi progetti è inteso ad introdurre alcune modificazioni nel sistema della contabilità, in virtù delle quali sarebbe affidato alla Banca Nazionale il servizio della tesoreria generale. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1800.)

L'altro progetto avrebbe per iscopo d'istituire una Banca di circolazione, di sconto e di deposito in Sardegna; la Banca Nazionale è pure promotrice di questa Banca indipendente. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1803.)

Io pregherei quindi la Camera a voler affidare ad una sola Commissione l'esame di questi due progetti di legge, perchè anche la Banca Nazionale di Sardegna sarebbe incaricata del servizio del tesoro in Cagliari e Sassari, ed esaminandoli una sola Commissione, sarà in grado di compiere meglio il suo mandato e dare una relazione più chiara e meglio studiata.

PRESIDENTE. La Camera dà atto al signor ministro della presentazione di questi progetti di legge, e, se non vi sono opposizioni, s'intenderà approvata la proposta da esso fatta, di mandare ad una sola Commissione i due progetti di legge relativi alla Banca Nazionale.

(La proposta è approvata.)

DI SAN MARTINO, ministro dell'interno. Ho l'onore di presentare alla Camera due progetti di legge: uno è relativo all'approvazione di un prestito da farsi dalla divisione amministrativa di Annecy (Vedi vol. *Documenti*, pagina 1843); l'altro concerne un altro prestito da farsi dalla divisione amministrativa di Torino. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1840.)

PRESIDENTE. Si dà atto al signor ministro dell'interno della presentazione di questi due progetti di legge.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE ED APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PEL PROLUNGAMENTO DELLA FERROVIA DA GENOVA PER NOVARA AL LAGO MAGGIORE.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta la continuazione della discussione del progetto di legge pel prolungamento della ferrovia da Genova a Novara sino al lago Maggiore.

CADORNA. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Su questa discussione?

CADORNA. Sì, signore.

PRESIDENTE. La prego allora a volersi restringere al fatto personale, poichè nella discussione spetta la parola al deputato Pernati.

CADORNA. Mi restringerò al fatto personale, poichè ho già ripetutamente dichiarato che non voglio più prendere parte alla questione di merito.

Il signor ministro dei lavori pubblici, nella discussione di ieri, cercò di attaccare i suoi oppositori per difendersi. Egli disse che, se vi era intervenuta contraddizione, essa era per parte nostra, e citò precisamente il nome mio, siccome quello che feci parte del Ministero del 16 dicembre 1848, per indicare che il ministro dei lavori pubblici di quell'epoca presentava una legge nel marzo 1849, la quale, secondo lui, aveva per iscopo di metter mano al foro del Moncenisio prima ancora che si facesse la strada, nè da una parte, nè dall'altra di quel monte. Egli volle da ciò inferire che io fossi in quell'epoca caldo fautore della strada della Savoia non meno di lui.

Farò osservare innanzi tutto che, fino dal giugno del 1848 (sei mesi prima che io entrassi nel Gabinetto), una legge, emanata nel tempo in cui il Re era stato investito di tutti i poteri legislativi, aveva stabilito che si dovesse fare la linea della Savoia.

Non è necessario che io indichi le circostanze particolari di quel tempo, le quali, oltre alle ragioni che tuttora sussistono in favore di quella linea, facevano sì che altre e gravi se ne aggiungessero, e che per avventura rendevano meno urgente l'altra linea verso la Svizzera, e forse anche meno effettuabile.

Ma io non mi tratterò sopra di ciò, e, per illuminare la Camera intorno all'opportunità della citazione fatta dall'onorevole signor ministro, mi limiterò a dire quale sia stato il vero soggetto della legge da lui citata. Essa è concepita in questi termini:

« Art. 1. È autorizzato il ministro dei lavori pubblici a fare immediatamente intraprendere gli studi del progetto di una strada ferrata da Susa per Bardonnèche e Modane a Ciamberti, fino ai confini della Francia e della Svizzera, ed i lavori per lo stabilimento di una macchina da impiegarsi al foro della roccia nel monte di Bardonnèche e Modane.

« Art. 2. È allogata sul bilancio del 1849 la somma di lire 200 mila in aggiunta a quella allogata in altri bilanci pei detti lavori e studi. »

Vede dunque la Camera che, se si riguarda l'oggetto specialmente contemplato in questa legge, il quale non consiste che negli studi e nella fabbricazione di una macchina, l'allegazione che con questa legge da noi siasi intrapreso di fare il Moncenisio non ha fondamento. Se poi si riguarda la somma che per questo titolo fu stanziata, la cosa non ha bisogno di dimostrazione, perchè tutti vedono che con 200 mila lire non si poteva nemmeno cominciare il foro del Moncenisio. È quindi evidente che la citazione fatta dall'onorevole ministro, per trovare una contraddizione tra questo fatto ed il sistema che io ho difeso in questa questione, non abbia fondamento nel fatto.

Del resto farò osservare che io non ho contestata, e che anzi ho ammessa l'utilità e la giustizia della strada della Savoia. Io ho fatto solo un paragone tra l'importanza della strada della Savoia e quella della Svizzera. Era su questo terreno che il signor ministro doveva combattere il mio ragionamento, dimostrando che io aveva torto, quando provava

che la linea della Svizzera era più importante di quella della Savoia; ma egli, adducendo quella asserita contraddizione, si è esonerato dal dare questa dimostrazione, la quale io credo importantissima. Mi pare quindi che il signor ministro, così avverso ai mezzi rettorici, non sia però molto avverso ai movimenti strategici.

Un altro fatto, che mi riguarda personalmente, è quello relativo all'interpellanza che io ho fatto al signor ministro in una delle passate Sessioni, riguardante la concessione che si sarebbe fatta ad una compagnia privata della linea da Novara al lago Maggiore. A questo riguardo credo di non far torto al signor ministro accettando piuttosto la sua allegazione, che egli abbia potuto dire uno sproposito (sebbene sia desiderabile che i ministri ne dicano di rado), piuttosto che l'altra, quando egli diceva: ma voi non avvertite che, quando mi avete interpellato se avremmo concessa la linea da Novara al lago Maggiore ad una compagnia, io vi ho risposto che l'avrei concessa da Torino a Novara.

Se io avessi la parola per altro che per un fatto personale, vorrei aggiungere alcune osservazioni sul prestito Hambro, perchè credo vi siano ragioni che tolgano ogni difficoltà; ma me ne astengo, perchè non voglio abusare dell'unica ragione per cui ho chiesto di parlare. Dirò solo al signor ministro, il quale ci diceva ieri che si meravigliava che noi che eravamo nati sull'acqua fossimo così idrofobi, dirò che noi ci meravigliamo che egli, sebbene sia pure nato sulle acque, e appunto in quelle ove si versa il lago Maggiore, non abbia questa malattia, ed abbia invece una simpatia pel lago Maggiore uguale a quella di Valdocco.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola per una semplice spiegazione, cioè per mostrare che quanto ho detto ieri relativamente alla strada della Savoia non alterava punto quello che era stato effettivamente proposto nella legge che il Ministero, a cui apparteneva l'onorevole Cadorna, ha presentata. È verissimo che in tale progetto si domandavano solamente 200 mila lire, ma si domandavano in aggiunta di altre lire 500 mila circa che erano già state iscritte nei precedenti bilanci.

Non sussiste poi che tale somma fosse da impiegarsi semplicemente negli studi e nella costruzione della macchina, perchè tali studi e costruzione importavano una spesa molto minore. La perizia delle 700 mila lire era quella stessa, in base della quale io, seguendo l'esempio dell'antecedente Ministero, domandava poscia alla Camera l'autorizzazione di far costruire non solo la macchina, ma di stabilire la condotta d'acqua per metterla in azione durante un anno, onde incominciare il traforo. La citata perizia comprendeva pertanto le opere di grande importanza che ho indicate, e quindi non mi pare che occorra discutere su tale punto.

Quanto alla ferrovia da Novara ad Arona non posso far altro che ripetere quanto già dissi, che, cioè, quando egli mi ha domandato se si sarebbe fatta la concessione di quella linea, io ho risposto che il Ministero non era punto avverso al sistema delle concessioni, ed ho anzi citati due esempi di trattative per simili concessioni, ma non risposi al suo caso, perchè ben non conosceva fino a qual punto si fosse impegnato il Ministero delle finanze col prestito Hambro.

Per dare poi maggiori schiarimenti in proposito, dirò ora, se pure non l'ho ancora detto, che, quando il signor Woodhouse, rappresentante dell'impresario Brassey, domandò la concessione della strada ferrata da Torino a Novara, chiedeva contemporaneamente quella da Novara ad Arona, dimostrando l'importanza a tutti evidente per una società concessionaria della linea da Torino a Novara, di averne la li-

bera continuazione fino ad Arona, ed io veramente non credo che non sarebbe stato conveniente di concedere tale sezione da Novara ad Arona ad altri fuorchè alla società che assumeva l'esecuzione da Torino a Novara. Però io non ho accolto in tal parte la domanda dell'impresario inglese, e risposi che l'unica agevolezza che poteva accordargli era il passo libero dei convogli della strada da Torino a Novara su quella da Novara ad Arona, e siccome egli mi chiese se io avrei concessa quest'ultima strada ad altra compagnia, io risposi negativamente, e mi limitai a dichiarargli che su tale strada la società di Novara avrebbe avuto libero il passo, sia che fosse costituita dal Governo, sia pure da una società, ed in tal senso appunto è stipulata la concessione da voi approvata.

Vede dunque l'onorevole preopinante che io non potevo aver intenzione di far la concessione a privata società della linea da Novara ad Arona; poichè, se tale fosse stata la mia intenzione, avrei accettata la proposta della società da Torino a Novara, la quale offriva i maggiori vantaggi possibili per ottenere il prolungamento della sua ferrovia fino ad Arona.

PRESIDENTE. Ha la parola il relatore Pernati.

PERNATI, relatore. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha preso ieri a rispondere a tutti gli oppositori del sistema ministeriale, e quindi anche a me che ebbi l'onore di sostenere l'incarico di relatore del parere della Commissione. Io non farò che la mia difesa, lasciando agli altri la cura di difendere i propri argomenti.

Cominciò egli per rilevare come io avessi esordito facendogli degli elogi, e quindi agli elogi avessi fatto succedere le critiche; forse ciò non gli andò troppo a genio; capisco benissimo che egli avrebbe forse amato meglio che ai primi elogi fossero succeduti i secondi ed i terzi, e che insomma io gli avessi tessuto un completo panegirico. Ma, o signori, io non ebbi l'incarico di fargli il panegirico; io ebbi l'incarico di esaminare il progetto di legge presentato dal signor ministro e di sostenere il voto della maggioranza della Commissione, e in ciò fare io fui sincero nelle lodi come nei biasimi a riguardo del signor ministro.

Se non che, soggiungeva egli, questa era un'arte per disporre più facilmente l'attacco, ma diceva essere un'arte vecchia, non più in uso, un'arte rettorica. Vedete dunque, o signori, se io non aveva ragione di dirvi che egli è maestro nel conoscere e distinguere le arti nuove e le vecchie, le arti rettoriche e le altre di ogni specie; cosicchè non posso a meno che dichiararmi di nuovo suo discepolo. Tant'è che, anche in questo caso, io non ho fatto altro che seguire precisamente il suo esempio, mentre voi non avete dimenticato, o signori, come, allorchè col suo primo discorso egli prese a parlarvi, rivolgendosi alla Commissione, fece gli elogi della sua relazione che volle ben qualificare di *dotta*, e poi non le risparmiò gli appunti, nè altrimenti fece ieri stesso, cominciando colle lodi alla relazione, cui tennero dietro non poche critiche.

Ma lasciamo questi preamboli.

Il signor ministro replicò le sue lagnanze per le insinuazioni che disse aver noi fatte a suo carico, per il sospetto in cui, disse, lo si volle porre in faccia alla Camera, di non aver intenzione di continuare la strada verso la Svizzera.

Ma, signori, io mi appello a tutti se, tanto nel rapporto della Commissione quanto nel discorso che io ebbi l'onore di farvi nei giorni scorsi, abbiavi la minima insinuazione, tanto meno se siasi mosso il minimo sospetto contro il signor

ministro. Noi abbiamo ragionato sulle parole del signor ministro, abbiamo ragionato sui fatti; dalle une e dagli altri abbiamo dedotta la conseguenza che egli non pensasse, e che non avesse provveduto a continuare la strada verso la Svizzera. Senonchè sarà forse stata questa un'arte oratoria, giacchè egli ben sa che da voi, generosi quali siete, sono facilmente respinte le arti subdole, ed egli, ponendosi quale vittima, voleva acquistare la vostra simpatia.

Il signor ministro venne ad oppugnare gli argomenti della Commissione sul trattato del 1847. La Commissione cercò di provare che questo trattato era in vigore, e ragionò spiegandone all'uopo due articoli.

Il signor ministro ha un'opinione contraria e l'appoggia soltanto, se non erro, ad una dichiarazione fatta da uno dei Cantoni interessati ad una compagnia di suoi cittadini. Ma io domando alla Camera se è un buon modo di ragionare sulla validità dei trattati stipulati tra due potenze, quello di dire che una di queste potenze dichiarò ad una compagnia di suoi cittadini che questo trattato non era in vigore. Bisognava invece procedere colla logica e colle regole di buona interpretazione per provare che questo trattato non è più in vigore.

Dopo questo raziocinio, il di cui peso lascio a voi di giudicare, conchiudeva che la Commissione ha voluto risuscitare un morto; io credo che, se il suo argomento non si limita che a tanto, basterebbe rispondergli che egli ha voluto all'incontro uccidere un vivo. (*Movimento d'ilarità*)

Il signor ministro proseguiva dicendo essere illogica la Commissione nel considerare il tronco della strada ferrata da Novara al lago Maggiore, siccome il primo tronco della strada svizzera; illogica, perchè voleva che questo tronco fosse dato all'industria privata in via di concessione. Io non mi so arrendere a queste asserzioni.

In primo luogo, non capisco perchè trovisi illogico che si consideri quel tratto di strada, siccome il primo della strada svizzera. Noi bonariamente diamo alle cose la loro denominazione, secondo quello che sono infatti. E chi è che ha dato questo carattere a questo tronco di strada? Il signor ministro stesso, e ve lo provo.

Questo tratto di strada voi sapete che fu appaltato per una buona porzione adattata a ricevere due binari. Il signor ministro la spogliò di un binario e la ridusse ad un solo.

Da ciò ne viene che, partendo da Novara, la strada ha un tutt'altro carattere di quello che abbia da Genova sino a Novara; vale a dire che la strada sino a quest'ultima città è destinata al commercio interno ed esterno, mentre oltre Novara prende il carattere di strada unicamente destinata al commercio estero. Quindi non credo che la Commissione abbia torto nel ritenere questo tronco il primo della strada ferrata verso la Svizzera. Stimerei poi inutile di rispondere al signor ministro che si chiama la strada reale di Francia quella che muove da Torino verso Susa; io non iscorgo in ciò nulla di illogico, sebbene sia una strada entro al Piemonte e che continua per 200 chilometri nei nostri Stati.

Ma il signor ministro afferma che noi siamo illogici nel voler dare questo tratto all'industria privata, e ciò perchè esso costerà poco e renderà molto. Il tratto di strada ferrata da Torino a Susa io credo che per molti rispetti possa essere paragonato a quello di cui al presente ci occupiamo, perchè muove dall'interno dello Stato verso l'estero; dopo un certo tratto incontra una lacuna gravissima, cioè quella del Moncenisio, come dall'altro lato si incontra la lacuna del lago Maggiore.

Or bene, il signor ministro disse che noi siamo illogici nel

voler concedere questo tratto di strada del lago Maggiore all'industria privata, perchè importerà poca spesa e darà un considerevole prodotto; la spesa di questo tronco di strada è calcolata a lire 140 mila, o, meglio, lire 142 mila al chilometro; la spesa della strada di Susa fu stabilita definitivamente in lire 125 mila al chilometro; dunque quest'ultimo costa meno del primo; dunque, stando al ragionamento del signor ministro, non doveva essere concesso all'industria privata. Ma non basta, il signor ministro soggiunge: la strada del lago non conviene darla all'industria privata, perchè frutterà molto, ma il signor ministro, pochi giorni sono, ci ha portato alle stelle il prodotto che darà la strada di Savoia; dunque, se questa strada darà, giusta il suo avviso, un gran prodotto, perchè ci propose di concederla all'industria privata?

In conseguenza, se noi siamo illogici nel proporre che la strada del lago Maggiore si debba concedere all'industria privata, perchè è un tronco di strada che importerà poca spesa e darà un buon prodotto, fu assai più illogico il signor ministro che propose la concessione all'industria privata della strada di Susa che costa ancora meno e frutterà molto di più secondo i suoi calcoli.

Il signor ministro, proseguendo la sua confutazione, disse aver io asserito che il capitale speso nella strada ferrata che proponiamo, a preferenza della via di navigazione, non si deve tenere in alcun conto, perchè il capitale stesso coll'ammortizzazione si estingue.

Io prego il signor ministro di ben ritenere che io non ho mai detto che la spesa del capitale impiegato nel mezzo di produzione non si debba tenere a calcolo: io ho detto che la spesa che si fa nel procurare il mezzo di produzione è uno degli elementi del calcolo, ma che non costituisce tutto il calcolo; ho detto che bisogna badare ai risultati di una speculazione industriale, e che se questa è bene ideata darà coll'ammortizzazione il mezzo di pagare la spesa del mezzo di produzione.

Altrimenti ragionando, il signor ministro verrebbe a stabilire per principio che una strada ordinaria costando meno d'una strada ferrata, sia da preferirsi a questa. Io non ho detto nulla di tutto questo; se avessi profferito un così madornale errore, mi vergognerei di aver mai appartenuto alla pubblica amministrazione. Del resto, le parole che io pronunciai sono stampate; così si possono consultare, e spero che non le avrete dimenticate.

Il signor ministro allegò che la Commissione ha respinto il sistema dei battelli piatti che egli ci dice essere posti in uso all'imboccatura della Forth in Scozia.

Io prego il signor ministro di vedere se nella relazione della Commissione egli possa trovare una sola parola che dia luogo a questa sua asserzione; prego il signor ministro di dire se nel discorso da me pronunziato l'altro giorno io abbia menomamente accennato all'intenzione che egli attribuisce alla Commissione, di voler respingere il sistema dei battelli piatti.

Ristabiliamo i fatti.

Il signor ministro nella sua relazione e nel suo progetto di legge ci propose l'attivazione d'una navigazione a vapore sul lago Maggiore, tanto pei viaggiatori quanto per le merci. Riguardo alla navigazione a vapore applicata alle merci, egli volle dimostrarci come non dobbiamo avere il menomo scrupolo sulla perdita di tempo e sugli incagli che proverebbero dallo scaricamento e dal caricamento delle merci sui battelli, potendosi a ciò ovviare coi suddetti battelli a vapore piatti. Quindi la Commissione ha dovuto esaminare questo progetto

di navigazione a vapore cogli ideati legni di nuova foggia, pelle merci, muniti di rails, sui quali si fanno scorrere i vagoni senza menomamente toccare al loro carico. La Commissione chiese al ministro che le indicasse quale sarebbe stata la spesa, e ciò doveva fare, postochè vedeva proposti dei magnifici battelli a vapore sconosciuti affatto presso di noi. Che cosa ci fu risposto? In primo luogo, invece di darci una navigazione tutta a vapore, come accenna il progetto di legge il quale all'articolo terzo dice: « verrà ordinato un servizio di battelli a vapore pel trasporto dei viaggiatori e delle merci, » si proponevano invece dei barconi o barcaccie del prezzo, le une di 10,000 lire e le altre di 8000. La Commissione fu di ciò certamente sorpresa, vedendo come si sostituissero questi barconi a quei magnifici battelli a vapore.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Sono barconi da rimorchio.

PERNATI, relatore. Siccome il Ministero nel progetto di legge parlava di una navigazione intieramente fatta con battelli a vapore, noi abbiamo perciò dovuto stupire vedendo che sostituivansi barconi a rimorchio che potevano valere ben poco.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Ella non ha...

PERNATI, relatore. (Interrompendo) Mi perdoni; io che ho dimorato cinque intieri anni presso il lago Maggiore, essendo amministratore capo di quella provincia, posso assicurare il signor ministro che i barconi come i suoi non si arrischiano, appena avvi un po' di pericolo, sul lago. Checchè ne sia insomma, il fatto è che il signor ministro ci dà pel trasporto delle merci dei barconi, invece di una navigazione a vapore. Io dissi che la Commissione ne fu sorpresa, e doppiamente sorpresa, perchè oltre al vedere sostituiti dei barconi a rimorchio ad una navigazione a vapore, egli ha voluto nella sua relazione far lampeggiare l'idea che questo nostro naviglio dovesse essere volto alla difesa e protezione della nostra costiera.

Ora io domando se con un simile naviglio la Commissione doveva credere raggiunto tale scopo.

E questa sorpresa della Commissione si accresceva ancora d'altrettanto, veggendo che egli andava a collocare questo naviglio a 1500 metri sotto la ròcca d'Angera, che si innalza sulla sponda austriaca. Egli ha preso come il punto più opportuno, il punto il più stretto sul lago Maggiore in faccia all'Austria, la quale, sebbene avesse ad Angera una rada da lunghi anni costrutta, non ha creduto menomamente di servirsene, ed andò a concentrare il suo naviglio in Laveno che ha munito di fortificazioni, sebbene nulla avesse a temere da noi, perchè noi, non solo non siamo capaci di offendere, ma nemmeno di difenderci nello stato attuale delle cose.

Soggiunge il signor ministro che io aveva ricusato un sistema americano accennato dall'onorevole Menabrea, secondo il quale i battelli traversano il lago, e poi dopo si caricano sui truck della strada ferrata e diventano vagoni, e se ritornano ad incontrare la via d'acqua si trasformano nuovamente in barche.

Io confesso che questo sistema lo trovai magnifico e bellissimo, e vorrei che il signor ministro, postochè ci aveva proposti i battelli perfezionati della Forth, prendesse ad attuare anche quelli americani, se egli lo credesse, poichè egli è assai più capace di me di giudicare sul loro merito. Ma quello che debbo dire si è non essere punto vero che io abbia ricusato di accettare questi battelli; ho detto che ero incompetente a dare, e tanto più a improvvisare un giudizio, come doveva improvvisarlo rispondendo all'onorevole Menabrea sopra l'applicazione di questi battelli. Ma una risposta

ben decisiva all'onorevole deputato Menabrea gliela diede l'onorevole deputato Farina.

Il deputato Farina, che era a tal riguardo meglio informato di me, distrusse l'argomento avversario, e ne trasse anzi un argomento per sè, che io pure invocherò.

Mi permetta la Camera che io legga le sue parole:

« Il canale Erriè ha una lunghezza di 125 leghe, e comunica con un lago che ha 80 leghe; si interna dunque la mercanzia che arriva alla baia d'Hudson nel continente americano di niente meno che più di 1120 chilometri, ed allora è naturale che non conviene lo scarico delle merci, ma che conviene proseguire il trasporto col mezzo dei bastimenti provenienti o dall'Europa o da altre parti del mondo. »

Io vi domando se questo non sia un ottimo argomento a difesa del sistema della Commissione. Tutto il suo sistema riposa su questo semplicissimo principio, che cioè vuole la continuità della via per diminuire le spese. Si parli di una strada ferrata, si parli pur anche, se volete, di una navigazione; se sono onerose praticate per 50 o 60 chilometri, diventano ottime, eccellenti quando avranno un tratto di mille o due mila chilometri. Si viene dunque al gran principio della teoria della produzione che bisogna moltiplicare i prodotti onde potere sulla molteplicità ripartire le spese di produzione. Se un fabbricante non fabbrica che 100 rasi avrà 100 lire, per esempio, di spesa da ripartire su 100 rasi, ma se ne fabbrica 1000 non avrà più che la spesa di 10 centesimi a carico d'ogni raso. E si è applicando questo sistema alle strade ferrate e alla lunghezza delle medesime che voi troverete la vera, la essenziale riduzione delle spese di esercizio.

Quanto poi all'ammortizzazione per cui il signor ministro mi rimandava all'età di Matusalem per vederne gli effetti, io lo prego di ben ritenere che non volli sicuramente venir a portare alla Camera un dettaglio di calcoli senza fine; ma non perciò lascerò ora di dare maggiori spiegazioni.

Dieci milioni di capitale sapete con che fondo si ammortizzano quando l'ammortizzazione dura 99 anni, come accade nelle concessioni di strade ferrate? Il ministro lo sa, ma non volle dirlo; si ammortizzano con 4 centesimi ogni 100 lire di capitale, cioè con 4000 lire annue di risparmio.

Ho qui le tavole di Laurenz, ma so che il signor ministro le sa a memoria, e non occorre che io gli faccia da maestro.

Il signor ministro si limitò a schermirsi vagamente, e non volle approfondire la questione dei principii di economia politica che, mi scusi, varia affatto dai termini nei quali io l'aveva posta, e non volle nemmeno venire ai dettagli di cifre date dalla Commissione.

Il relatore della Commissione non poteva istituire molti calcoli; egli ha dovuto naturalmente consultare degli autori e lavorò straordinariamente, dimodochè, fors'anche per ciò, venne ammalato e lo è ancora oggi. Il signor relatore ha prodotto la tavola del Teisserenc la quale rimase finora senza oppositori, per darvi la progressione della diminuzione delle spese di costo dell'esercizio delle ferrovie in ragione della loro lunghezza.

La tabella del Teisserenc stabilisce che, qualora l'esercizio d'una strada ferrata costi 14 centesimi e 940 millesimi il chilometro essendo di soli 50 chilometri, quando poi la portiate ad una lunghezza di 150 scendono le spese a 6 centesimi e 400 millesimi; se voi la portate a 300, ribassano a 4 centesimi e 370 millesimi, e se voi la portate a 600 (lunghezza a cui si avvicina la nostra se fosse continua da Novara al lago di Costanza) avreste una spesa di 3 centesimi 810 millesimi. Non aggiungo altro, e lascio alla Camera il fare le opportune

osservazioni sull'importanza di avere un lungo tratto continuo di strada a vece di averla per tre o quattro volte interrotta.

Il signor ministro concludeva il suo discorso (ed io non andrò più riandando i piccoli dettagli, perchè altrimenti avremmo una questione impegnata ancora per lungo tempo), concludeva il suo discorso ripetendo che il nostro progetto non è un sistema come già aveva detto nella prima seduta.

E per provarlo disse che col progetto della Commissione voi andate a Gravellona e poi non sapete se dovete proseguire per l'una o per l'altra parte. Ciò è vero, perchè noi non eravamo in grado di decidere.

Il signor ministro, dopo di essersi illuminato su questa importante questione della linea da preferirsi, per mezzo di un rapporto di una Commissione d'ingegneri, ha preso una decisione. Egli avrà avuto forse anche altri motivi e documenti che gli hanno potuto suggerire questa determinazione. Ma noi non abbiamo che il rapporto suddetto, e siccome questo non era per sè decisivo, noi abbiamo quindi dovuto lasciare la questione sospesa. Per non renderci responsabili del danno che potrebbe soffrire il commercio di Genova, dicemmo che si andasse intanto a Gravellona e lasciammo che per proseguire ad Intra fosse impegnata in qualche modo la responsabilità del Ministero, dandogli un voto di fiducia. Egli parve però ritroso ad accogliere questo voto di fiducia, e ciò fa senso per verità, mentre ad ogni tratto egli invoca un voto di fiducia. In questo medesimo progetto all'articolo 1, parlando della costruzione della strada, non ne accenna la spesa, e così domanda un voto di fiducia. Al secondo articolo, parlando del porto da costruirsi in Arona in continuità della strada ferrata, non accenna del pari alle somme da stanziarsi; ecco quindi un altro voto di fiducia.

E qui notate che alla pagina 25 della relazione si legge:

« L'istituzione di un porto è dovunque opera indispensabile, comunque pur guidisi la strada ferrata; e l'ampia rada che s'insena a mezzodi d'Arona presentasi allo scopo opportunissima. Gli studi fatti assicurano (avverta la Camera) potersi quest'opera attuare colla spesa di lire 300,000, la quale non cadrà tutta a carico dell'erario nazionale, perchè i cittadini d'Arona con ispontanea deliberazione del Consiglio comunale, che molto li onora, non solo offrono allo Stato gratuitamente tutto il terreno (mi si permetta, non tutto, ma soltanto il terreno *comunale*) occorrente alla stazione sino alla riva del porto, ma per la costruzione di questo aggiungono del proprio danaro 50,000 lire. »

Ora ritenete che la Commissione chiese i documenti sui quali si basava questa cifra di 300,000 lire, e ci venne comunicato il progetto di massima; esso contiene il progetto di quattro muri laterali, dei quali per ora, dicesi, non se ne farebbero che due, e questi costano 309,000 lire. Vedete dunque che l'opera intera riuscirebbe a costare almeno 600,000 lire se la metà costa 309,000.

Viene poi l'articolo 3, il quale dice:

« Verrà ordinato un servizio di battelli a vapore pel trasporto delle merci e dei viaggiatori dal suddetto porto alla sponda settentrionale del lago. »

E l'articolo 4:

« Questo sistema di navigazione a vapore verrà stabilito dal Governo in quel modo che crederà più conveniente agli interessi del commercio e dell'amministrazione. »

Verrà stabilito dal Governo, lo prenderà esso a suo carico, o lo cederà alla industria privata? Se lo prenderà a suo carico costerà molto o poco? Non si sa. E dopo tanti voti di fiducia che ci chiede il Ministero, rigetterà quello che la Commissione gli offre per andare ad Intra, se crede urgente

per noi che si debba determinare il proseguimento della linea in assenza della Camera?

Ma l'onorevole signor ministro ricusa il nostro ed insiste per l'adozione del suo progetto, perchè esso è un vero sistema, mentre ci porta ad Arona, e da Arona col mezzo della navigazione ci porta all'estremità opposta del lago; egli dice poi che questo suo progetto è talmente completo che, dato il caso ancora che si debba continuare per terra la strada ferrata da Arona, voi potrete continuarla con assai minore spesa che passando pel lago d'Orta.

Egli dice che l'ispettore medesimo al quale aveva dato l'incarico della formazione del progetto della strada d'Arona gli fece conoscere la cifra di spesa che sarebbe stata necessaria per tale prolungamento; che non fece una vera perizia, ma diede un colpo d'occhio alla località; ed essendo molto pratico in siffatte cose, egli ha luogo di credere esatti i suoi calcoli.

Prego la Camera ad accordarmi un istante d'attenzione.

Il relatore della Commissione per un altro oggetto che avrete visto nella relazione, si è data la pena di porvi sott'occhio la tabella che tutti conoscete, distribuita dall'azienda generale delle strade ferrate, che contiene tutte le spese che si sono fatte finora, cioè state liquidate sino al dicembre 1852. Questa tabella indica 29 tronchi appaltati, di questi 29 tronchi tre soli ivi si vedono definitivamente liquidati.

Il primo nella sua liquidazione definitiva supera di più del 100 per cento la somma del contratto d'appalto (*Si ride*); il secondo di questi tronchi supera anch'esso quasi del 100 per cento la somma del contratto d'appalto (*Risa ironiche*); il terzo supera di oltre il 47 per cento la somma del contratto d'appalto. (*Sensazione*)

Signori, volete ora che io vi dica chi è l'autore dei due progetti la cui liquidazione è rilevata ad un aumento di circa il cento per cento? È il signor ispettore che a colpo d'occhio ha liquidato in una data somma il costo totale di tutta questa strada ferrata attorno al lago. (*Risa generali e bisbiglio*)

Vedete se noi possiamo dopo di ciò prestare molta fede ad una perizia fatta a colpo d'occhio, sebbene quell'ispettore sia assai valente!

Del rimanente, sebbene non vorrei malcontentare di nuovo per avventura il signor Maus, darò lettura d'un brano della sua lettera che ci ha distribuita l'altro giorno il signor ministro. In questa, a pagina 16, parlando della strada ferrata attorno al lago sta scritto:

« Parmi les différents chemins de fer exécutés en Belgique, la section comprise entre Liège et la frontière de Prusse est celle qui présente le plus d'analogie avec le chemin projeté autour du lac Majeur, lequel devra percer de nombreux contreforts dans un rocher dur, traverser un grand nombre de torrents, et être défendu par des murs de soutènement sur une grande étendue. »

« Le prix du kilomètre entre Liège et la frontière de Prusse a été d'environ 547,000 francs. »

« Les ouvrages d'art autour du lac Majeur présentant en général moins d'importance, je crois que l'on peut estimer sa dépense de construction à environ 400,000 francs par kilomètre. »

Ora, io non dirò se in quella tratta vi sono 28 o 30 chilometri, chè vidi allegate molte misure diverse, ed il ministro, non sapendo più dove trovare un'autorità, ricorreva ad una brochure (*Ilarità*) in cui si dice che ve ne sono 27, se non erro.

Mettiamo 27 chilometri, e così la spesa sarà oltre 10 milioni. Non voglio però che questa perizia serva di base, per-

chè forse il signor Maus calcolò un doppio binario. Ma ciò basta per dire se si può fare veramente un calcolo con dei dati così disparati che emergono contro il ministro dai documenti stessi da esso prodotti.

Parlando del lago d'Orta disse il signor ministro che si richiede una spesa più grande di quella occorrente per contornare il lago Maggiore.

Il signor ministro ignorava forse che dal 1840 io fui per cinque anni amministratore delle due provincie d'Ossola e di Pallanza, e che in quell'epoca appunto, pendente la mia amministrazione, si eseguiva un tronco di strada attorno al lago Maggiore ed ancora un altro tronco di strada al lago d'Orta. Che io, vedendo l'enormità dei sacrifici a cui è sottoposta quella numerosa popolazione del mandamento di Cannobbio, che non può altrimenti quasi comunicare colla terraferma di cui fa parte, che per mezzo di battelli, ho insistito vivissimamente per la strada così detta *lacuale*, che è ancora un desiderio, giacchè, sebbene il signor ministro avesse dimostrata per essa molta simpatia quando qui si discusse intorno alla medesima in occasione dell'ultimo bilancio e che io mi facessi a chiedere un 80,000 lire per la medesima, mi ha dato un voto contrario, e del pari si oppose quando io chiesi per ultimo che volesse destinarvi una assegnazione sulle 400,000 lire che egli ha da distribuire in sussidi per le strade.

Or dunque voglio dire che conosco il lago Maggiore come conosco pure il lago d'Orta. Io non credo che sia troppo esatta quella sua seconda edizione della poetica descrizione che ci ha fatto della strada del Grimsel, e che egli volle applicare alla strada del lago d'Orta. Io stimo che quelle trincee, quelle pendenze e contropendenze, alti terrapieni e *tunnel* sono alquanto esagerati. Ad ogni modo di quella strada esiste un regolare progetto di cui è autore l'onorevole Bosso. Esso fu anche esaminato da uno che non aveva certamente interesse a ridurlo di troppo, dall'ingegnere cioè che fece il progetto d'Arona. Se dunque si conoscono le cifre precise, perchè mai ci si presenta quella linea come un secondo Grimsel?

Del resto, se noi sosteniamo la linea d'Orta egli è perchè, oltre alle altre gravi ragioni già dette, noi crediamo che sia essenzialmente proficua pel commercio interno.

Che le ferrovie debbano essenzialmente provvedere al commercio interno è questa una massima di tanta evidenza che non occorre dimostrarla. Certo il commercio estero non debb'essere trascurato, anzi qui è il principale. Ma siccome dobbiamo per questa linea fare un sacrificio gravissimo, conviene che questo sacrificio ridondi anche in vantaggio del commercio interno. Così, qualunque sieno le eventualità che possono succedere al nostro commercio di transito verso la Svizzera e verso la Germania per opera della rivalità degli altri paesi, avremo almeno fatto una strada giovevole assai nell'interno del nostro paese. Questo è uno dei motivi per quali la Commissione ha appoggiato vivamente la linea continua per Orta a preferenza della linea d'Arona che non potrebbe dare un eguale risultato.

Ma, o signori, l'onorevole ministro disse che noi trattiamo assai leggermente queste questioni di tracciamenti di strade; disse che la Commissione considera le sinuosità, le frastagliature della sponda lacuale come tanti merletti, che crediamo merletti quegli scogli sui quali bisogna far passare la strada ferrata.

Ma, o signori, esaminate la carta che abbiamo avuto l'onore di distribuirvi, ed osservate le sinuosità dove si trovano, se queste non sono assai maggiori nella linea tra Arona e Gravellona che difende il Ministero, oppure nella linea tra

Intra e Cannobbio che sosteniamo noi. Io credo che basti un colpo d'occhio per vedere che non è ben applicata la facezia dei merletti.

Mi permetta il signor ministro che io gli dica che i merletti sono i suoi, e che, col permesso della Camera, li rimandi a casa sua. Egli chiama la Commissione idrofoba, perchè non vuole la via del lago, ed io mi permetterò di rispondergli che egli ama troppo il navigare, e che volendo sempre navigare forse potrebbe succedergli di dare in secco.

Lascio il signor ministro e vengo alla seconda parte del mio ufficio, quello cioè di rendervi conto dell'emendamento statovi proposto, accettato dal Ministero in massima e da esso modificato, relativo alla prosecuzione della strada oltre il lago Maggiore.

Io vi prego, o signori, di porvi sott'occhio l'emendamento del Ministero e le variazioni introdotte dalla Commissione. Credo dovervi anzitutto accennare che la Commissione non fu unanime; l'antica maggioranza, com'io prevedi, diventò minoranza, contro l'antica minoranza che fu padrona del campo; in nome di questa vi esporrò le ragioni delle modificazioni apportate alla redazione che ci fu comunicata dal Ministero. Nell'articolo primo la maggioranza della Commissione ha sostituito alle parole « coi Cantoni svizzeri orientali » le parole « coi Cantoni svizzeri interessati. »

Il motivo di questa modificazione si è che si volle lasciare libera al Governo la scelta tra le due linee, poichè non parve ancora pienamente dimostrato che la linea migliore sia quella del Lukmanier a preferenza del San Gottardo. Di più ancora in questo modo il Ministero, avendo maggiore libertà d'azione, potrà ottenere migliori condizioni trattando colle diverse compagnie che si presentassero.

In secondo luogo nell'articolo primo si variò la redazione nelle parole « da Coira alla sponda settentrionale, » cioè la maggioranza della Commissione ha creduto di non doversi occupare unicamente del tronco di strada isolato da Coira fino a rincontro del lago Maggiore, ma di occuparsi di tutta intera la linea dall'estremità del lago Maggiore fino al lago di Costanza, e ciò ben con ragione, poichè sebbene, come tutti sapete, siasi detto che una società ha già avuto la concessione del tronco del lago di Costanza fino a Coira, pure potrebbe darsi che questa società si sciogliesse, non venisse per qualche avventura a portare a compimento il suo incarico, di modo che, onde meglio assicurare l'eseguimento di questa strada, la maggioranza della Commissione ha creduto di doverla tutta comprendere nel progetto di legge; però s'interventirono i termini; si disse: non da Coira o dal lago di Costanza al Piemonte, ossia all'estremità del lago Maggiore, ma, come era più razionale per noi che parliamo e siamo il punto di partenza, si disse dall'estremità del lago Maggiore fino al lago di Costanza. All'articolo secondo si fecero variazioni più importanti. Si tolsero anzitutto quelle espressioni: « nè il quarto della spesa totale, » che cioè il sussidio non debba eccedere il quarto della spesa totale, poichè parve dimostrato che, volendosi aprire il *tunnel* nel Lukmanier o nel San Gottardo, non possa questa spesa restare al disotto di 40 milioni.

In seguito si ammise la somma di 10 milioni. E qui vi dirò che la Commissione non ha creduto di eccedere di troppo nel proporvi lo stanziamento di 10 milioni, inquantochè si fece carico della grande importanza dell'opera e delle grandi difficoltà che si incontrano nel suo eseguimento; più ebbe presenti le offerte dei Consigli comunale e divisionale di Genova, i quali votarono perciò ben 12 milioni, e parve che il Governo, a cui debbe tanto premere l'interesse generale dello

Stato, non potesse concorrere per una somma minore dei proposti dieci milioni.

Però parve a taluni opportuno che si interpellassero questi Consigli interessati, onde dichiarassero se mantenevano l'offerta; nel qual caso sarebbe stato bene che, per dare maggiore importanza alla cosa e trovare più facilmente una compagnia che s'incaricasse dell'opera, si accennasse in questa legge medesima che i dieci milioni sarebbero aggiunti ai dodici offerti dai due Consigli comunale e divisionale di Genova. In caso diverso poi, che preferissero quei Consigli di adottare il sistema proposto dal signor ministro delle finanze, cioè di limitarsi a dare una garanzia per un prestito che si contraesse dalla società, allora non sarebbe il caso di farne cenno.

Si aggiunse che « la somma di dieci milioni è rappresentata da equivalenti azioni posticipate nel godimento degli interessi. »

Io non credo occorra di dare spiegazioni sulla portata delle azioni posticipate. Tutti sanno che queste azioni posticipate sono quelle le quali nella distribuzione degli interessi non contano sin che non si sia per le altre azioni raggiunto quel dato limite che si è fissato; cosicchè, supponendo che fossero 40 i milioni del fondo sociale e 10 i milioni che il Governo porterebbe a titolo di sussidio, non dovrebbero questi partecipare agli interessi finchè gli altri 30 milioni non avessero avuto quella somma di interessi che si sarebbe convenuto, cioè il 4 o il 4 e mezzo o il 5.

Questo mezzo che la Commissione suggerì al Ministero, fu da questo ben volentieri accolto, perchè è molto meglio essere comproprietario della strada, posto che si pagano dieci milioni.

L'aver poi prese azioni posticipate lascia tuttavia un allettamento agli speculatori, perchè vengano a prendere di queste azioni, vedendo che il concorso del Governo non ne diminuisce per nulla il frutto a loro vantaggio.

Infine non si accennò l'ammontare dell'interesse, se dovesse cioè essere del 4 o 4 e mezzo o 5, per dare questo voto di fiducia al Ministero il quale sarà così in grado di poter meglio trattare con gli interessati.

Nell'articolo 3 non vi è altra variazione se non se di redazione.

Nell'articolo 4 si è introdotta un'aggiunta essenziale. Dopo le parole « della sua impresa, » si sono aggiunte le seguenti: « nel quale potrà essere ammessa la navigazione lacuale regolarmente attuata. »

Si aggiunsero queste parole perchè, se mai per avventura si adottasse il San Gottardo, siccome converrebbe di navigare il lago dei quattro Cantoni e poi il lago di Zug, così non si credette di poter imporre l'obbligo di rendere tosto la strada continua anche per quei due laghi, tanto più quando non si ignorano le immense difficoltà che si dovrebbero superare per fare una strada nel tratto che corre oltre Brunen.

L'articolo 5 è concepito in questi termini:

« Il sussidio non potrà essere stipulato se il Governo di Sua Maestà non avrà precedentemente conchiuso i trattati necessari per assicurare al commercio ed ai cittadini dello Stato tutti i vantaggi di cui godranno sopra quella strada ferrata il commercio ed i cittadini svizzeri e quelli delle nazioni le più favorite. »

Quest'articolo fu introdotto per una giusta cautela; imperocchè, o signori, io ho potuto ricordare alla Commissione un fatto che era venuto a mia notizia, ed è questo.

Dopo che noi abbiamo aperto con grandi nostre spese il San Bernardino, l'Austria cercò di ottenere per sé tali vantaggi

nel percorso della strada da equilibrare quelli della linea più diretta che noi possedevamo in allora. Che fece dunque l'Austria? Ottenne dal Cantone dei Grigioni che si imponessero due blozzeri, ossia 5 centesimi per ogni lega, al commercio che transitava sul suo territorio; questa, mentre in apparenza era una disposizione affatto innocua ed imparziale, riusciva invece non solo parziale, ma rovinosa per noi, perchè, mentre dal villaggio di Splügen fino al territorio austriaco vi ha una sola lega, all'opposto, discendendo da Splügen fino al confine verso il Cantone Ticino vi sono quattordici leghe; ciò vuol dire che le merci venienti dal San Bernardino pagavano 28 blozzeri, mentre sulla strada della Lombardia non ne pagavano che due. Vedete dunque, o signori, come paia opportuna questa cautela.

L'emendamento della maggioranza della Commissione non fu adottato dalla minoranza, cui apparteniamo l'onorevole Fara-Forni ed io, ma però siamo pronti ad accettarlo, purchè si faccia una variazione lieve in parole, ma in fatto assai grave, che cioè invece di dire « a partire dall'estremo lago » si dicesse « a partire da Novara. » (*Ilarità*)

Ecco la ragione del nostro dissenso.

Noi vogliamo che questa linea sia continuata, perchè siamo penetrati dall'urgenza (e qui prego la Camera di volere ben riflettere su queste parole, poichè non ritornerò più su questo argomento) di riparare al danno che ci reca una fatale concorrenza che minaccia il porto di Genova.

Voi ben sapete come la Francia ci stringe da vicino con una strada ferrata testè concessa, parallela alla Savoia e tendente a Ginevra, passando sotto il forte di l'Ecluse.

Il giornale il *Parlamento*, che è al solito ben informato, ci ha già annunziata inoltre la concessione della strada ferrata da Besançon a Mulhouse. Date un'occhiata alla carta, e vedrete quale sarà la conseguenza inevitabile di questa seconda linea. Se la concessione non è realmente fatta, non può che essere imminente, perchè vi sono due compagnie che la domandano, ed il Consiglio municipale di Besançon è stato invitato a deliberare sull'andamento da darsi a questa linea, ed essa non può a meno di essere concessa, perchè il Governo se ne occupa seriamente, e d'altronde era progettata, se non erro, sin dal piano primitivo del 1842.

Quando adunque si sia a Mulhouse si è a Basilea, e di là a Mannheim, ossia in comunicazione con tutte le strade ferrate di Alemagna.

Il porto di Marsiglia ci ha ormai rapito tutto il commercio della Svizzera e della Germania occidentale.

La concorrenza vi si fa anche dall'altra parte col mezzo dei porti di Livorno, il quale fa parte della lega doganale italo-austriaca, di Venezia e di Trieste. Voi sapete come fra breve quest'ultimo sarà legato definitivamente pel Sømmering a tutte le strade ferrate germaniche; esso va a Lipsia, e di là vi può respingere i vostri prodotti.

Ma non basta, o signori; ciò che è più grave si è la strada del Brenner, che è la più corta e la più diretta per andare nel cuore di Europa; l'*Annuaire officiel des chemins de fer* del 1852, che da pochi giorni ha veduto la luce, vi annuncia, parlando delle strade ferrate austriache:

« Plusieurs lignes » (parlando delle strade ferrate dell'Austria), « plusieurs lignes sont en construction, et de nombreux projets sont à l'étude. Au nombre de ces derniers nous citerons celui de Vérone à la frontière de Bavière par Bauen, Innsbruck et Kufstein dans le Tyrol.

« Cette ligne que le Gouvernement avait l'intention de construire à ses frais, aurait des résultats très importants; elle reliait l'Italie septentrionale à l'Allemagne, et déve-

lopperait dans une proportion considérable les relations qui existent entre ces deux régions.

« Un traité spécial a été conclu avec la Bavière pour assurer l'exécution, et fixe à l'année 1858 le dernier terme pour l'achèvement. »

Dunque vedete, o signori, che per il 1858 questa linea sarà finita e sarà eseguita sicuramente, perchè quand'anche non vi fosse alcun interesse commerciale che la richiedesse, ha troppa importanza per l'interesse strategico dell'Austria cui preme di avere questa linea che viene direttamente a Verona, ed attiva d'altronde, mediante la lega doganale, anche le provenienze di Livorno.

Dunque noi siamo chiusi a destra e a sinistra: che cosa ci rimane? Non ci rimane che il protendimento della nostra strada nel cuore della Svizzera, nel cuore della Germania sotto il nostro meridiano.

Ma se noi non approfittiamo di questo poco vantaggio che possiamo avere di una strada più breve con dei mezzi i più perfezionati, se noi facciamo questa strada in più tronchi, se noi abbiamo nelle mani del Governo il primo tronco che parte da Novara pel lago Maggiore, poi una società che navighi, indi una terza società che vada a Coira, ed una quarta che vada sino al lago di Costanza, come volete voi, signori, in tale comunicazione avere gli accordi facili per la diminuzione della tariffa, per la facilità dei transiti? Come potrete voi concepire che in una linea così interrotta si possano accomunare i prezzi per ridurli ai minimi termini?

Questo è impossibile; non vi è altro che un mezzo perfezionato, e questo mezzo è la strada continua.

Noi abbiamo già dimostrato come la linea continua prevalga a fronte di qualunque navigazione per la sua potenza ed attitudine pei trasporti; prevale perchè dà un servizio continuo, un servizio non mai interrotto nelle 24 ore, mentre la navigazione non frutterà che 12 ore del giorno, fatta una media in tutto l'anno. Aggiungete il vantaggio della celerità dei trasporti, poichè la navigazione, per quanto ella sia attivata, dà un *maximum* di 10 miglia inglesi, ossia 16 chilometri all'ora; le nostre strade ferrate, senza essere molto celeri, ne fanno oltre il doppio. Notate ancora che il costo della celerità può essere largamente pagato dalle persone che viaggiano e dalle merci che passeranno per quella linea.

I coloniali costano mille, due mila lire, le sete costano 60, 70,000 lire la tonnellata, queste merci possono pagare la velocità se date loro il mezzo di averla, e la vostra strada sarà attivata convenientemente, sarà frequentata assai.

E poi ritorno, mi si permetta, a quell'Achille degli argomenti che il signor ministro non ha combattuto, perchè sentiva certo che non poteva combatterlo se non rimanendo soccombente, che la lunga linea diminuisce grandemente le spese dell'esercizio; il prezzo di costo dei trasporti diventa minimo in una linea continua, mentre è grave in una linea interrotta.

Signori, ci si propone ora di dare 10 milioni ad una società che intraprendesse la strada nell'interno della Svizzera; ma, permettetemi che io vi trattenga un istante su questo argomento.

Se voi impiegate 10 milioni in Svizzera, dove troverete una vera garanzia pel buon impiego e pel buon andamento del servizio? Che mezzi avete per ottenere adempiti i patti convenuti? Quando saranno pagati i 10 milioni potrete levare la voce come azionisti, ma non come Governo che faccia tenere a dovere la strada.

Se invece, o signori, voi partite colla vostra strada da Novara, se si facesse una strada continua da qui al lago di Costanza, e per opera di una sola società, se i 10 milioni ve-

nissero impiegati anzitutto nello Stato, non è forse vero che sareste certi d'ottenere un buon risultato? Non sarebbe una grande garanzia per voi quella di avere 90 chilometri di strada nel paese anzichè in un paese estero?

Ora, come potrete voi preferire una linea la quale sarà sussidiata da voi con 10 milioni al di là de' vostri mezzi di azione, ad una linea la quale sarebbe in mano vostra e sottoposta alla vostra azione, e su cui potrete influire anche in altra guisa, facendole dei favori ad imitazione del Belgio, con ribassare i prezzi di transito per le loro provenienze su tutta la linea da Genova sino a Novara?

Noi dunque non possiamo che tenere come indispensabile la continuità della linea, e che la strada debba partire da Novara, e da'ultimo che essa debba essere data ad una società.

Ci si fanno però due grandi difficoltà.

Il ministro delle finanze ci venne a parlare delle condizioni stipulate col prestito Hambro. Io non nego che vi sia in ciò una difficoltà, ma non vi vedo un assoluto ostacolo, perchè dell'ipoteca consentita voi potrete evitare le conseguenze, io credo, senza menomamente impingere nei principii di buona fede, che dovete rispettare, collo stabilire un rilievo a favore della società intraprenditrice, o collo stabilire un riscatto, qualora venisse il caso dell'alienazione prevista dal contratto Hambro.

Io stimo che voi potrete benissimo conciliare ogni cosa con uno di questi due mezzi o con qualche altro che sicuramente qualche legale migliore di me potrebbe suggerire. L'altra obbiezione che ci si affaccia è che noi spenderemmo molti e molti milioni di più in quest'opera, volendo la linea continua, talchè conviene rinunciare al nostro progetto che è buono in teoria, ma non in pratica, non nella sua applicazione.

Io non dissentirei se il Governo dovesse eseguire la strada. Ma esso tutto al più dovrebbe eseguirla fino a Borgomanero, poi scendere ad Arona; il resto dovrebbe essere concesso ad una società, ed in tal guisa nulla vi sarebbe a ridire sull'ipoteca Hambro, poichè la strada ci appartiene fino al lago.

L'esercizio poi di tutta la linea dovrebbe in ogni caso essere accordato alla società suddetta.

In questo caso io dico che voi non dovrete più occuparvi di trovare tanti milioni, e forse potreste ridurre anche il sussidio che vi è proposto.

E siccome già vi ho detto e vi ripeto, 10 milioni corrispondono a 4000 lire annue per 99 anni, così con un'annua dotazione minima voi potreste dare l'aiuto necessario alla società per ammortizzare il capitale che essa dovrebbe anticipare, in quella misura che ravvisereste conveniente.

Tali sono, o signori, i ragionamenti cui si appoggiano la maggioranza e la minoranza della vostra Commissione.

BIANCHETTI. Domando la parola.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Chieggo facoltà di parlare.

Voci. La chiusura! La chiusura!

PRESIDENTE. Domando se la chiusura sia appoggiata.

(È appoggiata.)

BIANCHETTI. Chiedo di parlare contro la chiusura.

PRESIDENTE. Lo prego allora di restringersi semplicemente a parlare contro la chiusura.

BIANCHETTI. Io avrei qualche risposta a fare relativamente ad alcuna delle cose dette ieri dal signor ministro, perciò spero che la Camera vorrà lasciarmene la facoltà.

PRESIDENTE. Deciderà la Camera. Pongo ai voti la chiusura.

(La Camera non approva.)

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Sarò brevisimo sulle questioni tecniche; sulle questioni che riguardano l'importanza relativa delle due linee io ho detto francamente la mia opinione.

La Camera apprezzerà le ragioni che ho addotte, l'onorevole deputato Pernati ha ripetute le sue. Crederei di annoiare la Camera ove imprendessi a combatterle; ma sopra alcuni punti io credo opportuno di rispondere, onde non venga alla Camera un'impressione men giusta. Fra questi punti stimo essenziale di parlare di quello concernente il trattato colla Svizzera che egli vorrebbe considerare come ancora sussistente.

Osserverò semplicemente che il trattato nostro coi Cantoni svizzeri è basato sulla concessione da essi loro fatta; è però tanto vero che i Cantoni svizzeri hanno riconosciuto che non poteva più sussistere la concessione antecedente, che hanno fatto una concessione affatto nuova. Diffatti due dei Cantoni che avevano fatto la prima concessione sarebbonsi associati ad un terzo, ed avrebbero fatto una concessione che, come ho avuto l'onore di dimostrare, è affatto differente.

Ora, variati essendo notevolmente i termini della concessione primitiva, non puossi argomentare che gli svizzeri ne possano esigere la esecuzione, in quanto che col fatto hanno provato che essa cessata aveva di sussistere; ond'è che io dico che il far rivivere il trattato, sarebbe veramente dar la vita ad un morto.

Il deputato Pernati dice invece che io voglio ammazzare un vivo; ciò io non credo, ma ov'anche ciò fosse, io gli osserverò essere più facile ammazzare un vivo, che far risuscitare un morto. Egli disse ancora che io stesso sono venuto giustificando che la strada ferrata svizzera deve riguardarsi incominciata da Novara, inquantochè il Ministero ha stabilito coi suoi nuovi piani che la strada da Novara ad Arona sia ad un binario solo.

Io veramente non so comprendere come si possa da questa asserzione prendere argomento per istabilire che quel tronco di strada non appartenga più alla continuazione della nostra rete. Questo cambiamento (lo sa la Camera) è stato fatto a suggerimento del relatore della Commissione del bilancio 1852, il deputato Menabrea, e la Camera stessa lo ha trovato molto ragionevole. Il Ministero vi ha ottemperato in quanto che esso pure lo ravvisò giustissimo per la ragione che, cessata quivi una gran parte del movimento interno, ed anzitutto di quello della Lombardia, per quanto attivo sia il commercio da Novara verso la Svizzera, non si poteva dubitare che non potesse tollerare questa riduzione ad un solo binario.

Dice d'altronde che io non voglio cederla ad una compagnia, perchè renderà molto e costerà poco, e trova che io sono in contraddizione quando propongo di cedere alla compagnia la strada di Savoia, la quale, a quanto ho detto, renderà molto. Questo confronto assolutamente non regge.

Nella prima strada si tratta di compiere definitivamente una linea che lo Stato ha assunto a spese sue, per la quale, quando venga recata a compimento, si avrà speso circa 440 milioni, ned io vedrei perchè si debba recedere, per recarla a compimento, da una ulteriore spesa di 4 o 5 milioni. Non vedo poi come si possa confrontare con una linea nuova che importerà 50 milioni circa, e quindi per questa ragione mi limitava e mi limito ad insistere onde lo Stato compia la sua linea. Il paragone adunque non sussiste assolutamente nè credo di dovere dilungarmi per dimostrarne l'insussistenza.

Quanto alla navigazione a vapore, credomi di dovere dare una spiegazione, fatto riflesso che l'onorevole deputato Pernati non ha veramente inteso lo scopo di quei barconi che ho

suggeriti. Tutti sanno che una grande navigazione a vapore, oltre ai passeggeri, deve anche servire alle merci; ma queste non si portano tutte a bordo dei vapori, esse si collocano invece principalmente sui barconi di rimorchio, i quali non sono già quei tali barconi che navigano sul lago, di cui il deputato Pernati ha tanta pratica, non sono, dico, barconi che navighino soli a vela o a remi, ma sono barconi rimorchiati dai vapori stessi.

Osservi qualunque linea di navigazione a vapore ove vi sia una grande attività, quella principalmente del Danubio dove avvi una navigazione fluviale a vapore che è la più importante d'Europa, egli vedrà che le merci vengono caricate in principal parte non a bordo dei vapori, ma bensì sopra barconi rimorchiati.

Io dunque ho proposti quattro battelli a vapore, coi necessari rimorchi da essere trascinati dai vapori stessi; nè questi si deggiono confondere coi battelli piatti proposti dal signor Stephenson, e molto meno con quelli che navigano adesso sul lago.

Quanto al capitale mi pare che quello che disse per mostrare la poca importanza che avrà nel caso nostro il capitale impiegato, non faccia che confermare la sua idea, alla quale mi sono opposto. Egli dice: voi estinguette 10 milioni con 4000 lire all'anno; dunque vi potete facilmente impegnare a spendere questi 10 milioni, purchè vi assicuriate un fondo di estinzione di 4000 lire all'anno, ed in 100 anni avrete riguadagnato il capitale. Questo è giustissimo, bisogna che mi impegni a spendere 4000 lire all'anno; ma oltre a questo bisogna pure che mi impegni a sborsare subito i 10 milioni.

Dunque questa estinzione ad ogni modo non succede che da qui a 100 anni; dunque l'inutilità dell'impiego del capitale, o dirò meglio la non valutabilità di questo capitale verrà da qui a 100 anni; ma non si può dire che non è calcolabile la spesa che si deve fare immediatamente; sta bene che essa si estingue, ma non la si estingue che da qui a 100 anni.

Quanto alle perizie del naviglio e porto esse sono fatte con quella giustezza che si può desiderare in un calcolo preventivo. Ho detto su che basi i battelli a vapore erano stati stimati; quanto al porto, ripeto che mi sono proposto di fare la prima spesa, cioè quella che attualmente è necessaria al primo successo, salvo a vedere il movimento maggiore o minore che prenderà il commercio per darle quel maggiore o minore incremento che corrisponderà al movimento stesso.

Quando poi ho parlato della maggiore facilità che vi è di andare da Arona al seno di Feriolo seguendo il lago piuttosto che andare da Intra al confine di Brissago, se ho parlato di *merletti*, cioè della difficoltà di contornare la sponda lacuale, non è perchè io creda che ciò possa poi farsi da Arona a Feriolo. Sapeva che era sorta l'idea di seguire da Intra a Brissago il livello stesso del lago rasente la sponda, e dimostrava che ciò non era possibile là, come non lo è neppure da Arona a Feriolo, e ne conchiudeva che bisogna mettersi sulla pendice, e che mettersi sulla pendice da Intra a Brissago è infinitamente più difficile che mettersi sulla pendice assai meno dirupata da Arona al seno di Feriolo. Nè ho poi in ciò messa esagerazione, nè ho voluto confrontare mai le difficoltà del passaggio del *Grimel* (che, a mio avviso, è assolutamente impraticabile) con quelle che vi sono da Intra a Brissago, passo questo che punto non stimo impossibile: dico solo e dichiaro che quella linea sarà certamente più costosa che quella da Arona a Feriolo.

Qui non posso tacere che il deputato Pernati ha voluto versare il biasimo sopra uno dei più rispettabili nostri ingegneri, allegando che aveva fatto stime fallaci. Io credo che delle due

perizie che il deputato Pernati ha citate, una sola appartenga a quell'ingegnere. Ma dico poi che non si può giudicare del merito di una persona dal successo di una perizia, nè ciò puossi fare ove non si entri in molte considerazioni sugli ostacoli e sui successi che ebbero luogo durante l'esecuzione; ostacoli e successi imprevedibili, ed in cui il signor Negretti non ha avuto nè colpa nè parte. Io ripeto che pochi nomi d'arte sieno capaci, come il signor Negretti, di avvicinarsi al giusto valore con dati di approssimazione; e credo sufficienti i suoi calcoli pel tratto da Arona al seno di Feriolo. Aggiungo poi che quando non fossero sufficienti quei calcoli, molto meno sarebbero sufficienti quelli da Intra a Brissago, che sono stati colcolati sulle stesse basi dalla Commissione stessa.

L'ultima osservazione finalmente che ha fatta l'onorevole Pernati è sulla supposizione che, andando da Arona per il contorno del lago sino a Feriolo, si perda tutto il movimento locale. Io credo al contrario che la linea considerata in se stessa da Arona al seno di Feriolo, sarebbe una delle più frequentate del nostro territorio, perchè quella sponda del lago è molto popolata, deliziosa, ed è ricercata dai forestieri; quindi vi sarebbe un grandissimo movimento, ed io penso pure che i soli treni di piacere che si avvicenderebbero dalle varie parti del nostro regno verso quelle sponde, basterebbero già a dare un grande incremento di prodotto a quella linea. Oltre a ciò io credo che vi sarebbe una concorrenza dalla parte destra della linea, la quale se è vicina al confine, non è vicina al confine del deserto, ma bensì alla Lombardia, cioè ad una delle parti più floride d'Italia; ed essendo la Lombardia un paese che ha intrinseche e grandi relazioni con noi, mentre i suoi abitanti hanno molte possessioni sul nostro territorio, il movimento sarebbe grandissimo ed archerebbe una grande utilità quando venga attuata la linea di Arona.

Nè ciò avverrebbe quando la linea passasse per Orta.

Io non aggiungerò altre cose a quelle che ho già dette. Rispetto al sussidio però, io spero che l'onorevole ministro delle finanze risponderà egli sufficientemente agli argomenti addotti per provare che non si debba accordare o relativamente alla forma in cui possa venire concesso; nè io risponderò altre cose alle piacevolezze che egli ha detto sia sui *merletti* che vuole rimandarmi a casa, sia sulla mia troppa disposizione a *navigare* che finirà per condurmi in gravi pericoli, sia sulla mia avversione all'avere voti di fiducia, di cui egli ha parlato con ironia, sia infine sopra altre sue piacevoli facezie, perchè l'onorevole Pernati oggi si trova in vena ed ha avuto un bel momento; nè io certamente posso a pari combattere con esso lui, che è divinamente ispirato: egli è ispirato dal dio Momo. (*Risa prolungate*)

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Bianchetti.

BIANCHETTI. Vi rinuncio.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Fara-Forni.

FARA-FORNI. Io non mi alzo che per rettificare qualche errore occorso al signor ministro de' lavori pubblici nel suo discorso di ieri.

Egli mi faceva dire più di quanto io abbia detto, ed a questo egli rispondeva, lasciando di rispondere a quello che io realmente dissi. Difatti egli diceva che io volevo portare la ferrovia di cui è caso per i monti, cioè, sul Sempione, mentre all'opposto nel mio esordio io diceva alla Camera: lascio i monti e l'oltremonte, per portare le mie considerazioni sul piano: di qui si vede che il signor ministro forse non ha prestata al mio discorso tutta quell'attenzione che io potevo sperare.

La prestava però in una parte in cui credeva potermi porre

un momentino in ridicolo, alloraquando, cioè, io accennava alla considerazione che meritavano le franchigie tolte a quelle provincie e a quei comuni cui io accennava.

Ma, signor ministro, io vengo dalla sua scuola; è egli che me l'ha insegnata questa considerazione; e me l'ha insegnata presentando la sua legge di rete di strade pel contado di Nizza: in essa il signor ministro dice: « queste brevi spiegazioni varranno, lo speriamo, ad ottenere alla parte finanziaria della presente legge i vostri suffragi, come siamo certi l'otterrà la parte tecnica già da voi in certo modo sancita quando accoglievate con singolare favore l'istanza fatta dai deputati nizzardi onde con opere di pubblica utilità venisse compensata la provincia da essi rappresentata dei perduti privilegi (noti bene la Camera che il signor ministro parla qui di privilegi minori in valore delle franchigie) e posta in condizione da potere sopportare i nuovi e gravi tributi a cui non era avvezza. »

Io domando quindi se, seguendo le stesse idee del signor ministro e la sua direzione, poteva meritarmi da lui il ridicolo.

La Camera giudicherà su questo merito.

Onde, se un ministro parlava di privilegi e se un deputato implorava la considerazione per alcune popolazioni, come lo ammetteva il signor ministro per Nizza, mi pare di non essermi scostato dalla scuola e dalle massime del signor ministro.

Una voce. Avete un cattivo maestro.

FARA-FORNI. Allora dunque dirò che il signor ministro è un cattivissimo maestro. (*ilarità*)

Ma il signor ministro andava più oltre, ed in modo scherzevole accennava che in quei paesi io volevo far andare la strada sulle vette dei monti; ma io non ho mai parlato di andare pei monti. Poichè però ei parla di monti, io domanderò al signor ministro se colla ferrovia della Savoia andrà egli sempre per il piano: passerà egli per le risaie e per siti ognora piani?

Il signor ministro da quanto pare non ama l'arte oratoria, com'ei disse, ed in questa parte si è diretto anche a me, sono quindi a mia volta obbligato a rispondervi che non l'ama forse in altri, perchè la vuole esclusiva a se stesso e vuole praticarla con molta disinvoltura, come fa d'ordinario e come lo fece specialmente ieri. Mi consolo però che con tutta la sua disinvoltura ha pure dovuto confessare nel corso di questa discussione che ha commesso degli errori su linee di ferrovie.

Tanto mi basta per dovere ripetere, non in latino perchè non piace al signor ministro, la mia conclusione in italiano, che, se si è pentito una volta, può darsi che venga il pentimento anche di questa linea, ma troppo tardi per la nazione.

PRESIDENTE. Il deputato Di Revel ha facoltà di parlare.

DI BEVEL. Signori, la Camera non si aspetti che io entri nella questione che da più giorni va occupando le sue sedute, quella cioè di vedere se meglio convenga andare ad Arona, oppure andare per Orta ad un punto più avanzato del lago.

Nel mio giudizio questa questione, quando sia sceverata, non dirò da tutti gli interessi, ma da tutte le prevenzioni che possono esistere a quel riguardo, è semplicissima.

Convieni arrivare al più presto possibile al lago, onde giungere al più presto possibile in Svizzera. Se noi prendiamo un'altra via, ritarderemo sempre più questo momento che il commercio di Genova ha così forte interesse di accelerare.

Sono quattro mesi che questo progetto è presentato. Da molti mesi prima le questioni che ora si sollevarono posero

il Governo in ritardo nel presentare questa legge. In quanto a me, vi ho dato il mio voto sino dal primo giorno che mi fu nota, e tutte le ragioni che di poi furono addotte non valsero a cangiare le mie convinzioni: io voterò ancora favorevolmente per tutto quello che possa tendere ad agevolare la strada oltre il lago, perchè il porto di Genova possa sostenere quella concorrenza che gli spetta colle altre vie che possono condurre nel centro dell'Alemagna.

La sola questione che intendo discutere è quella che venne posta avanti dall'onorevole Pernati, che, cioè, le condizioni del contratto stipulato colla casa Hambro pel prestito anglo-sardo non siano d'ostacolo a che possa farsi una concessione da Novara per oltre il lago. Questa opinione io la impugno assolutamente.

Io credo basterà dare alla Camera cognizione dei termini nei quali il contratto è stipulato, perchè la si persuada che, se forse davanti ad un giudice di mandamento e colle arguzie curiali si possa sostenere che il contratto non osti, e che vi sia facoltà di surrogare l'ipoteca consentita con altra; a fronte di un contratto però passato dal Governo in una forma così solenne, penso che non si possa ventilare tale questione senza che venga a diminuire quella guarentigia reale e solenne che si è voluto dare ai portatori di quel prestito, e senza che tornasse a danno ed a discredito del Governo medesimo.

La condizione cui si riferisce l'articolo che tratta della questione dell'ipoteca della strada ferrata è concepita in questi termini, ed è l'articolo 10:

« En outre de la garantie formelle de l'Etat sarde, dont les obligations susdites jouiront tant pour le service des intérêts que pour le paiement du capital, les chemins de fer de Gênes à Turin et de Gênes au lac Majeur vers la Suisse, soit pour la portion déjà construite et en exploitation, soit pour celle restant à achever, sont et demeurent spécialement hypothéqués en faveur des dites obligations.

« Art. 14. Dans le cas où le Gouvernement se déterminerait à vendre à des compagnies les chemins de fer hypothéqués en faveur de l'emprunt, les porteurs des titres de cet emprunt seront admis à les échanger au pair contre une somme correspondante d'actions à leur valeur nominale. Le délai pendant lequel cette faculté de conversion pourra être exercée sera de six mois, à partir de la date de la cession du chemin de fer à la compagnie.

« Art. 16. Ceux des porteurs des obligations qui n'useraient pas de la faculté de conversion dans le délai susdit de six mois, resteront créanciers de l'Etat sarde aux mêmes titres et aux mêmes droits que si la cession n'avait pas eu lieu. »

Io credo, o signori, che dopo avere inteso la lettura di questi articoli vi convincerete agevolmente che ogni atto del Governo che tendesse a minorare, ad alterare la guarentigia che si è voluta dare riguardo al prestito anglo-sardo, tornerebbe a disdoro ed a scredito del Governo stesso.

Siffatta questione, torno a dirlo, non va considerata sotto il punto di vista ristretto come si potrebbe fare avanti un giudice di mandamento, ma si debbe portare più alto, e bisogna dire francamente che noi abbiamo impegnata la strada per la quale dimandavamo la somma per poterla compiere, l'abbiamo impegnata a garanzia dei creditori, abbiamo impegnato quella rete che era già allora determinata per legge ed unicamente abbiamo vincolata quella porzione che rimaneva a farsi, e ne dimandavamo la facoltà. Ora, io credo che ogni atto che noi facessimo che tendesse a minorare questa guarentigia non tornerebbe sicuramente a profitto nostro.

Questa è l'opinione che mi sono creduto in obbligo di manifestare.

FABINA PAOLO. Io aveva chiesta la parola perchè, prevedendo le osservazioni dell'onorevole deputato Di Revel, io non credeva che si dovessero lasciare senza qualche risposta. Io non conteso che si sia impegnata la strada ferrata, e che quest'impegno debba valere; conteso bensì l'estensione che si vorrebbe dare a quest'impegno per fare sì che in ogni caso ed in ogni tempo, nè Intra nè la Valsesia nè altra diramazione di quella provincia siano per avere la loro strada ferrata. Si costruisca la strada ferrata sino ad Arona, se si vuole, e con ciò il nostro obbligo verso la casa Hambro si adempie e debbe cessare, ma questo non impedirà mai che si possano fare delle diramazioni che conducano nelle varie parti della provincia, diramazioni queste che non costituiranno mai una vera concorrenza a questa strada nel suo complesso; va bene che l'ultima parte di questa strada sarà una diramazione della principale, ma siccome non servirà che a portarvi dei forestieri non vedo che mai possa venire deteriorato il complesso della strada medesima.

Dirò tuttavia che questa discussione è totalmente estranea alla questione di merito che si tratta di decidere attualmente, e su cui domando nuovamente la chiusura, perchè mi pare che tutte le ragioni che potevansi addurre da una parte e dall'altra siansi abbastanza prese in considerazione.

DI REVEL. Io non ho parlato d'altro che dell'ipoteca che abbiamo data sulla strada che tende al lago Maggiore, e non conteso che si possano fare delle diramazioni. Dico solo che in dipendenza dell'impegno che abbiamo preso non possiamo alienare quella porzione di strada e concedere ad una compagnia l'esercizio di quella porzione che manca per giungere al lago Maggiore. Quando saremo giunti al lago Maggiore ed avremo adempiuto al nostro dovere verso i creditori, si facciano quante diramazioni si vogliono, io credo che ciò tornerà a profitto anzi che a danno degli imprenditori.

Voci. La chiusura! la chiusura!

PERNATI, relatore. L'onorevole Di Revel mi ha specificamente nominato, e chiedo di potergli rispondere: si tratta d'un fatto personale.

Il deputato Di Revel ha detto che la questione del prestito Hambro non vuole essere trattata con arguzie da curiale come lo sarebbe avanti un giudice di mandamento.

Io non ho scambiato il Parlamento con una giudicatura di mandamento, ed ho molto meno parlato da curiale, in quanto che ho lasciato in disparte la questione legale; dunque il deputato Di Revel poteva lasciarmi in disparte, perchè io non produssi alcun argomento della natura di quelli da lui indicati. Ho detto che è questa una questione di onore, ma che questa questione di onore non può vincolarci in modo assoluto, ne credo così strettamente come pensa l'onorevole Di Revel.

Io non intendo confutare l'interpretazione che egli vuole dare al trattato che si è fatto a questo riguardo, e domanderò solo, o signori, se siete disposti ad accettare quest'interpretazione che ci impedirebbe persino di appaltare l'esercizio delle ferrovie dello Stato ipotecate pel prestito Hambro.

Un'ultima parola sull'osservazione fatta dal signor ministro dei lavori pubblici, che il commercio della Lombardia si avvierà al lago Maggiore mediante una strada ferrata da Milano a Sesto Calende.

A questo proposito io vi prego, signori, di considerare i fatti gravissimi positivi sott'occhio dall'onorevole Torelli. Secondo lui le provenienze di Trieste si trovano a Milano allo stesso prezzo con cui le merci da Genova vengono a Novara.

Ciò vuol dire che il *Lloyd* da Trieste, dopo fatti 493 chilometri, può dare le merci al medesimo prezzo a cui le dà Genova che non ha fatto che 141 chilometri. Guadagnerà dunque sulla distanza 352 chilometri. Si vorrà discutere sulle cifre di queste distanze? Ammetto che siano solo 300 od anche 200, ma tant'è che a fronte di 141 chilometri avrà guadagnato Trieste questi 300 o 200 chilometri.

Se noi partiamo da una parte da Milano colle merci di Trieste, dall'altra parte da Novara colle merci di Genova, quale sarà il risultato? Qual frutto ci daranno i milioni che noi spenderemo per aprire il Lukmanier? Noi non faremo altro che aprire il varco alle merci dell'Austria. Infatti da Milano a Sesto Calende vi sono 50 o 56 chilometri, da Sesto a Locarno ve ne sono 66, vi sono adunque 120, se volete, 150 chilometri. Quale è la prevalenza di Genova? Di 25 o 30 chilometri. Credete voi che il *Lloyd* austriaco si arresterà per sì poco? Questa sarebbe un'illusione. Dunque il danaro che spenderete, se non avrete fatto una linea perfetta e perciò continua sul nostro Stato che ci congiunga senza interruzione di sorta, sarà danaro sprecato. Dio voglia che le mie parole non siano una trista profezia di quello che sarà per accadere.

Voci. La chiusura! la chiusura!

PRESIDENTE. Consulterò la Camera se intenda passare alla discussione degli articoli, salvo poi a mettere ai voti se debba aprirsi la discussione sul progetto del Ministero o su quello della Commissione.

(La Camera passa alla discussione degli articoli.)

Ora, avendo il signor ministro proposto che si debba procedere alla discussione del progetto ministeriale, e non di quello della Commissione, porrò perciò ai voti questa proposta.

Coloro che sono d'avviso che si debba mettere in discussione il progetto della Commissione sono pregati d'alzarsi.

(Dopo prova e controprova la Camera rigetta la priorità.)

Si metterà dunque in discussione il progetto del Ministero.

« Art. 1. È ordinata la costruzione di una strada ferrata da Novara ad Arona, in continuazione di quella dello Stato da Genova a Novara, secondo il progetto dell'ispettore del Genio civile cavaliere Negretti, in data 3 aprile 1852, approvato dal Consiglio speciale delle strade ferrate, in seduta 1° luglio 1852. »

BIANCHETTI. Mi pare che ci sarebbe ancora modo di conciliare gli interessi di molte provincie cogli interessi di Arona e quello generale dello Stato. Questo modo, o signori, io ve lo propongo in un emendamento al primo articolo di questa legge, e consiste nell'aggiungere dopo le parole: *È ordinata la costruzione della strada ferrata da Novara ad Arona* queste sole parole: *per Borgomanero*, in continuazione, ecc.

Io chiederei che questo emendamento fosse comunicato alla Commissione, chè è impossibile intraprendere in questo momento la discussione sul medesimo. Io ho già avuto l'onore di accennarvi alcuni vantaggi che presenterebbe questa direzione da Novara per Borgomanero ad Arona, vi ho indicato anzi come due membri del congresso speciale delle strade ferrate, vista la grande importanza che presentava la centralità del paese di Borgomanero, avessero suggerito che si spingesse un tronco speciale di strade ferrate sino a quel luogo. L'ora è già tarda...

Voci. No, sono appena le 4 e un quarto!

BIANCHETTI. È vero sì, ma, signori, abbiamo ancora da discutere l'articolo dei 10 milioni...

PRESIDENTE. Si discuterà a suo tempo, intanto, rima-

nando ancora una buon'ora, cominciamo a discutere l'articolo 1.

BIANCHETTI. Io pregherei la Camera a volere ordinare la trasmissione del mio emendamento alla Commissione, e questa a volerne accettare l'invio. Mi pare che, dopo tante cose che si sono dette in questa grave questione, si vorrà finalmente venire a qualche transazione, e non negare affatto un beneficio di cui sarebbero prive intiere provincie senzachè per questo ne restassero danneggiati altri paesi. Infatti sulla linea da Novara a Borgomanero non si lasciarono in disparte che Bellinzago ed Oleggio; e questi due paesi si troverebbero appena alla distanza di 3 o 4 chilometri dalla strada ferrata.

Per lo contrario adottando la linea da Novara per Oleggio ad Arona, voi la rendete affatto inservibile, affatto inutile per una popolazione di più migliaia di abitanti.

Io credo che la Camera non vorrà rifiutare la mia proposta, per dare almeno a quei paesi una qualche soddisfazione.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Il Ministero non può accettare questa ulteriore dilazione. Si è discusso lungamente su tutti i punti che potevano interessare la questione, e sul punto del passaggio per Borgomanero si è forse discusso più che sopra altro punto.

Io ho espresso francamente la mia opinione; ho detto che volere seguire la linea da Novara per Borgomanero ed Orta avrà un principio, avrà uno scopo, ma acconsentire che si vada da Novara direttamente al lago, e fare poi piegare la linea per Borgomanero, mi si permetta il dirlo, secondo i principii generali che sono norma alle strade ferrate, è una vera assurdità. Ho detto che è facilissimo andare a Borgomanero, perchè vi si va sempre sopra il terreno piano, ma le difficoltà incominciano appunto di là. Se voi volete andare da Borgomanero ad Arona, dopo esservi cacciati così addentro nella valle d'Agogna dovreste, per passare da questa valle al lago Maggiore, superare tutta l'altezza dei colli interposti.

Ho accennato gli studii fatti, ho osservato che questi studii erano tutti concordi nell'escludere questa direzione...

Voci. No! no! Questi studii non sono stati fatti!

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici... che allunga la via sulla strada ordinaria di oltre 5 chilometri, allungamento il quale si estenderà a una misura molto maggiore colla strada ferrata, perchè, dovendo superare le dette alture, sarà pure necessario prendere delle direzioni e degli sviluppi che rendano le pendenze alquanto minori, e queste pendenze converrà pur sempre superarle con piani di difficilissima ascesa, poi ridiscendere, e condurre insomma per una ferrovia più lunga di molti chilometri, più dispendiosa e più difficile a costruirsi, tutto il commercio che si farà su quella linea. Io ripeto che, se qui si trattasse di una linea di interesse locale, ci sarebbe sempre da dire: perchè mai volete andare per Borgomanero anzichè per altri centri di popolazione, mentre per quella parte non trovate che quel borgo, e per l'altra, oltre gli altri comuni, trovate Oleggio che è di gran lunga più importante di Borgomanero?

Il deputato Bianchetti dice: quando sarà fatta la strada per Borgomanero, quelli di Oleggio andranno su quella strada; e io dirò, quando sarà fatta la strada per Oleggio, quelli di Borgomanero potranno andare ad Oleggio.

Soggiungerò di più che, quanto al movimento della Valsesia, io non credo punto che possa tornare di grande utilità lo avere piuttosto la strada sulla direzione di Borgomanero che sopra un'altra. La Valsesia è separata anche dalla valle dell'Agogna, e quindi da Borgomanero, da alte catene di

colli, ed io credo che quelli che verranno dalla Valsesia, dopo avere fatto il lungo percorso della valle, avranno naturalmente il loro recapito alla stazione di Novara: ma, comunque sia, dopo avere fatto così lungo viaggio coi veicoli ordinari, poco danno avverrà loro se andranno cercando una stazione a qualche distanza maggiore.

Questo per quanto riguarda gli interessi locali, ma quando si parla di una linea principale, di una linea a cui tutta la Camera conviene nel dare così alta importanza, linea reclamata dal commercio di Genova; quando si parla di una linea intorno alla quale lungamente si discute per sapere come convenga renderla il più che si possa economica, e quindi se debba essere tutta terrestre od associata alla navigazione, non so capire come si possa proporre di allungarla e di renderla tanto più difficile.

Si vuole condurre il commercio di Genova su e giù per tutta l'altezza dei colli che trovansi fra la valle dell'Agogna e il bacino del lago Maggiore? Ma ciò non pare nè anche possa venir in mente quando si tratta di una linea principale e di grande commercio. Non è quindi più da mettersi in questione questo punto, e quando fosse pure da mettersi in questione, ciò non sarebbe certamente che per interessi locali, mentre ora si tratta di interessi generali del paese. Io prego quindi la Camera che dopo sì lunghe discussioni non voglia frapportare altro indugio a votare questa legge, già notevoli essendo i danni derivati da un troppo ritardo.

PRESIDENTE. Il relatore della Commissione ha la parola.

PERNATI, relatore. Io non entrerò in questa discussione, ma debbo solo fare presente alla Camera una circostanza di fatto, ed è che, mentre la Commissione si occupava dell'esame di questo progetto, le pervenne una memoria ragionata di tre ingegneri di Borgomanero, nella quale è dimostrato come da Borgomanero si possa discendere ad Arona con una strada ferrata...

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Vorrà dire che si monta.

PERNATI, relatore. Si monta e poi si discende; in definitiva Borgomanero è ben più elevato d'Arona.

Questo profilo di questi tre ingegneri è diviso in due tratte: nella prima vi è una pendenza di 8 24 per mille, nella seconda è di 10 26 per mille, e dopo il secondo tronco si raggiunge quello dell'antico progetto del deputato Bosso il quale è stato approvato, come sapete, dal Consiglio speciale delle strade ferrate, ed ha una pendenza del 10 50 per mille.

Questa è la notizia di fatto che io debbo dare, che, cioè, il tronco di strada tra Borgomanero ed Arona avrebbe una pendenza minore di quella del progetto Bosso, già debitamente approvato e che doveva essere appaltato, ma che fu poi sospeso, come tutti ben sapete.

Una seconda circostanza di fatto di cui vi debbo rendere conto come relatore della Commissione si è che alla pagina 86 non si è indicato con tutta esattezza quale fosse la portata delle offerte dei comuni che vorrebbero impegnare lo Stato a volgere per direzioni a loro favorevoli. In sostanza il comune di Borgomanero ha offerto tutto il terreno necessario alla strada nel suo territorio senza distinzione se questo terreno occupando sia comunale o no, obbligandosi il comune a pagarne del suo; la stessa offerta ha fatto il comune d'Orta; il comune di Gozzano, il quale possiede molti terreni comunali, ha offerto quei terreni comunali che occuperà la strada. Arona ha offerto tutto il terreno comunale che potrebbe essere occupato colla stazione e strade di accesso, e 50,000 lire pel porto: Oleggio ha offerto il terreno per la stazione soltanto.

Io credeva mio dovere di rettificare l'indicazione di queste offerte che non erano state bene enunciate nel rapporto della Commissione.

Quello poi che ha soggiunto la Commissione si è che si potrebbe probabilmente andare sino a Borgomanero quasi senza spesa, poichè vi sono due strade provinciali tra Momo e Borgomanero, l'una da poco terminata, e neppure ancora intieramente aperta, e la vecchia tuttora conservata; ed io non dubito punto che il Consiglio provinciale di Novara acconsentirebbe facilmente a questa cessione.

Notate che questa cessione nel partito fatto dal signor Brassey fu calcolata per più di un milione.

Io non aggiungerò altro, perchè non voglio rientrare nella discussione, mi basti il dire che si andrebbe a Borgomanero quasi senza spesa, e si scenderebbe poi ad Arona in un modo che presenta una spesa, io credo, in complesso minore di quella che presenta la linea da Novara ad Arona. E se la strada divenisse d'alquanto più lunga, non ne soffrirebbe il commercio di Genova, potendosi stabilire a suo favore pelle merci di transito una tariffa di favore.

Ma ciò non importa, voi avreste una strada che soddisferebbe ad estesi interessi interni che riguardano le provincie della Valsesia e dell'Ossola, oltre la popolazione locale la quale è assai numerosa, come vi ha dimostrato la Commissione nella sua tabella di confronto, tabella che il signor ministro ha ricusato, asserendo solo che la popolazione sulla linea di Oleggio è maggiore, senza però contestare i dati precisi che gli abbiamo contrapposti.

È inutile di soggiungere che il maggior movimento della popolazione porta anche un maggiore movimento di merci, giacchè se gli uomini seguitano le cose e gli affari, questi seguitano gli uomini.

Ritenete per ultimo che il tronco per Borgomanero sarebbe fatto per sempre e per qualunque eventualità, mentre quello per Oleggio potrà accadere, ed io ritengo fra non molto, che debba essere abbandonato, colla perdita di tutta la spesa per esso sostenuta, giacchè nella sola linea continua potrà il commercio genovese trovare uno scampo contro la fatale concorrenza dei porti rivali.

CADORNA. Mi permetta la Camera di dichiarare unicamente quale sia il mio voto.

Io rispetto le decisioni della Camera; d'altronde non essendo mai stato avverso a che Arona abbia dei vantaggi, e postochè la Camera ha adottato il sistema del Ministero di preferenza, dichiaro che, ove sia posta ai voti la proposta del deputato Bianchetti, voterò per essa. Il solo motivo che mi vi induce, è che io desidero di fare prevalere la linea continua almeno per l'avvenire. Se voi andate a Borgomanero, mentre soddisferete alla congiunzione con Arona, nello stesso tempo preparerete anche la congiunzione in avvenire della nostra strada colla Svizzera.

Io voterò in questo senso, e metto qualche importanza nel fare questa dichiarazione, perchè forse verrà il tempo che questa linea che si dice principale da Novara ad Arona diventerà secondaria, come diventerà secondaria la linea da Valenza a Novara, quando si farà la linea da Valenza a Casale, Vercelli e Romagnano per il lago d'Orta, di cui parlò il signor ministro, e che il signor ministro stesso considerò come la vera linea che dovrà mettere Genova in comunicazione colla Svizzera.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Metto ai voti il rinvio alla Commissione dell'emendamento proposto dal deputato Bianchetti.

(L'invio non è ammesso.)

Metterò ora ai voti l'emendamento stesso che è così concepito :

« È ordinata la costruzione di una strada ferrata da Novara ad Arona per Borgomanero in continuazione di quella dello Stato da Genova a Novara, secondo il progetto che verrà allestito dal Genio civile e approvato dal Governo. »

(Non è ammesso.)

Metto ai voti l'articolo 1...

ROBECCHI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

ROBECCHI. Scartata la linea proposta dalla Commissione, scartata quella proposta dall'onorevole Bianchetti, è egli detto che non ci sia più luogo a scelta per la linea da Novara al lago? È egli detto che la linea tracciata dal Ministero sia l'unica la quale soddisfi alle condizioni dell'economia nelle spese di costruzione, dell'economia nelle spese di trasporto, della sollecitudine con cui si vuole mettere in comunicazione Genova col lago Maggiore?

Io ho udito parlare di un'altra linea, ne ho visto fare cenno nella relazione della Commissione, ne ho udito ricordare i pregi da coloro i quali a questa linea hanno interesse, e mi è nato il dubbio che la linea da Novara ad Arona non sia poi quella che Dio fece (*Si ride*) per la nostra comunicazione del lago, non sia poi il *non plus ultra* delle linee per andare al lago.

Questa linea di cui intendo parlare, sarebbe quella che da Novara per la valle del Ticino andrebbe a mettere capo a Castelletto sopra Ticino; è una linea la quale benchè giunga nuova nella discussione, non è però nuova nè al Ministero nè alla Camera; non è nuova al Ministero perchè è una linea la quale è stata studiata dal Governo, e perchè parecchie memorie furono in proposito presentate al Ministero; non è nuova alla Camera, perchè, come ho detto, la Commissione ne ha fatto un cenno affrettato sì, ma però un cenno attendibile abbastanza. (*Conversazioni particolari*)

Prego gli onorevoli miei colleghi ad onorarmi di un minuto d'attenzione.

Questa linea pretende ai seguenti vantaggi: 1° di essere più breve di quella proposta dal Ministero di almeno 3 o 4 chilometri; 2° di percorrere un piano eguale e facile, e che non presenterebbe nessuna o ben piccole difficoltà di esecuzione; 3° di scorrere su di un terreno il quale, essendo quasi tutto incolto, è di poco valore. Queste condizioni mi pare che giustifichino la conclusione che io ne deduco, che cioè questa linea è più breve e meno costosa, e che accelererà la comunicazione di Genova col lago Maggiore.

Questa linea non ha nulla da invidiare a quella proposta dal Ministero sotto il rapporto della popolazione che incontra, ed alla quale può prestar servizio, perchè toccherebbe a Cameri, toccherebbe a Gagliate, si avvicinerrebbe moltissimo ad Oleggio, e recherebbe vantaggi al commercio di questo grosso borgo colla Lombardia, e ci avvicinerrebbe sempre più ai paesi che sparsi sull'altra sponda del Ticino, sono eminentemente industriali e commerciali. Questa linea trova a Castelletto una popolazione quasi doppia di quella di Arona, ed un piano elevato sul lago, un piano sodo, un piano messo al sicuro da ogni pericolo d'inondazione. Qui il lago finisce, e le sue sponde restringendosi permettono di costruire con facilità un ponte il quale dia comunicazione alla nostra strada colla strada che da Sesto Calende andrà quando che sia a Milano, e con quelle altre che forse si costrurranno per Varese e per Como. Per chi non ha ancora del tutto perdute quelle care speranze che abbellirono gli anni del 1848 e del 1849, questo è grande motivo, io credo, per prediligere questa via. Ma non

sono qui tutti, o signori, i vantaggi della linea di Castelletto; Castelletto è il paese delle navi e de' navigatori.

Castelletto è un paese dove da secoli si esercita, dirò così, il monopolio del trasporto delle merci che dalla Svizzera vanno alla Lombardia ed alla Venezia, e viceversa. Quattrocento barche, tutte di proprietari di Castelletto, vanno e vengono dal lago Maggiore pel Ticino e pel naviglio a Milano, al Po ed a Venezia, e da Venezia e da Milano pel naviglio al Ticino ed al lago Maggiore. Ma da Castelletto a Tornavento la scesa delle acque è così rapida e pericolosa, e il rimontare il fiume così difficile che renderebbe un grande servizio al commercio, e nello stesso tempo assicurerebbe un gran profitto chi pensasse al modo di rimorchiare, e trasportare su carri queste navi. Ora, quest'ufficio può benissimo prestarlo la strada ferrata, ed a conti fatti la strada ferrata per questo titolo soltanto avrebbe un reddito di 200 o 300,000 lire; il che vuol dire che, quand'anche si faccia poi la strada continua per terra sino a Locarno; quand'anche, dico, si faccia questa linea, la linea di Castelletto ha già assicurato un elemento quasi sufficiente per vivere di propria vita. Tant'è ciò vero che si è costituita una società in Lombardia, della quale è gran parte la società del *Lloyd* austriaco, per costruire una strada ferrata sull'altra sponda del Ticino ad unico scopo di rimorchiare o trasportare queste navi.

Queste sono le ragioni maggiori (perchè io per non tediarvi e perchè vedo che la Camera non è disposta a prestarvi attenzione, taccio delle minori), queste, dico, sono le ragioni che militano per la scelta della via di Castelletto, ragioni che io ho esposto così alla bella meglio e come può chi non si conosce di queste cose, e come può chi, più che ad insegnare, mira ad imparare.

Se la Camera desidererà ulteriori nozioni in proposito, io sono ben fortunato di dirle che il nostro onorevole collega Bosso potrà dargliele; pertanto io pregherei l'onorevole signor ministro a dirmi perchè, per quali riflessi abbia egli creduto di abbandonare questa linea ed in questo modo abbandonare anche quei vantaggi assai rilevanti che, a mio modo di vedere, questa linea presentava.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola per rispondere all'interpellanza che mi fece l'onorevole Robecchi.

Egli chiede di conoscere le ragioni per cui il Ministero non ha fatto calcolo della linea per Castelletto; io gli osserverò che non se ne è fatto calcolo perchè su di essa furono rivolti i primi studi del prolungamento della strada verso il lago Maggiore ed anzi ne fu compilato il progetto, il quale venne unanimemente respinto dalla Commissione istituita in allora per l'esame della linea più conveniente per tale prolungamento.

La linea di Castelletto ha alcuni vantaggi, sì e come lo ha dimostrato l'onorevole deputato Robecchi, ma ha pure inconvenienti grandissimi; essa traversa terreni che costano pochissimo, è vero, ma sui quali è poco sviluppata l'industria, e non può svilupparsi; essa corre per ragguardevole tratto sopra un terreno facile, ma poi incontra un terreno molto difficile. Se ben mi ricordo, a seconda del progetto compilato dall'ingegnere Bosso, giunta la strada ad un certo punto, dove cioè le alture si avvicinano al Ticino, entrar doveva in galleria per arrivare ad Arona; e ben vede la Camera quale inconveniente sarebbe questo di andar perforando una galleria in tal sito.

Il deputato Robecchi dice poi, che questa linea è la più breve, ma occorre a tal proposito di osservare che ciò sussiste ov'egli voglia limitarla a Castelletto; in caso diverso qua-

lora cioè, come pur sarebbe necessario, si volesse andare ad Arona, riesce notevolmente più lunga; per convincersene non occorre nemmeno di una carta di dettaglio, basta quella unita alla relazione della Commissione, ed ov'egli la esamini, vedrà in un colpo d'occhio che, se vi sono soli 30 chilometri circa fra Novara e Castelletto, corre poi ancora un bel tratto per arrivare ad Arona, e quindi la linea riesce nel suo complesso molto più lunga di quella proposta dal Ministero. Quanto poi al vantaggio di toccare un paese in cui si trovano costruttori di barche, io dichiaro di non riconoscerlo, poichè i naviganti si portano sempre, e le barche, ancorchè costrutte altrove, si trasportano sempre nel centro del grande movimento commerciale, e questo centro esiste e convien conservarlo ad Arona e non in altro punto.

D'altronde ammesso il principio del Governo, dopo la strada ferrata si deve procedere alla navigazione del lago; ora io non veggio come si potrebbe con vantaggio cominciare la navigazione nel sito proposto presso Castelletto.

Se faremo la strada ferrata così bassa, ci accosteremo, è vero, al Ticino e quindi alla Lombardia; ma fra gli elementi che favoriscono la strada proposta dal Governo già essendovi quello della sua vicinanza alla Lombardia in guisa da assicurare alla strada stessa un notevole movimento commerciale di quel paese, io non vedo il bisogno di spingerla oltre; d'altronde mi pare affatto inconveniente di condurre la strada in un sito basso, in un sito che diventa poi difficilissimo, e che strategicamente è stato respinto; ragione per cui la strada, secondo il progetto presentato dal Ministero, è stata invece portata sull'altipiano, scegliendo quella direzione che aveva due vantaggi, quello cioè di non correre sul fondo della valle del Ticino, e di non scostarsi, più che non era sufficiente, dal movimento commerciale della Lombardia.

Il deputato Robecchi osserva che Oleggio pure approfitterà della linea per Castelletto, ma io rispondo che profitterà molto più della linea proposta dal Governo, secondo la quale la strada avrà una stazione a Oleggio stesso.

Riassumendo questa mia risposta alla interpellanza dell'onorevole deputato Robecchi, dirò che la linea di Castelletto, respinta già unanimemente da tutti fin dai primordi degli studi, non potrebbe convenientemente essere messa in discussione e per la maggiore sua lunghezza e per la circostanza che essa obbliga a una discesa rapida da Novara per raggiungere la valle bassa, e che dopo un corso abbastanza facile obbliga a passare siti difficilissimi se si vuole arrivare ad Arona; e finalmente perchè avrebbe, secondo l'onorevole Robecchi, il principale vantaggio, di giovare alla navigazione sul Ticino, la qual navigazione, giusta quanto egli stesso accennava, interessa principalmente al *Lloyd*, siccome continuazione alla navigazione sul Po.

Dunque che cosa favoriremo? Favoriremo quella navigazione sul Po e sul Ticino, che è appunto il rivale così pericoloso di cui vi ha parlato l'onorevole Torelli.

Non so pertanto come si possa convenientemente mettere in discussione questa linea, e quindi prego la Camera di respingerla.

PRESIDENTE. L'onorevole Robecchi intende di fare una proposta?

ROBECCHI. Nossignore.

PRESIDENTE. Allora metterò ai voti l'articolo primo. (È approvato.)

« Art. 2. Verrà stabilito un porto ad Arona in contiguità della stazione della strada ferrata. »

(È approvato.)

« Art. 3. Verrà ordinato un servizio di battelli a vapore

per il trasporto delle merci e dei viaggiatori dal suddetto porto alla sponda superiore settentrionale del lago. »

(È approvato.)

« Art. 4. Questo sistema di navigazione a vapore verrà stabilito dal Governo in quel modo che crederà più conveniente agli interessi del commercio e dell'amministrazione. »

VALERIO. Mi pare che si lascierebbe in quest'articolo un eccessivo arbitrio al Ministero, e che le convenzioni a farsi colle società di navigazione dovrebbero essere sottoposte, come tutte le altre convenzioni di questo genere, all'approvazione del Parlamento.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io non ho difficoltà a che si stabilisca che questa convenzione abbia ad essere sottoposta all'approvazione del Parlamento.

VALERIO. Bisognerebbe dunque aggiungere all'articolo 4 « sarà approvata per legge. »

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Faccio osservare che è necessario di aggiungere dopo questo un altro articolo...

PRESIDENTE. Prego il signor ministro a volermi prima permettere di porre ai voti l'articolo 4 coll'aggiunta proposta dal deputato Valerio.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Domando la parola.

Io non debbo tacere alla Camera che non credo che il Governo possa stabilire un'impresa privilegiata di battelli a vapore, e che dovrà forse addivenire a certi accordi con alcune compagnie onde ottenere un servizio regolare.

Tanto rispetto al diritto comune del nostro Stato quanto rispetto agli impegni che abbiamo cogli Stati vicini, e confinanti col lago Maggiore, parmi che non si possa, con ragione e giustizia, stabilire l'esclusione di tutte le compagnie di battelli a vapore che vorrebbero stabilire un servizio regolare anche in relazione colle nostre strade ferrate. Ciò però non toglie nè aggiunge nulla all'articolo; sono però in debito di dare queste spiegazioni alla Camera.

VALERIO. Sono lieto che il signor ministro abbia date queste spiegazioni, e dichiaro che sarà rispettata la libertà: ogniqualvolta i signori ministri dicono questo troveranno sempre consenzienti i deputati, e specialmente quelli che siedono su questi banchi... (*Rumori al centro*)

PRESIDENTE. Questa allusione non mi pare troppo parlamentare.

VALERIO. Ho detto *specialmente*. Del resto, io accetto negli utili; se tutta la Camera vuole la libertà quanto la vogliamo noi, tanto meglio!

Molte voci. Sì! sì! Senza dubbio!

VALERIO. Va bene. Vedremo alla prima proposizione di legge che risguardi direttamente od indirettamente la libertà.

Ad ogni modo, siccome il signor ministro accetta che i patti di questa concessione veagano stabiliti per legge, io non ho altro da aggiungere.

PRESIDENTE. Allora metto ai voti l'articolo...

MICHELINI. Io credo assolutamente inutile quest'articolo, se si deve poi approvare per legge.

PRESIDENTE. In questo caso ella voterà contro.

Quegli che approvano quest'articolo, vogliano alzarsi.

(È approvato.)

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Faccio osservare alla Camera che quando si è discusso il bilancio delle strade ferrate è stata esclusa ogni somma pel tronco di strada ferrata da Novara ad Arona appunto perchè allora la Camera non aveva presa alcuna determinazione sulla dire-

zione di quella linea e sul progetto di legge ora in discussione.

Non credo di aver bisogno di rappresentare alla Camera l'importanza di non perder tempo nell'intraprendere i lavori e la conseguente necessità di assegnare un fondo a questo scopo. Secondo il progetto, la spesa ascende a 4,866,529 lire; io credo che i lavori si possono compiere nell'anno venturo, ma per ciò ottenere bisogna procedere con molta attività anche quest'anno. Io proporrei pertanto che si aggiunga alla legge quest'articolo.

« Per sopperire in parte alla spesa di lire 4,866,829, richieste dalla costruzione della strada ferrata da Novara ad Arona, è accordato l'assegno di 2 milioni da iscriversi in apposita categoria del bilancio delle strade ferrate per l'anno 1853. »

PRESIDENTE. Se nessuno domanda la parola, metto ai voti quest'articolo che diverrebbe il quinto.

(È approvato.)

Seguono ora gli articoli proposti dalla Commissione.

« Art. 6. Il Governo del Re tratterà coi Cantoni svizzeri interessati e col Governo federale per procurare nel modo più pronto e sicuro la costruzione della strada ferrata dalla sponda settentrionale del lago Maggiore sino al lago di Costanza, sia per mezzo della compagnia concessionaria della strada ferrata dal lago di Costanza a Coira, sia per mezzo di altra compagnia che si costituisse appositamente. »

(È approvato.)

« Art. 7. A quella compagnia che costruisce la detta strada ferrata, il Governo è autorizzato a concedere un sussidio che non potrà eccedere la somma di lire 10,000,000, rappresentata da equivalenti azioni posticipate nel godimento degli'interessi. »

VALERIO. Io credo che anche qui bisognerebbe mettere che, « essendo aperto il Parlamento, la concessione fatta alla compagnia svizzera dovrà essere sottoposta al Parlamento. »

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Allora resta inutile...

VALERIO. Mi permetta. Se la trattativa si conchiuderà mentre è chiuso il Parlamento, non domando già che il Ministero lo apra appositamente, o per questo ritardi di fare un'opera che io credo buona ed utile pel mio paese; ma se il Parlamento è aperto, parmi che la concessione debba essere da questo approvata, perchè è cosa molto grave e delicata. È evidente che la strada del Lukmanier pel lago di Costanza è eminentemente utile al porto di Genova ed a tutto lo Stato; ma è pur evidente che una diramazione la quale portasse l'utilità di questa strada a beneficio dei nostri vicini produrrebbe questo effetto, che noi avremmo speso 10 milioni in pro del nostro principale avversario (parlo dell'avversario commerciale che è Trieste); ed ognuno ben vede che nel concedere questi 10 milioni il Governo deve andare molto guardingo ed imporre alla società a cui li darà delle condizioni di grande gravità ed importanza.

Ciò posto, io reputo che la mia domanda non solo sia giusta, ma altresì utile al Ministero medesimo, perchè non giova dissimulare che la responsabilità che si assumerebbe il Governo concedendo questi 10 milioni, senza statuire condizioni che allontanassero da noi il pericolo che ho accennato, e che non voglio sviluppare maggiormente, è una responsabilità grave che il Ministero amerà certamente di dividere coi rappresentanti del paese.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. La Camera ricorderà che nella tornata in cui presi ad esporre il sistema finanziario del Governo io dissi che la primitiva

idea del Ministero era stata di concorrere alla costruzione di questa strada mediante un sussidio che potesse innalzarsi sino alla somma di 10 milioni.

Il Ministero credeva che un'impresa di tanta importanza dovesse essere decisa non dal potere esecutivo solo, ma altresì dal Parlamento, ed era questo il motivo per cui il Ministero stesso non aveva fatta nè nel progetto primitivo della strada ferrata da Novara ad Arona nè nel corso della Sessione una domanda per essere autorizzato a concorrere alla strada del Lukmanier con un sussidio di parecchi milioni.

Soggiunsi poi che se, dopo avere esposto l'idea del Governo, la Camera avesse stimato opportuno il dare un affidamento ai capitalisti coll'accordare un voto di fiducia al Ministero, io ed i miei colleghi, senza chiederlo, non l'avremmo respinto, e che quindi ci abbandonavamo con questa fiducia alla prudenza della Camera. Quello che abbiamo detto l'altro giorno lo ripetiamo ancora adesso, nè diremo parola per ridurre a minore proporzione l'importanza di quest'opera.

È incontestabile che la strada del lago di cui si ragiona può e deve esercitare un'immensa influenza sopra le nostre condizioni economiche.

I patti ai quali il sussidio potrà anzi essere accordato potranno influire sui risultati di quel medesimo contratto, e perciò sta alla Camera il decidere se essa creda dovere riservarsi la definitiva sua approvazione, oppure accordare fin da ora al ministro un mandato di fiducia. Ciò posto, osserverò all'onorevole deputato che, ove fosse imposto l'obbligo al ministro di presentare all'approvazione della Camera il contratto quando fosse aperto il Parlamento, nel caso che venisse sancito nell'intervallo delle due Sessioni, tornerebbe ad imporre al ministro un obbligo assoluto, poichè, se il ministro avesse il carico di assumere sopra di sè questa responsabilità, avendo un mandato di fiducia, quando questa fiducia fosse limitata rispetto al tempo, e gli si dicesse avrà fiducia in voi nei mesi di giugno, luglio ed agosto, e quindi cesserà in settembre, ottobre o novembre, il Governo non dovrebbe, io credo, valersi di questa facoltà.

Questa è tale impresa che non potrà certo essere concertata e definita in pochi mesi; le negoziazioni necessarie per formare la compagnia, per stabilirne i patti (tanto più che in quest'impresa debbono concorrere non solo le compagnie ed il Governo sardo, ma altresì il Governo svizzero), queste negoziazioni, ripeto, non potranno avere termine entro un periodo di pochi mesi, e quindi saranno cominciate o finite o continuate mentre il Parlamento sarà aperto; e non sarebbe conveniente che, i negoziati essendo intrapresi mentre è aperto il Parlamento, si aspettasse a conchiuderli quando esso si prorogasse, per poter fare senza della sua approvazione; quando poi fossero cominciate nell'assenza del Parlamento, sarebbe pure poco opportuno di terminarli prima della sua riunione per poter evitare di sottoporli alla sua sanzione; quindi, lo ripeto, credo che si debba adottare o l'uno o l'altro di questi partiti: o non dare al Governo alcuna facoltà definitiva, oppure non limitarla all'epoca nella quale il Parlamento non è riunito.

Ciò detto, mi rimetto alla saviezza della Camera, e non soggiungerò più che poche parole per tranquillare gli animi riguardo ad un pericolo accennato dall'onorevole Valerio.

L'onorevole Valerio fece osservare che, quando la strada fosse condotta dalla valle del Reno nella valle del Ticino, non potrebbe, come strada continua, lottare con quel nostro rivale commerciale da lui indicato senza traversare un'altra montagna, non certo paragonabile alle Alpi, ma che pure presenterebbe le sue difficoltà.

Io credo che da quel lato non abbiamo da correre il grave pericolo di vedere una strada ferrata continua stabilita da Bellinzona nella direzione di Trieste.

MICHELINI. Di questi due sistemi cui accennava l'onorevole presidente del Consiglio io mi atterrò a quello in virtù del quale non si possa disporre dell'ingente somma dei 10 milioni se non per legge. La Camera non deve, secondo me, concedere al Ministero una così illimitata facoltà, che egli stesso non ha domandata, e della quale perciò egli crede non avere bisogno. Ma io vado più in là, e dico che in un affare di tanto momento noi non dobbiamo vincolare i Parlamenti avvenire.

Non approvo poi il mezzo termine suggerito dal deputato Valerio, il quale concederebbe al Ministero una semifiducia, limitandola ad alcuni mesi di ogni anno. Qui non avvi che l'alternativa o di concedere i 10 milioni al Governo, come è detto nell'articolo che discutiamo, ovvero di riservare ai poteri legislativi la facoltà di concederli quando ne verrà il caso, ed allora si sopprima intieramente l'articolo.

Io voterò per la soppressione; anzi dichiaro fin d'ora che, se tale articolo fosse inserito nella legge, io, che ho votato perchè la strada ferrata facesse capo ad Arona, voterei contro la legge stessa.

VALERIO. Io comincio per respingere compiutamente la interpretazione data dall'onorevole deputato Michelini alle mie parole, quasi che io abbia voluto dare un voto di mezza fiducia al Ministero. Io (*Ridendo*) non dico di dargliela intiera, ma dico di dargliela mezza.

Alcune voci. I tre quarti! (*ilarità*)

VALERIO. Questa non la stimo questione di fiducia. Parmi che con qualche parola da me detta ieri l'altro, e nella discussione di una legge or sono parecchi giorni da questa Camera votata, io abbia spiegato il perchè io creda conveniente nelle circostanze in cui siamo di astenerci, per quanto è possibile da ogni questione politica, da ogni questione che implichi un voto di fiducia politica data al Ministero. Io feci questa mia proposizione semplicemente e puramente nell'interesse della cosa. Mi è stato affermato che una società, la quale sarebbe capitanata da una persona onorevolmente conosciuta, sia quasi organizzata per intraprendere la strada del Lukmanier. A questo proposito comincerò per dire che da lunghi anni sono amico alla strada del Lukmanier, e che giudico che essa sia nell'interesse del mio paese; ho udito quindi con piacere l'annuncio della notizia che un membro del Parlamento d'Inghilterra, conosciuto pel grande suo credito sulla piazza di Londra ed anche sulle altre piazze, si sia fatto innanzi, ed abbia preso a formare una società la quale intraprenderebbe di fare questa strada del Lukmanier. Ciò non mi risulta in modo positivo, perchè io mi tengo alieno da questo genere di affari; ma, se quella notizia fosse vera, io considerava dentro me medesimo che tra quindici o venti giorni la Sessione sarà chiusa, e se frattanto si fosse formata questa società, e che la conclusione della medesima potesse derivare dall'arbitrio lasciato o negato al Ministero di dare quei 10 milioni, io non vorrei dover prendere sopra di me la responsabilità che, per la mancanza di questa concessione al Ministero, quella società non si costituisse, e non si potesse subito mano alla costruzione della strada del Lukmanier. Ecco il perchè ho fatto la mia proposizione. Ma quando il Parlamento è aperto questo pericolo non esiste, ed io non guardo se abbia o non abbia fiducia nei ministri attuali; io non so neanche se saranno ancora ministri le medesime persone che coprono attualmente così alta carica; ma, qualunque siano essi, o siano per essere, io dichiaro che, se essi

fossero anche tolti al mio fianco (*ilarità*), io non concederei mai a nessun Ministero del mondo la permissione di disporre di 10 milioni, mentre coloro che hanno il mandato speciale di vigilare a che il denaro dello Stato sia utilmente impiegato fungano le loro funzioni.

Ecco il perchè, senza parlare di fiducia nè di sfiducia, io penso che col Parlamento aperto egli è impossibile che questa concessione di 10 milioni possa essere mantenuta senza il suo intervento. Io quindi tengo ferma la mia proposta per i motivi che ho indicati, nè ho timore che il Ministero, quando fosse vicino a conchiudere, e fosse vicina l'apertura del Parlamento, abbia a precipitare le sue conclusioni per isfuggire ad un voto parlamentare; anzi io ho speranza che, quando queste conclusioni fossero veramente prossime all'apertura del Parlamento, il Ministero, se non vi ha danno per la costituzione della società e per la pronta esecuzione della strada, aspetterà a conchiudere definitivamente dopo l'apertura del Parlamento per avere il suo voto.

Dalla mia proposta io non veggio ad unne alcun danno, e riconosco molto utile. Mi maraviglia poi il vedere il signor ministro così timido nell'accettare un voto che gli lascia una qualche responsabilità in questione di affari, se questa responsabilità è solo divisa per epoche. Egli parve nel passato molto più audace; egli si mostrò tale quando trattava per trenta anni l'impresa del sale colla società francese; ed era quella un'impresa che equivaleva almeno a 10 milioni.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. No, no.

VALERIO. Mi scusi. In cinquanta anni ammonta a ben oltre i 10 milioni, e ci lega per trenta anni l'avvenire. Egli si mostrò audace quando trattavasi dello stabilimento metalurgico di Genova, chè non solo fece il contratto, ma lo mise in esecuzione prima di consultare il Parlamento; dimodochè, quando gli si offre questa facoltà di disporre solo per il tempo in cui il Parlamento è chiuso, mi pare che possa accettarla, e che la Camera possa accordargliela; ma io non riterrò mai e poi mai che, aperta la Camera, il Ministero possa disporre di 10 milioni senza un suo voto.

CAVOUR GUSTAVO. Io riconosco nelle osservazioni costituzionali dell'onorevole deputato Valerio un valido fondamento; ma però, siccome è voto della Camera che si spinga per quanto si può la costruzione di questa strada o pel Lukmanier od anche pel San Gottardo, per non pregiudicare questa questione, mi pare che l'obbiezione costituzionale mossa dall'onorevole deputato Valerio si potrebbe risolvere con una semplice modificazione, la quale non presenterebbe quegli inconvenienti contro cui si è levato l'onorevole ministro delle finanze; questa modificazione consisterebbe nel dire:

« Qualora prima del 1° novembre 1853 si costituisse una compagnia per eseguire la detta strada ferrata, la quale presentasse serie garanzie di solvibilità, il Governo è autorizzato, ecc. »

Mi pare che anche l'onorevole deputato Valerio possa aderire a questa locuzione, che toglie, secondo me, ogni incostituzionalità.

FARINA PAOLO. Non pare a me che vi sia alcuna incostituzionalità nello stabilire fin d'ora l'allocatione di questi 10 milioni per un uso così preciso e determinato quale è questo.

Questa non è che un'allocatione simile a quelle che si fanno continuamente nei bilanci, che ha una destinazione fissa, che non si può variare dal Ministero, e che segue la regola generale della nostra contabilità.

Quando vi sia questa compagnia per eseguire questa strada, il Governo è autorizzato a far che? A prendere delle azioni di quella compagnia. Se non fosse ben determinato lo scopo, se non fosse stabilita la condizione che si debbono prendere delle azioni, intenderei che si volessero esigere maggiori garanzie; ma quando è determinato il modo col quale il Governo deve concorrervi, io non vedo perchè si vogliano mettere incagli all'azione del Governo, mentre, ripeto, in questo caso non si concede se non quello che si fa con qualunque allocazione nel bilancio.

Per conseguenza io sono d'avviso che la Camera possa sin d'ora conferire quest'autorità al Governo, autorità che gli è necessaria acciocchè, se si presentano delle compagnie, non restino incagliate tutte le speculazioni commerciali, ed i trasporti che si vanno ora combinando nel porto di Genova, e che sarebbero certamente inceppati, ove restasse così sospesa quest'assegnazione.

Io credo che quest'articolo debba essere approvato.

PRESIDENTE. Il deputato Valerio aderisce alla proposta del deputato Cavour Gustavo?

VALERIO. Siccome il signor ministro delle finanze si è riportato alla saviezza della Camera, e non ha distrutto il valore della mia proposizione, io la mantengo. Qualora poi essa non sia accettata, io non avrei difficoltà di accettare quella dell'onorevole deputato Gustavo di Cavour; ma credo che la mia sia più prudente, ed anche che lasci al Ministero maggiore larghezza d'azione, e non lo spinga, come potrà accadere, troppo precipitosamente nelle braccia di una sola compagnia.

PRESIDENTE. Prego il deputato Valerio di formulare la sua proposta. Intanto darò lettura alla Camera di una lettera del nostro collega il deputato Notta, sindaco di Torino.

« Sapendo che i miei colleghi non esiterebbero a scegliere di stare meno bene, ed anche con disagio, a preferenza d'astenersi dall'assistere alle sacre funzioni di domenica 8 corrente, mi permetto quindi di pregare V. S. illustrissima ad avvertirli che, ove vogliano contentarsi del poco, al detto effetto si provvederà dal canto mio di renderli soddisfatti.

« Spero che da tutti si terrà conto della buona intenzione, e godo nel protestarmi con tutta considerazione. »

Io quindi prego tutti coloro che, quand'anche non facciano parte della deputazione, intendono intervenire alla funzione, di trovarsi alla chiesa, ove sarà loro assegnato un posto conveniente. Vi sarà un usciere onde riconoscere i signori deputati.

VALERIO. Il mio emendamento consisterebbe nell'aggiungere a quest'articolo queste parole: « mentre non è aperto il Parlamento. »

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Io ripeto che, come ministro, mi rimetto intieramente alla prudenza ed alla saviezza della Camera; ma se dessa intende limitare il tempo durante il quale il Governo possa concedere questo sussidio senza l'intervento del Parlamento, per l'effetto morale e non per l'effetto pratico, io crederei più opportuna la redazione proposta dal deputato Gustavo di Cavour, la quale almeno dimostra che il Parlamento e Ministero hanno l'intima convinzione che l'anno non trascorrerà senza che si venga o con una o con un'altra compagnia a stabilire un accordo.

Se non riusciremo, l'anno venturo prima di separarci avremo campo di decidere qualche cosa; lo stabilire in modo indefinito nell'assenza del Parlamento dà l'idea che questo negozio possa venir trattato fra tre o quattro anni. Ora im-

porta moltissimo da un lato far conoscere ai capitalisti che siamo decisi a spingere questa impresa con ogni possibile sollecitudine e dall'altro anche allontanare dai nostri concittadini di Genova, non dirò l'opinione, ma il minimo sospetto che Ministero e Camere non abbiano la ferma volontà di condurla a termine con ogni maggior celerità.

Dunque, ripeto, quanto alla questione principale, mi rimetto alla decisione della Camera; ma se si vuole limitare un tempo, invece delle parole « nell'assenza del Parlamento, » mi sembra più opportuno il dire *entro l'anno*.

MICHELINI. Prego il signor presidente, prima di mettere ai voti questi emendamenti, di mettere ai voti il mio che è più largo...

PRESIDENTE. Ella propone la semplice soppressione; per conseguenza si vota contemporaneamente all'articolo: questa questione si è già agitata e definita altre volte.

MICHELINI. Scusi; siccome io voglio il minor possibile arbitrio nel Ministero (ed in questo io faccio una proposizione più radicale di quella dell'onorevole mio amico Valerio), così, ove fosse respinto il mio emendamento soppressivo, voterei a favore degli emendamenti che maggiormente, dopo il mio, restringerebbero l'arbitrio ministeriale.

Per conseguenza, siccome altri potrebbero essere del mio parere, così si deve necessariamente porre ai voti prima di tutto la soppressione dell'articolo.

E a favore di questa soppressione io rammenterò che, quantunque non si accordassero fin d'ora i dieci milioni, non sarebbero perciò incagliate le trattative che il Ministero potesse fare con società, perchè tali trattative non durano solamente settimane, ma mesi e mesi. Quindi può facilmente essere consultato il Parlamento, il quale non rimane poi chiuso sì lungo tempo.

Io credo pertanto che non si possa assolutamente vincolare fin d'ora l'avvenire, e determinare di dare questi 10 milioni ad una compagnia che non si conosce, ed insisto perchè si metta ai voti la soppressione dell'articolo.

PRESIDENTE. Non posso adottare la sua proposta d'ordine di votazione, poichè è contraria al prescritto del regolamento. Solamente, perchè in questo caso vi sono degli emendamenti, la votazione per l'adozione o no dell'articolo verrà dopo.

MICHELINI. Ho esposto i motivi per cui credeva più logico l'ordine da me proposto.

PRESIDENTE. Mi rincresce, ma la sua logica non mi convince.

VALERIO. Mi associo alla formola che ha indicato il signor presidente del Consiglio, unendo la mia proposta a quella del deputato marchese Gustavo di Cavour, e facendone così una sola.

PRESIDENTE. Allora sarà concepita così: « Qualora entro novembre 1855 si presenti una compagnia, la quale presenti guarentigia di solvibilità: » il resto come l'articolo.

RICCI VINCENZO. Quando si voti questa proposta, spero che resterà ancora a deliberare l'intero articolo. Su questo, desidererei fare una breve osservazione.

DEMARCHI. Io proporrei un sottoemendamento brevissimo all'emendamento letto, e sarebbe di dire: « se il Parlamento non sarà aperto. »

PRESIDENTE. Verrà dopo.

DEMARCHI. Prego il signor presidente di rileggere l'articolo, e vedremo dove si può comprendere.

(Il presidente rilegge l'articolo.)

VALERIO. Accettando la formola del deputato Gustavo di Cavour a cui mi associo, credo di mantenere il mio emen-

damento « nell'assenza del Parlamento. » Così c'è la limitazione del tempo voluta dal signor ministro delle finanze, e c'è quella garanzia costituzionale, la quale mi par voluta da tutta la Camera.

PRESIDENTE. Allora sono due emendamenti...

VALERIO. Si associano insieme.

PRESIDENTE. Sono per lo meno due proposte...

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Dicasi « mentre non è aperto il Parlamento, » perchè potrebbe essere riunito prima.

PRESIDENTE. Metterò ai voti questa proposta.

(È approvata.)

RICCI VINCENZO. Io volevo sottomettere una breve osservazione intorno all'ultima clausola proposta dalla Commissione invece di quella che era stata proposta dal Ministero.

Questi chiedeva la somma di 10 milioni come sussidio, laddove invece la Commissione domanda che questo sussidio sia rappresentato da equivalenti azioni posticipate nel godimento degli interessi.

Nella sostanza e nell'interesse fiscale, io stimo che queste azioni posticipate non verranno a dare nessun interesse, e che il Governo non nè potrà ricavare verun vantaggio, mentre all'incontro ciò potrà nuocere assai all'effetto che vogliamo ottenere, cioè a dire che 10 milioni di sussidio equivalgono al doppio delle azioni.

Aggiungerò poi che questa redazione, a parer mio, presenta anche degli inconvenienti, in quanto che bisognerebbe stabilire l'interesse del 4 o del 5 per cento, giacchè se non lo fissiamo, la compagnia pretenderà l'interesse massimo che sarà possibile.

Quindi io insisterei perchè a questa si sostituisse la redazione del Ministero, in quanto che l'effetto può essere maggiore, e l'utile sperabile dal Governo sarà lo stesso.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Il Ministero aveva proposto di accordare un sussidio gratuito e senza corrispettivo, ne fissava il *maximum*, e quindi si riservava di negoziare per ottenere la maggiore riduzione possibile.

La Commissione ha creduto che quell'impresa, se ne' suoi primordi deve necessariamente dare un prodotto che corrisponderà agli interessi dell'intero capitale speso, tuttavolta è sperabile che questo prodotto in un avvenire più o meno lontano aumenti di molto, ha stimato, ripeto, opportuno il riservare in quest'ipotesi un compenso al sacrificio che si fa attualmente, epperò pensò di sostituire al sussidio delle azioni posticipate.

Se la Commissione avesse creduto fissando la somma di dovere anche stabilire il tasso dell'interesse, io mi sarei opposto risolutamente a questa sostituzione, perchè non ci sarebbe più stato mezzo di negoziare colle compagnie, e siccome io divido l'opinione dell'onorevole preopinante, cioè essere necessario per spingere i capitalisti a concorrere a quest'impresa di accordare loro delle condizioni assai favorevoli, io sarei stato della sua opinione che la parola *sussidio* le avrebbe dato molto maggior favore che non *d'azioni posticipate* ad interesse limitato; ma siccome la questione dell'interesse è lasciata in facoltà del ministro, questo cercherà naturalmente ad ottenere che la compagnia fissi il limite della posticipazione il più basso possibile, per esempio, al 4 per cento. Se non trovo compagnia che voglia contentarsi della posticipazione al 4, proporrò il 4 e mezzo; se non basta, proporrò il 5; e quando poi nemmeno al 5 non si trovasse nessuna compagnia che volesse assumersi quell'im-

presa, e che vi fosse una compagnia che mediante una posticipazione ad un tasso più elevato del 5 non esitasse ad assumerla, io credo che il ministro potrebbe e dovrebbe, lo dichiaro qui altamente, acconsentire a queste condizioni.

Al postutto è lasciata al Ministero una libertà d'azione bastante per poter negoziare con una compagnia seria, ed è perciò che ho accettato l'emendamento, che, lo ripeto, avrei respinto come inutile, se si fosse fissato il tasso dell'interesse.

Mi pare che dietro questa spiegazione l'onorevole deputato Ricci dovrebbe ritirare la sua proposizione, giacchè senza di essa si raggiunge lo stesso scopo. Le compagnie composte d'uomini seri ed abili capiranno perfettamente che, non essendosi fissato il tasso dell'interesse, vi ha un largo campo nel negoziare col Ministero.

PRESIDENTE. Il deputato Ricci insiste nella sua proposizione?

RICCI VINCENZO. Non insisto.

MELLANA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Osservo al deputato Mellana che il deputato Ricci non insiste nella sua proposta.

MELLANA. Sta bene, ma le parole or ora pronunziate, non so se con molta prudenza dall'onorevole presidente del Consiglio, debbono richiamare l'attenzione della Camera e consigliarla a non lasciare indefinito il tasso dell'interesse.

Io son convinto che ciò che si chiama sussidio debba applicarsi ad opere di grande utilità che sono passive, ma ritengo che allo stato delle nostre finanze non debbono concedersi sussidi così leggermente e ad imprese che per circostanze qualunque divengono attive. Penso che così la intende la Commissione, ed in questo senso l'espressione dalla medesima usata è assennata e giusta. Però, se l'onorevole Ricci ritira la sua proposta, la clausola della Commissione diventerebbe evidentemente inefficace dopo le parole dette dal signor presidente del Consiglio.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Citerò un esempio pratico per provare che l'onorevole deputato Mellana non è pienamente fondato ne' suoi appunti.

Egli dice: io non voglio dare un sussidio se non se ad un'impresa che non frutti un interesse, ma se frutta un interesse discreto non voglio più sussidiarla.

L'onorevole Mellana avrebbe pienamente ragione, se anzitutto fosse certo che l'impresa avrà questo interesse; giacchè, siccome qui vi è un pericolo, vi è un rischio per i capitalisti che impegnano i loro fondi in quest'impresa, e vi è pericolo che non ritrarranno l'interesse del 4 o del 5 per cento, evidentemente ci deve anche essere una probabilità di ottenere di più di questo interesse, perchè in un'impresa che non presentasse che dei rischi non si troverebbero accorrenti.

In secondo luogo in un'impresa di questa fatta non è solo possibile, ma anche probabile, che nei primi anni gli azionisti non abbiano a ritrarre che un tenue interesse, e che questo interesse andrà via via aumentando, e verrà col tempo del 5, del 6, del 7 e dell'8. Se quindi si stabilisse che, quando appena si sarà pervenuto al tasso legale, dovesse entrar subito in partecipazione il Governo, evidentemente per una serie quasi indefinita di anni gli azionisti non avrebbero speranza di conseguire oltre la tassa legale, e quindi nessuna speranza di essere risarciti dalla perdita sofferta nei primordi dell'impresa a cagione dei minori interessi percepiti. Io non so se le mie parole siano state imprudenti, ma al certo sono state esplicite e schiette, e per altra parte io reputo che i capitalisti un po' abili e seri non avevano bisogno di queste spiegazioni per capire perfettamente che cosa voleva significare quest'articolo.

Certo è una grave responsabilità pel Governo l'arbitrio lasciategli, ed esso cercherà senza dubbio di usare di questa larghezza nel modo il più favorevole agli interessi dello Stato. Il Ministero non respinge questa responsabilità, perchè non ho bisogno di dire all'onorevole deputato Valerio, che egli male si apponeva quando credeva di vedere nelle mie parole un'eccessiva timidità, che anzi io avea dichiarato ripetutamente che, ove la Camera volesse accordare al Ministero questo voto di fiducia, il Ministero lo accetterebbe con tutte le sue conseguenze; ma prima di accettarlo desidero di essere schietto anche colla Camera e di dichiararle apertamente il modo col quale io interpreto questo articolo decimo, giacchè se si limitasse l'interesse, io credo che sarebbe assolutamente inutile, e sarebbe meglio non metter nulla, e lasciare che il Governo cercasse di ottenere le migliori condizioni possibili, e quindi venire a riferire al Parlamento quale sia stato l'andamento delle trattative per ottenere il suo voto. Se volete che il Governo abbia un'arma nelle mani per poter negoziare, è indispensabile che gli lasciate la latitudine di fissare l'interesse posticipato.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Farina.

Voci. Ai voti! ai voti!

FARINA PAOLO. Io credo che la questione eccitata sia abbastanza grave; e non solo questa, ma eziandio l'altra che nasce dalla votazione già fatta su quest'articolo relativa a sapere se la Camera ha fatto un'assegnazione di 10 milioni solo temporanea, ovvero definitiva. Io quindi proporrei che si rimandasse l'articolo alla Commissione perchè ne riferisca.

Alcune voci. Sì! sì!

FARINA PAOLO. Altrimenti dai termini coi quali è formulato il presente articolo si può dubitare che non solo si sia lasciata al Governo la facoltà di agire come vuole, ma che se gli sia data l'assegnazione dei dieci milioni anche quando il contratto non sia conchiuso. Per conseguenza propongo che l'articolo si rimandi alla Commissione la quale riferisca su tutte due le questioni.

PRESIDENTE. Quanto a quello che si è già deciso col voto testè dato dalla Camera, non può più formare oggetto dell'esame della Commissione, perchè la Camera non può ritornare sul voto già emesso.

FARINA PAOLO. Parmi che dopo le discussioni che si sono tenute, trattandosi semplicemente del modo di esecuzione, se un'idea non è stata formulata molto esattamente, sia il caso di rimandarla alla Commissione. Io dirò per mio conto che, se si intendesse stabilito un assegno semplicemente, il quale potesse ad arbitrio del Ministero essere o non essere conservato, io darei un voto nero all'intera legge.

PRESIDENTE. Metterò dunque ai voti la proposta del deputato Farina, perchè si rimandi l'articolo alla Commissione. Osservo però che lunedì e martedì non ci può essere seduta, cosicchè sarebbe rimandata la discussione a mercoledì.

(Fatta prova e controprova, non è ammesso l'invio.)

Metterò dunque ai voti l'articolo 7. (*Vedi in fine*)

(È approvato.)

« Art. 8. Questo sussidio sarà pagato in rate proporzionali ai lavori eseguiti, riconosciuti dagli agenti del Governo di S. M. »

(È approvato.)

« Art. 9. Le altre condizioni del sussidio saranno stabilite dopo la presentazione, per parte della compagnia, del piano tecnico ed economico della sua impresa, nel quale potrà essere ammessa la navigazione lacuale regolarmente attuata. »

BOBECCHI. Domando la parola. (*Segni d'impazienza*)

Non credo che la Camera per far presto voglia votare delle spese non sufficientemente pensate, e quindi mi permetto di dare il mio parere su quest'articolo.

Io propongo che si tolgano quelle parole « nel quale potrà essere ammessa la navigazione lacuale regolarmente attuata. »

Io veramente avea in mente di fare un emendamento all'articolo 7, quando mi accorsi che era già votato; per me confesso che preferiva mille volte l'articolo ministeriale; ma siccome quest'aggiunta dell'articolo 10 è una spiegazione, è una conseguenza della menda fatta dalla Commissione all'articolo 7, così credo di minorare il male che ha fatto la Commissione col toglierla. La Commissione che cosa ha avuto di mira proponendo quest'aggiunta? Ha avuto di mira di lasciare intatta la questione dei due passaggi del Lukmanier e del San Gottardo, laddove il Ministero era chiaro che avea manifestato una preferenza per il passaggio del Lukmanier. Qui la Commissione, a mio parere, ha sbagliato. Importa al Piemonte il troncarsi quanto più presto è possibile la questione del passaggio delle Alpi, il farla decidere. Il Piemonte coll'argomento potente de' suoi dieci milioni può influire sulla scelta; che se egli conosca sin d'ora quale dei due passaggi meglio serva a' suoi interessi, non so vedere perchè non lo determinerà od almeno accennerà sin d'ora.

Il passaggio più conveniente al Piemonte è quello che più direttamente conduce il commercio di Genova là dove sarà il suo mercato. Il mercato di Genova sarà nella Svizzera orientale, e in quei paesi germanici che mettono capo al lago di Costanza. Ora, io domando, dove conduce il Lukmanier, e dove ci conduce il San Gottardo? Il San Gottardo ci conduce al lago dei Quattro Cantoni, a Locarno, a Basilea, ci conduce cioè là dove incontreremo molto maggior concorrenza che non altrove; invece il Lukmanier ci porta direttamente al lago di Costanza, proprio là dove sarà il principale nostro mercato.

Si aggiunga che il Lukmanier è il solo passaggio sul quale, per consenso degli uomini d'arte, si possa verificare la condizione del settimo articolo, che cioè la via ferrata sia continua.

Dunque lo conosciamo il passaggio che conviene a noi, sappiamo che è il Lukmanier. Ora perchè vorremo con quest'aggiunta mettere in questione ciò che dobbiamo ritenere per certo?

L'aggiungere queste parole, secondo me, vuol dire andare ad accattar brighe coi vari Cantoni svizzeri i quali hanno diversi ed opposti interessi fra di loro, relativamente ai vari passaggi delle Alpi; vuol dire, secondo me, un andare a cercare i crucci colla lanterna.

Per questi motivi io proporrei che queste parole fossero tolte.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Io dichiaro francamente che non vedrei alcun inconveniente nel sopprimere questa frase, tanto più che, come ho già detto, non penso che si possa dare il monopolio del trasporto sul lago, nè alla compagnia del Lukmanier, nè ad altra compagnia; quindi crederei opportuno di sopprimere queste parole.

PERNATE, relatore. Io ebbi già il cuore di dire alla Camera il perchè si fece quest'aggiunta, era cioè per lasciare maggior latitudine al Ministero. Essendo essa ravvisata inutile, la Commissione accetta la soppressione.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'articolo 9 così emendato. (È approvato.)

« Art. 10. Le altre condizioni del sussidio saranno stabilite dopo la presentazione per parte della compagnia del piano tecnico ed economico della sua impresa, nel quale potrà essere ammessa la navigazione lacuale regolarmente attuata. »

PERNATI, relatore. Secondo le osservazioni che ho già avuto l'onore di fare alla Camera, a nome anche della maggioranza della Commissione, credo opportuno di aggiungere dopo la parola *nazioni* quest'altra e *provenienze*.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Ove s'imponga questo nuovo vincolo al Governo, difficilmente potrà egli giungere a stabilire un contratto. Se non è possibile l'accordarsi intorno al sussidio prima che tutti questi trattati siano conclusi, si rimanderà non so a qual'epoca la conclusione del trattato. Io suppongo che una compagnia seria si stabilisca; il Governo potrebbe dire: io vi darò il sussidio con che voi accettiate queste condizioni; se queste condizioni sono nell'arbitrio solo delle compagnie, il trattato sarebbe definitivo; ma se sono di quelle compagnie per cui è necessario l'assenso del Governo sul territorio del quale corre la strada, allora il sussidio sarebbe subordinato alle concessioni da ottenersi dal Governo svizzero.

Ma il determinare che il sussidio non potrà essere concesso prima che si siano sancite convenzioni coi Governi svizzeri, io reputo che renderà, se non impossibile, per lo meno assai difficile la costituzione di una compagnia seria in quell'epoca vicina nella quale noi desideriamo vederla costituita.

Dunque, poichè date già tanta facoltà al Governo, gli potete ancora accordare questa, che aggiunge poco al voto di fiducia che gli avete concesso. Io propongo quindi la soppressione di questo articolo.

PERNATI, relatore. Domando la parola.

Io debbo a nome della maggioranza della Commissione sostenere virilmente questo articolo. L'esperienza ci ha provato, come ho già avuto l'onore di esporvi, che facilmente si può rendere inutile la spesa di una strada. Un piccolo diritto sulle merci, che dapprima non parve, ma era un vero diritto differenziale, bastò per pregiudicare il nostro commercio di transito pel San Bernardino. Convieni dunque che la lezione ci giovi, e se impieghiamo un capitale di 10 milioni, non compromettiamo il frutto di questo sacrificio; egli è facilissimo che il *Lloyd* austriaco possa stabilire di queste convenzioni spalleggiato dal suo Governo; dunque noi dobbiamo, come diceva l'onorevole Torelli, vegliare ai suoi progressi incessanti.

Egli è necessario che seguano i trattati non solo colle compagnie ma eziandio coi Governi interessati; perciò la Commissione persiste a che venga mantenuto quest'articolo, non dissente però che alla parola *stipulato* se ne sostituisca un'altra o *concesso* o *pagato*; ma sempre sia assicurato che le merci che vengono da Genova percorrano tutte quelle linee senza alcun incaglio.

IOSTI. Non faccio che una sola osservazione. Due giorni fa era il ministro che faceva sospettare di non volere questa strada del Lukmanier e del San Gottardo; da un'ora a questa parte che si discute per aggravare la condizione d'esecuzione di questa strada e di questa concessione, io dico in verità che non mi riconosco più se sia la Camera che non voglia questa strada od il Ministero. (*Rumori*)

PRESIDENTE. Osservo al deputato Iosti che la Camera ha votato l'articolo.

TORELLI. Mi permetterò di fare una sola osservazione in appoggio a quanto disse il ministro delle finanze. Io voglio ben credere che il Governo del Canton Ticino è troppo illuminato per opporre ostacoli ad una strada per il Lukmanier, ma non possiamo dissimularci che nel Cantone stesso avvi un partito che preferisce il San Gottardo. Ora io chieggo che varrebbe a noi il trovare anche una società solidissima, se fra di noi e la stessa si frapponesse un partito che non vuol quella strada

e dilaziona ogni risultato? È ben molto meglio il rimaner liberi e non vincolati ad interessi di terzi. Appoggio quindi la proposta dell'onorevole ministro.

PRESIDENTE. Il deputato Menabrea ha facoltà di parlare.

MENABREA. Je ne veux pas laisser passer sans réponse l'observation que vient de faire le député Iosti.

Le député Iosti a, en quelque sorte, attaqué la bonne foi de la Commission, en semblant dire qu'en proposant cet article qui a pour but de garantir les intérêts du commerce de Gènes, elle a voulu apporter un obstacle au subside qui vous est demandé actuellement.

Je dois déclarer, tant en mon nom, qu'au nom de mes collègues, que c'est sincèrement et loyalement que nous avons voté à l'unanimité un subside, parce que nous croyions qu'il était nécessaire, afin que la continuation du chemin de fer de Gènes au lac de Constance eût lieu; mais comme l'exemple de ce qui est arrivé dans le temps passé ne doit pas être perdu pour nous; comme nous avons vu que, quelles que soient la loyauté et la bonne foi du Gouvernement suisse, toutefois ce Gouvernement, ainsi que tous les autres, pense avant tout à ses propres intérêts, nous avons compris qu'il pourrait très-bien arriver qu'après avoir dépensé des sommes énormes pour cette route, qu'après avoir fondé notre avenir sur elle, toutes nos plus belles espérances ne fussent qu'une illusion, par suite d'entraves mises à la liberté de notre commerce.

C'est pour ces motifs que nous avons cru qu'il était absolument nécessaire de stipuler que le subside ne pourrait être accordé si le Gouvernement du Roi ne conclût pas précédemment les traités indispensables pour assurer au commerce de l'État, sur le railway dont il s'agit, tous les avantages dont jouiraient les Cantons suisses, et que notre pays serait traité comme les pays les plus favorisés.

Du reste qu'y a-t-il d'extraordinaire dans ce que nous proposons?

Ce n'est rien autre chose qu'un article que l'on met dans tous les traités de commerce possibles passés, présents, et je dirai même à venir. Ainsi quand on fait un traité de commerce et d'amitié, il est en général stipulé que les citoyens, les provenances seront toujours réciproquement traités sur le pied des nations les plus favorisées.

Messieurs, ayez la bonté de lire tous les traités qui se sont faits, vous verrez toujours la même condition stipulée. Eh, messieurs, c'est parce que nous n'avions pas stipulé cette condition; c'est parce que nous n'avions pas prévu ce cas, et qu'on s'était fié aux bons rapports entre nous et la Suisse, que nous avons été, je dirai, surpris à l'occasion de la route du San Bernardino. Or, messieurs, comme nous devons penser à l'avenir du commerce de Gènes, comme nous ne devons pas nous jeter dans une dépense énorme, dont les résultats ne seraient pas assurés, je crois que nous devons adopter l'article qui nous est proposé, d'autant plus qu'il ne gêne en rien le Gouvernement, qu'il ne lui crée aucun obstacle. Si le Gouvernement suisse est de bonne foi, il ne pourra pas refuser la sanction de cet article; si, au contraire, il ne l'était pas (ce que toutefois je ne suppose pas le moins du monde), alors l'article en question deviendrait évidemment nécessaire. Je dois faire observer, en terminant, qu'en adoptant la proposition de la Commission, la Chambre ne fera que se conformer aux conseils de la prudence, qui sont dictés par l'exemple de toutes les nations qui veulent établir sur des bases solides leurs rapports réciproques.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Poichè la Commissione insiste con tanto calore, mi

farò lecito di osservare che, se essa credeva veramente necessario di imporre al Ministero l'obbligo di stabilire le condizioni atte a rendere sicuro il commercio di Genova, avrebbe dovuto statuirne un'altra, che è quella del *maximum* della tariffa a cui ha accennato, perchè avremo a sopportare la concorrenza non solo sopra quella strada, ma sopra le linee rivali di cui si è parlato.

Quindi, se si vuole efficacemente introdurre una clausola seria, bisognerebbe dire che il Governo non potrà dare il sussidio se non dopo essersi assicurato che il *maximum* della tariffa non supererà quello delle strade rivali. Io affermo che lo stabilire che per una strada non vi siano diritti differenziali (mi si condoni l'espressione) sarebbe alquanto puerile, imperocchè io non conosco delle tariffe in cui vi siano questi diritti differenziali di provenienza. Vi possono bensì essere delle tariffe elevate in vista delle linee rivali se (cosa questa che non è probabile, ma possibile) i proprietari di questa strada si amalgamassero con quelli di una linea rivale, e si volesse mantenere alta la tariffa sulla strada del Lukmanier.

Forse l'onorevole Menabrea dirà: se quest'articolo è così ovvio, perchè terrete questa disposizione? Voi potete essere certi che il Governo svizzero non negherà il suo assenso.

Ma a questa difficoltà ha già risposto l'onorevole Torelli che se vi fossero due compagnie, una pel San Gottardo, l'altra pel Lukmanier; se uno dei Governi svizzeri desiderasse favorire la strada del San Gottardo e volesse impedire la formazione dell'altra, potrebbe senza negare assolutamente il suo concorso per la strada del Lukmanier, indugiare e trovar mezzo di rimandare la stipulazione definitiva, e finchè non vi fosse questa stipulazione il Governo avrebbe le mani legate e nulla potrebbe concludere.

Parmi adunque che, se la Commissione crede necessario di indicare tutte le condizioni intorno alle quali il Governo deve trattare, in allora ella debbe in quest'articolo introdurre ben altre condizioni. Se è soltanto una precauzione, questa è inutile, e può in un dato caso tornare dannosa alla conclusione del contratto colla società, sebbene io non creda probabile che alcuno dei Governi svizzeri voglia osteggiare questa strada.

Voci. Ai voti! ai voti!

PERNATI, relatore. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Faccio osservare al deputato Pernati che vi sono vari altri oratori iscritti.

Voci. Ai voti! ai voti!

PERNATI, relatore. Se non si vuole che io sostenga le ragioni della Commissione, mi tacerò.

IOSTI. Se tutti rinunciano a parlare, vi rinuncierò pure io, altrimenti mi riservo di parlare anch'io.

Voci. Parli il relatore!

PERNATI, relatore. L'onorevole presidente del Consiglio ha detto che non conosce esempi di diritti differenziali sulle strade ferrate.

Io gli chieggo perdono, chè ne abbiamo nel nostro paese. Le merci che provengono da Savigliano, pagano un semplice diritto di *percorrenza*.

Nel Belgio si ha pure esempio di simili diritti differenziali, perchè le merci di transito dall'Oceano a Colonia per la via ferrata, e quelle pure del paese destinate all'esportazione, invece della tariffa ordinaria pagano 6 centesimi per tonnellata. Dunque vedete che vi sono casi in cui si verifica questa differenza di tariffa.

Io credo pertanto a nome della maggioranza della Commissione, di cui faccio parte, di dover sostenere quest'articolo.

PRESIDENTE. Porrò allora ai voti l'articolo 10.

PERNATI, relatore. Qualora passasse l'articolo proposto dalla Commissione, io chiederei che, invece di mettere la parola *stipulato* si dicesse *pagato*.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Se si dice *pagato*, non ho più alcuna difficoltà.

PERNATI, relatore. Siamo d'accordo, fin dapprincipio l'abbiamo ammesso.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Non avevo compreso. Allora sta bene, perchè in tal caso si può trattare subordinatamente.

PRESIDENTE. Porrò allora ai voti l'articolo 10:

« Il sussidio non potrà essere pagato se il Governo di S. M. non avrà precedentemente conchiuso i trattati necessari per assicurare al commercio ed ai cittadini dello Stato tutti i vantaggi di cui godranno sopra quella strada ferrata il commercio ed i cittadini svizzeri, delle nazioni e provenienze le più favorite. »

(È approvato.)

« Art. 11. I ministri delle finanze e dei lavori pubblici prenderanno fra di loro i debiti concertati per l'adempimento di queste prescrizioni. »

Lo pongo ai voti.

(È approvato.)

L'intero progetto di legge rimane così concepito, dopo gli emendamenti stati introdotti:

« Art. 1. È ordinata la costruzione d'una strada ferrata da Novara ad Arona in continuazione di quella dello Stato da Genova a Novara, secondo il progetto dell'ispettore del Genio civile cavaliere Negretti in data 5 aprile 1852, approvato dal Consiglio speciale delle strade ferrate in seduta del primo luglio 1852.

« Art. 2. Verrà stabilito un porto ad Arona in contiguità della stazione della strada ferrata.

« Art. 3. Verrà ordinato un servizio di battelli a vapore per il trasporto delle merci e dei viaggiatori dal suddetto porto alla sponda superiore settentrionale del lago.

« Art. 4. Questo sistema di navigazione a vapore verrà stabilito dal Governo in quel modo che crederà più conveniente agli interessi del commercio e dell'amministrazione ed approvato per legge.

« Art. 5. Per sopperire in parte alla spesa di lire 4,866,829, richiesta dalla costruzione della strada ferrata da Novara ad Arona, è accordato l'assegno di due milioni da iscriversi in apposita categoria del bilancio delle strade ferrate per l'anno 1853.

« Art. 6. Il Governo del Re tratterà coi Cantoni svizzeri interessati e col Governo federale per procurare nel modo più pronto e sicuro la costruzione della strada ferrata dalla sponda settentrionale del lago Maggiore sino al lago di Costanza, sia per mezzo della compagnia concessionaria della strada ferrata dal lago di Costanza a Coira, sia per mezzo di altra compagnia che si costituisse appositamente.

« Art. 7. Qualora entro tutto il mese di novembre 1853 venga costituita una compagnia la quale presenti serie garanzie di solvibilità, e voglia imprendere la costruzione di detta strada ferrata, il Governo è autorizzato, mentre non è aperto il Parlamento, a concedere un sussidio che non potrà eccedere la somma di lire 10,000,000, rappresentata da equivalenti azioni posticipate nel godimento degli interessi.

« Art. 8. Questo sussidio sarà pagato in rate proporzionali ai lavori eseguiti, riconosciuti dagli agenti del Governo di S. M.

« Art. 9. Le altre condizioni del sussidio saranno stabilite dopo la presentazione, per parte della compagnia, del piano tecnico ed economico della sua impresa.

« Art. 10. Il sussidio non potrà essere pagato se il Governo di S. M. non avrà precedentemente conchiuso i trattati necessari per assicurare al commercio ed ai cittadini dello Stato tutti i vantaggi di cui godranno sopra quella strada ferrata il commercio ed i cittadini svizzeri e delle nazioni e provenienze le più favorite.

« Art. 11. I ministri delle finanze e dei lavori pubblici prenderanno fra di loro i debiti concertati per l'adempimento di queste prescrizioni. »

Si passa allo squittinio segreto sul complesso della legge.

Risultamento della votazione :

Presenti e votanti	121
Maggioranza	61
Voti favorevoli	95
Voti contrari	28

(La Camera approva.)

La seduta è levata alle ore 6 1/2.

TORNATA DELL'11 MAGGIO 1853

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO RATTAZZI.

SOMMARIO. *Atti diversi* — *Relazione del progetto di legge per la strada ferrata della Savoia* — *Relazione sul progetto di legge per un mutuo da contrarsi dalla provincia di Vercelli* — *Relazione sul progetto di legge per modificazioni alla tariffa daziaria* — *Proposta del deputato Lachenal relativa alla festa religiosa dello Statuto* — *Relazione sulle petizioni intorno allo scalo della ferrovia da Torino a Novara* — *Invio al Consiglio dei ministri di quelle petizioni* — *Votazione ed approvazione del progetto di legge per facoltà alla divisione di Sassari di contrarre un prestito, ed eccedere il limite dell'imposta* — *Discussione del progetto di legge per facoltà alla divisione di Cuneo di eccedere il limite dell'imposta per l'anno 1853* — *Obbiezioni del deputato Sineo* — *Risposta del ministro dell'interno e osservazioni del deputato Michelini* — *Approvazione dell'articolo unico, e quindi del progetto di legge* — *Discussione del progetto di legge per la formazione di un consorzio per la conservazione degli arginamenti dell'Arc e dell'Isère* — *Proposizione sospensiva del deputato Louaraz* — *Obbiezioni dei deputati Mellana e Bosso, relatore* — *Reiezione della proposta* — *Parlano i deputati Mellana, Michelini, Di Revel, il ministro delle finanze e il relatore* — *Emendamento del deputato Louaraz all'articolo 1* — *Opposizioni del ministro suddetto, e del relatore* — *Reiezione* — *Approvazione dell'articolo 1* — *Approvazione della prima parte dell'articolo 2* — *Emendamento del ministro medesimo alla seconda parte* — *Osservazioni del relatore e dei deputati Cavour Gustavo e Michelini* — *Approvazione dell'emendamento del ministro e degli articoli 2, 3, 4, 5, 6, 7* — *Osservazioni del deputato Sineo sull'articolo 8* — *Approvazione degli articoli 8 e 9* — *Rinvio della votazione segreta* — *Relazione sul progetto di legge per una rete di strade nella contea di Nizza.*

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

CAVALLINI, segretario, legge il processo verbale della tornata precedente.

PRESIDENTE. La Camera essendo in numero, pongo ai voti l'approvazione del processo verbale testè letto.

(È approvato.)

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. Il professore Fabio Accame fa omaggio alla Camera d'un suo opuscolo intitolato: *Intorno alla espropriazione per causa di pubblica utilità.*

Questo stampato sarà depositato alla biblioteca della Camera.

Il signor ministro dei lavori pubblici fa omaggio alla Camera di 200 esemplari del rapporto della Commissione d'inchiesta

incaricata dello studio del sito opportuno pel collocamento dello scalo della ferrovia di Novara.

Questo rapporto fu distribuito ieri agli onorevoli deputati al loro rispettivo domicilio.

La parola spetta al deputato Menabrea.

RELAZIONI SUI PROGETTI DI LEGGE: 1° COSTRUZIONE DELLA STRADA FERRATA DELLA SAVOIA; 2° AUTORIZZAZIONE DI UN MUTUO A FAVORE DELLA PROVINCIA DI VERCELLI; 3° PER MODIFICAZIONI ALLA TARIFFA DOGANALE.

MENABREA, relatore. J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Présidence le rapport de la Commission sur la confection du chemin de fer de la Savoie. (Vedi vol. *Docu-*