

TORNATA DEL 22 APRILE 1854

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE BON-COMPAGNI.

SOMMARIO. *Congedo — Incidente sull'ordine del giorno, a cui prendono parte i deputati Valerio, Torelli, Lanza, Michelini G. B. ed il ministro dei lavori pubblici — Discussione del progetto di legge per la concessione di una ferrovia a cavalli da Sampierdarena a Genova — Opposizione dei deputati Cavallini, Guglianetti, Imperiali e Michelini G. B. — Parole in difesa del ministro dei lavori pubblici e dei deputati Quaglia, Torelli e Farina Paolo — Chiusura della discussione generale — Incidente sulla lettura del capitolato — Emendamento del deputato Guglianetti all'articolo 1 del medesimo — Osservazioni dei ministri delle finanze e dei lavori pubblici — Rigetto — Approvazione del capitolato e dei due articoli del progetto di legge.*

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

CAVALLINI, segretario, legge il processo verbale dell'ultima tornata, ed espone il seguente sunto di petizioni:

5394. Priè Vitale, notaio collegiato, sindaco di San Giorgio in Canavese e vice-giudice del mandamento, protestando contro quanto contiensi nella petizione segnata col numero 5278, presentata dal sacerdote Ferraris Giorgio per ottenere la di lui rimozione dalla carica di sindaco, produce vari documenti a confutazione dei fatti allegati nella prementovata petizione, ed accenna le cause da cui il predetto sacerdote fu mosso per inoltrare una siffatta domanda.

5395. 53 cittadini di Castelsardo, provincia di Sassari, rassegnano alcune considerazioni per ottenere conservata l'Università di Sassari.

5396. Il Consiglio delegato del comune di Tissi, provincia di Sassari, chiede che le terre demaniali situate in quel territorio, che il Governo intende di alienare in pochi lotti, siano accordate in vendita allo stesso comune affinché egli possa ripartirne equamente il prodotto fra i suoi amministratori più poveri.

PRESIDENTE. Pongo ai voti il processo verbale testè letto.

(È approvato.)

CONGEDO. — INCIDENTE SULL'ORDINE DEL GIORNO.

PRESIDENTE. Il deputato Cadorna Carlo chiede un congedo di cinque giorni.

(È accordato.)

L'ordine del giorno porta la discussione del progetto di legge per la concessione di una ferrovia a cavalli da Sampierdarena al porto di Genova.

VALERIO. Domando la parola.

Parmi che il modo con cui si procede ai nostri lavori parlamentari sia alquanto irregolare.

Ieri ci sono state distribuite due leggi, ambedue di grande importanza: l'una è quella dei sensali, l'altra è quella relativa alla strada ferrata a cavalli da Sampierdarena al porto di Genova; quest'ultima venne distribuita alla Camera nel

corso della seduta di ieri e non sono scorse dopo la sua distribuzione ai deputati le 24 ore prescritte come *minimum* dal regolamento per discutere una legge; quella dei sensali ci venne fatta trasmettere a domicilio. Contiene in sé una questione gravissima, la quale implica delle questioni economiche di grandissima importanza, ha una relazione elaborata e lunghissima, la quale richiede, per poterla discutere, che si prendano ad esame gli studi, i lavori che si son già prodotti su questa materia. Non mi pare che, seguendosi tale sistema, possano dai legislatori uscire leggi elaborate, leggi che possano in poi resistere alla critica degli atti e degli individui.

Io quindi domando che quello che è prescritto dal regolamento come *minimum*, come caso eccezionale, non diventi la regola generale. Io per parte mia dichiaro che non ebbi tempo a leggere il capitolato della strada ferrata di Sampierdarena col Governo, e per discutere questa questione non mi sento niente preparato, e temo molto che nella stessa condizione in cui mi trovo io versino molti dei miei colleghi. Per conseguenza penso che, per portare un giudizio veramente esatto su questa legge, sia più utile rimandarla a lunedì, affinché si abbia tempo di studiarla.

PRESIDENTE. Io osservo alla Camera che la distribuzione della relazione sul progetto di legge sulla ferrovia di Sampierdarena, è stata fatta ieri sul cominciare della seduta, e che quindi a quest'ora le 24 ore prescritte sono scadute. Quanto al capitolato, egli si trovava annesso al progetto di legge comunicato dal Ministero, stato stampato ed a suo tempo distribuito, cosicché i signori deputati hanno avuto tutto il tempo di leggerlo e di studiarlo.

Farò poi notare che, se la Camera non vuol passare alla discussione delle leggi che, stanno all'ordine del giorno, saremo obbligati di sospendere alcune sedute con grave perdita di tempo.

TORELLI. Alle osservazioni fatte dal signor presidente debbo aggiungere che il capitolato è stato distribuito il 22 marzo, in guisa che, non solo 24 ore, ma già 24 giorni sono scorsi dopo tale distribuzione.

La Commissione non avendo fatta alcuna mutazione al capitolato, questo poteva e doveva essere studiato quando si è discussa la legge negli uffici.

Ciò posto, non saremmo in difetto che di una mezz'ora, an-

che volendo eseguire rigorosamente le disposizioni del regolamento, ed io penso che per questa mezz'ora il deputato Valerio non vorrà insistere nella sua proposta.

VALERIO. Relativamente al capitolato ripeterò quello che già altre fiate mi è occorso di accennare sopra la stessa questione, vale a dire che molti deputati sono usi a studiare il complesso delle leggi allora solo che sono distribuite le relazioni delle Commissioni, perchè queste assai frequentemente mutano le leggi, e possono anche proporre importanti variazioni ai capitolati che talvolta sono annessi alle leggi, e talvolta, come in questo caso, ne formano l'essenza.

Del rimanente, torno a dirlo, lo spazio di 24 ore statuito dal regolamento è un *minimum*, un'eccezione, perchè è quasi impossibile che in quell'intervallo si possano studiare le questioni difficili e gravi.

LANZA. Anche attenendosi rigorosamente alle disposizioni del regolamento non si può rinvocare in dubbio che la Presidenza e la Camera si troverebbero perfettamente in diritto di discutere ora questo progetto di legge.

Stimo poi che non sarebbe convenevole il protrarne la discussione per l'importanza di esso, o per difetto del tempo necessario per istudiarlo, perchè, come il deputato Torelli dianzi osservava, il progetto attuale è identico a quello che fu presentato dal Ministero nell'antecedente Legislatura.

Nè vale il dire che i deputati attendono a studiare i progetti di legge quando le relazioni delle Commissioni sono distribuite, perchè i medesimi, prima di essere dibattuti dalle Commissioni, sono studiati negli uffici. Ciò stando, nessuna mutazione rilevante essendosi operata al progetto attuale, ne viene che gli stessi studi fatti dai deputati che sono usi di frequentare gli uffici, possono già valere per le discussioni.

Da ultimo noterò che questo progetto venne già a lungo discusso nella Sessione passata...

VALERIO. Domando la parola.

LANZA... e le questioni a cui dà luogo furono già ampiamente dibattute. Vero è (e qui intendo di prevenire una difficoltà che forse mi muoverà il deputato, il quale poc'anzi ha domandato la parola) che questo progetto fu discusso in un'altra Legislatura, e che ora si trovano alcuni deputati nuovi; ma è vero altresì che per quel che concerne la massima parte dei nostri colleghi può calzar benissimo la mia osservazione.

Notisi poi ancora che per varie ragioni, che non verrò ora riandando, non essendo finora molti i lavori che furono condotti a fine, sebbene la Sessione sia assai inoltrata, non sarebbe opportuno consiglio che la Camera, protraendo la discussione di questa legge, sospendesse nuovamente le sue sedute.

Se si continua di questo passo, e si differiscono le discussioni ancora quando i progetti di legge sono in pronto a tenore del regolamento, giungeremo al fine della Sessione senza che dalle medesime derivi per la nazione quel frutto che essa ha diritto di attendere dall'opera dei suoi rappresentanti.

VALERIO. Io credo che sia dovere dei legislatori non di far molte leggi, ma di farle buone, e che per farle buone convenga studiarle. Io, che sono solito a frequentare gli uffici, dirò che le ragioni addotte dall'onorevole Lanza non distruggono il mio ragionamento, mentre è chiaro che coloro i quali hanno studiato il capitolato o nel progetto dell'anno scorso o nelle discussioni degli uffici, dovevano ancora per certo aspettare se le ragioni che stavano pro o contro il capitolato venivano infirmate dalle deliberazioni della Commissione incaricata di esaminarlo partitamente.

In quanto alla questione di diritto essa sta interamente per la mia tesi. Il regolamento prescrive infatti che trascorran almeno 24 ore dalla distribuzione di un progetto alla sua discussione.

Ora, la distribuzione del progetto di cui presentemente si ragiona fu fatta ieri mentre eravamo in seduta; quindi, a rigore di termini, le 24 ore non sono trascorse. Ripeto poi che questo termine di 24 ore è un limite anormale, eccezionale, è un *minimum*, e questo *minimum* non dee servire di regola, perchè potrebbe accadere per le leggi avvenire ciò che pur troppo si verificò per le leggi passate, potrebbe cioè succedere che le leggi fatte in una Sessione si dovessero riformare nella Sessione seguente, sorte questa che toccò già a leggi molto importanti, e ch'io vorrei non si producesse più per l'avvenire.

PRESIDENTE. Il deputato Valerio fa dunque istanza perchè la discussione di questo progetto sia rimandata?

VALERIO. Non faccio alcuna istanza. Ho esposte delle considerazioni che reputo gravi. La Camera le apprezzerà.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Non toccherò il principio se si possa o no discutere un progetto di legge prima che siano scorse 24 ore dalla sua distribuzione, poichè il deputato Valerio disse essere questa un'eccezione e non la regola; solo avvertirò che, se talvolta può farsi luogo ad eccezione, egli è appunto per questo progetto di legge, perchè, come diceva l'onorevole Lanza, non solo questo progetto è stato lungamente discusso in un'altra Sessione legislativa, di cui faceva parte il più gran numero dei deputati attuali, ma vi è di più che alcune difficoltà elevatesi sul progetto di questa legge, ed in vista delle quali la Camera non lo adottò con piccolissima differenza di voti, sono state appunto tolte nella legge nuova. Se l'onorevole Valerio ha esaminato la relazione del Ministero, avrà riconosciuto che il Ministero si è accuratamente adoperato per togliere di mezzo tutte quelle obiezioni per causa delle quali la legge non era stata adottata nella passata Legislatura. Parmi dunque che la cosa sia a tal punto che basti e la semplice lettura della relazione del Ministero e quella del capitolato che vennero presentati, se non erro, circa un mese fa, per formarsene una perfetta idea.

MICHELINI G. B. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MICHELINI G. B. Io sono del parere dell'onorevole Valerio, essere meglio fare un minor numero di leggi, ma farle buone, e la precipitazione nuocere ai lavori legislativi. La soverchia precipitazione è stata giustamente rimproverata ad una vicina legislazione, e noi dobbiamo guardarci dall'incorrere la stessa censura.

Il deputato Valerio proponeva si sospendesse la discussione d'entrambe le leggi che sono all'ordine del giorno, vale a dire quella sulla ferrovia a cavalli, e quella sui mediatori. Membro della Commissione di quest'ultima, io mi restringerò a parlare di essa, e dirò che la Commissione ha fatto al progetto ministeriale, quantunque fosse stato approvato dal Senato, radicali variazioni.

Per quest'ultima legge adunque non militano le ragioni addotte da alcuni perchè si discuta immediatamente quella sulla ferrovia a cavalli. Anzi, essendo, si può dire, una legge nuova, ed avendo il Ministero aderito ai cambiamenti proposti dalla Commissione, credo opportuno che i deputati esaminino diligentemente il nuovo progetto, tanto più che trattasi di materia molto importante. Credo quindi che oggi non si debba discutere la legge sui mediatori.

PRESIDENTE. Dunque cominceremo dalla discussione

di questo progetto di legge sul quale non vi può essere opposizione; tanto più che ieri, quando diedi lettura alla Camera della materia che era all'ordine del giorno, e che fu per eccezione sentita, non si fece alcun richiamo in proposito.

DISCUSSIONE E APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA COSTRUZIONE DI UNA STRADA FERRATA A CAVALLI DA SAMPIERDARENA A GENOVA.

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta sul progetto di legge portato all'ordine del giorno per la concessione di una ferrovia a cavalli da Sampierdarena a Genova. (Vedi vol. Documenti, pag. 1278.)

La parola spetta al deputato Cavallini.

CAVALLINI. Il signor ministro dei lavori pubblici presentava l'anno scorso un progetto di legge diretto a stabilire l'apertura e l'esercizio di una ferrovia a cavalli che mettesse in comunicazione la stazione di Sampierdarena col porto di Genova.

La Commissione incaricata di riferire su quel progetto, a voti unanimi lo respingeva, e la ragione principale su cui essa appoggiava il suo rifiuto consisteva in ciò, che la ferrovia a cavalli dovesse considerarsi come una dipendenza della ferrovia principale dello Stato, e che quindi non potesse a meno di apportare una forte concorrenza a danno di quella strada per la quale lo Stato ha sopportato sì ingenti sacrifici.

La Camera adottava la proposta della Commissione, e così invece di approvare la convenzione stipulata tra il comune di Sampierdarena ed il Governo, in vista della non contestata utilità in massima d'una ferrovia sussidiaria a quella già esistente tra il porto di Genova e la stazione di Sampierdarena, autorizzava invece il Governo stesso ad eseguire quella ferrovia a cavalli a spese dello Stato.

Ora il signor ministro ci presenta lo stesso progetto.

So che la Camera non è vincolata dai voti precedenti; è che può oggi, massime se fossero variate e modificate le circostanze, approvare quello che ha rigettato negli anni antecedenti; so pure che allorquando è questione di trattati con estere potenze, o di convenzioni con terzi, conviene od approvare puramente e semplicemente il trattato o la convenzione, oppure rigettarli.

Però non è nuovo nemmeno il caso in cui, trattandosi di convenzioni con privati, la Camera prima di accordarvi il suo voto favorevole abbia richieste modificazioni alla convenzione già stipulata dal Governo.

Una prova l'abbiamo nella convenzione che era stata stipulata colla ditta Rubattino per una più pronta e frequente comunicazione tra la terraferma e la Sardegna.

Io però non intendo di proporre modificazioni al progetto in discussione; sono pronto ad approvarlo od a rigettarlo; senonchè, siccome le relazioni tanto del signor ministro quanto della Commissione sono, a mio avviso, ben lungi dal dimostrare che il nuovo progetto non nuoce punto all'interesse generale dello Stato, e che le modificazioni che il signor ministro vi ha introdotte tolgono di mezzo le gravi difficoltà che cotanto diffusamente furono addotte nell'ultima Sessione, così io non potrei deporre il mio voto favorevole nell'urna, se lo stesso signor ministro non dimostrerà più conchiudentemente la convenienza nell'interesse dello Stato di approvare la convenzione della quale si tratta.

Sette sono le modificazioni che il signor ministro dei lavori

pubblici ha introdotte nella primitiva convenzione stipulata nel 1833 tra esso ed il comune di Sampierdarena.

Secondo la primitiva convenzione era in detto articolo stabilito che, in caso di decadenza per parte della società dal diritto di questa strada, lo Stato subentrasse nella concessione del comune di Sampierdarena coll'obbligo di rifondere a giudizio di periti le spese già fatte dal comune.

Evidentemente la prima modificazione è contenuta nell'aliena dell'articolo primo della convenzione.

Nella convenzione primitiva era stabilito che in caso di decadenza dalla concessione nella quale il comune di Sampierdarena fosse per incorrere, vi subentrasse lo Stato coll'obbligo della rifusione a giudizio di periti delle spese già fatte dal detto comune.

A questo riguardo io faceva già osservare sino dall'anno scorso che codesta disposizione non poteva a meno di ravvisarsi soverchiamente gravosa allo Stato, siccome quella che tendeva ad addossare allo Stato medesimo il peso di tutta l'opera nel caso in cui il comune di Sampierdarena per qualunque causa, dopo iniziati i lavori, più non li proseguisse, e li lasciasse in istato affatto incompleto. Aggiungeva ancora che tanto meno lo Stato avrebbe potuto assumersi cotale obbligazione, laddove quel comune, per fatto a lui solo imputabile, per mera colpa, fosse incorso nella decadenza dal contratto, poichè in caso diverso noi finiremmo per remunerare chi trascurò di adempire alle proprie obbligazioni; ed in certo qual modo daremmo ansa a violare le leggi convenzionali e ad essere immorali. Avvertiva infine che lo imporre allo Stato l'obbligazione di pagare a solo giudizio di periti tutte le spese che il municipio di Sampierdarena avesse fatte, senza distinzione tra quelle che apparissero regolari ed atte allo scopo per cui dovevano essere destinate e quelle che tali non fossero, era atto manifestamente improvido, contrario ad ogni sorta di principii ed alle regole di buona amministrazione.

Il signor ministro dei lavori pubblici non disconosceva l'importanza di queste obiezioni, e, se non erro, rispondeva anzi di non avere difficoltà a che si temperasse alquanto la disposizione contenuta nell'articolo primo, quando la Camera fosse per dare la priorità al suo progetto. Ma la Camera accordava invece la preferenza, come ho già notato, al progetto della Commissione, e quindi non si è potuto variare la disposizione suddetta.

Ora veggo che il signor ministro tenne conto infatti delle considerazioni che ho accennate, poichè si è stabilito che il Governo nel caso di decadenza pagherà al comune a prezzo di stima i lavori eseguiti ed i materiali provveduti, in quanto i primi siano stati bene e regolarmente condotti e soddisfacciano allo scopo della continuazione e compimento dell'opera, ed i secondi sieno di buona qualità, atti e necessari alla sua continuazione e compimento.

Riconosco che la variante apportata all'articolo primo corregge alquanto l'enormità della primitiva disposizione, ma per verità debbo pure confessare che avrei desiderato assai che il Governo non si fosse limitato a tale modificazione; avrei voluto che il fatto solo della decadenza non imponesse senz'altro l'obbligo allo Stato di rilevare le opere già eseguite dal comune di Sampierdarena, ma facesse invece facoltà al Governo di rilevarle o non rilevarle, secondochè lo avesse o no ravvisato conveniente nell'interesse dello Stato. Ed ognuno vede la differenza grande che esiste tra il caso in cui il Governo sia costretto per obbligo assunto a rilevare e pagare ed il caso in cui il rilievo ed il pagamento dipenda dal savio suo arbitrio.

La seconda modificazione è quella contenuta nell'ultima parte dell'articolo secondo, la quale fa facoltà al comune di Sampierdarena di eseguire coll'approvazione del Governo quelle modificazioni alla direzione della linea che fossero trovate più convenienti allo scopo di protendere l'esercizio sino alla stazione di Sampierdarena. Questa disposizione nuova, se può arrecare vantaggio al municipio concessionario ed allo scopo dell'opera, non torna però per nulla pregiudizievole all'interesse generale dello Stato, massime coll'obbligo che è imposto al comune di Sampierdarena di riportare l'approvazione del Ministero; ed io sono ben lungi dal farvi opposizione alcuna.

La terza modificazione si legge all'articolo 11. Secondo il primo progetto il Governo poteva prescrivere tutti quegli sviatoi e recessi che si rendessero necessari per la sicurezza e la regolarità del servizio. Secondo il progetto in discussione non si parla più di regolarità di servizio, e solo si accenna agli sviatoi e recessi richiesti dalla sicurezza. Io inclino però a credere che la regolarità del servizio sia inchiusa nella sicurezza del servizio stesso, e non mi soffermo più oltre in proposito.

La quarta modificazione si legge nell'articolo 22 della convenzione, là dove è contemplato il caso del riscatto dopo 30 anni a favore dello Stato.

L'anno scorso erasi convenuto che il modo ed il corrispettivo del riscatto fossero all'evenienza del caso regolati tra il Governo ed il comune, in guisa che il corrispettivo del riscatto a pagarsi al comune non venga a riuscire minore della somma da esso effettivamente spesa nell'eseguimento dell'opera.

In quest'anno invece colla nuova convenzione si è stabilito in modo definitivo quale debba esserne il corrispettivo. Se questo corrispettivo al comune di Sampierdarena non è tenue, non si può però contestare che in questa parte il progetto nuovo è di gran lunga preferibile al primo, siccome quello che tronca la via a qualsiasi controversia che potesse elevarsi nella fissazione del corrispettivo medesimo, e questo viene determinato non già dal valore delle opere o dalla somma che avesse il comune di Sampierdarena erogato, bensì dall'introito netto degli ultimi cinque anni, dedotte le due annate minori.

La quinta modificazione è quella contenuta nell'articolo 31. A termini della prima convenzione la tariffa, il sistema economico del servizio e le disposizioni regolamentarie e disciplinari dovevano essere determinate d'accordo tra il Governo ed i rappresentanti legittimi del comune concessionario. A tenore invece della convenzione nuova, al solo Governo spetta di provvedere al riguardo, e ad esso non incombe altro obbligo, tranne quello di sentire il comune di Sampierdarena. Questo è pure un miglioramento ora apportato al progetto, ed io nol nascondo.

Finalmente nella nuova convenzione il Governo introdusse di nuovo due articoli, l'articolo 32 e l'articolo 33, sui quali io intendo chiamare specialmente l'attenzione della Camera.

L'anno scorso trattavasi di formare una sola ferrovia a cavalli, la quale mettesse in diretta comunicazione l'abitato di Sampierdarena col porto di Genova, e quella doveva essere tutta costruita a spese esclusive del comune di Sampierdarena. Oggi il signor ministro dei lavori pubblici ha invece ideato la costruzione di due strade, l'una a cavalli a beneficio del comune suddetto, l'altra da attivarsi colla locomozione per parte del Governo. Così il Ministero ha creduto di conciliare l'interesse del comune di Sampierdarena con quello dello Stato. So che le merci che affluiscono al porto di Ge-

nova sono tali e tante che non possono essere sì agevolmente trasportate tutte in modo regolare per mezzo della ferrovia attualmente esistente. Mi risulta anche che, a causa della forte pendenza, forse del 2 per cento che conviene superare per il tratto della piazza di Caricamento alla stazione di Sampierdarena, il trasporto delle merci pesanti riesce passivo anziché attivo, ed ammetto perciò potersi costruire altra ferrovia secondaria, la quale meglio raggiunga lo scopo.

Sia qui io non discorderei dal signor ministro. Ma egli va più oltre; egli, mentre intende costruire una ferrovia ausiliaria a quella principale dello Stato già esistente, propone pure che si accordi la facoltà al comune di Sampierdarena di formarne una terza a cavalli, la quale, come le altre due, dal porto di mare abbia diretta comunicazione colla stazione della ferrovia dello Stato in Sampierdarena. Così il timore della concorrenza che la Camera manifestò nell'anno scorso sussisterebbe tuttora, se non in tutto, certamente almeno in parte. Ed invero è ovvio lo scorgere che la ferrovia a cavalli che si prefigge di stabilire quel municipio, per il più facile accesso che avrebbe ai magazzini ed alle case di Sampierdarena, eseguirebbe il trasporto di quasi tutte le mercanzie destinate per quel comune, e priverebbe così la strada ferrata dello Stato del corrispondente introito che altrimenti sarebbe necessariamente affluito nelle casse dello Stato. Ed è pure manifesto che sopra una ben lieve scala, se vuoi, la ferrovia a cavalli medesima sottrarrebbe a quella dello Stato merci eziandio che fossero destinate per regioni più remote. E se ciò è vero, sembrami che, se veramente vi ha bisogno d'una ferrovia ausiliaria, meglio sia che la si costruisca intieramente ed esclusivamente dallo Stato, come già volle la Camera l'anno scorso, ché in questa guisa qualunque pericolo sarebbe tolto di mezzo.

Tanto più io penso essere da preferirsi questo sistema a quello del signor ministro, in quanto che, secondo la proposta di esso, lo Stato verrebbe ad essere ugualmente gravato di una ragguardevole somma.

La spesa totale, per eseguire la ferrovia a cavalli, secondo il primitivo progetto, non oltrepassava le lire 550,000.

PALROCAPA, ministro dei lavori pubblici. (Interrompendo) Non mi pare si limitasse a questa somma.

CAVALLINE. Così almeno risulta dalla relazione della Commissione, la quale non fu punto contestata da alcuno. Or bene, qual è la somma che sarebbe chiamato ora lo Stato a sopportare secondo il metodo del signor ministro? Quella dalle lire 265,463 alle lire 291,557. Il signor ministro vorrebbe congiungere il tronco di strada già costruito tra la stazione di Sampierdarena e la cava della Coscia colla ferrovia a cavalli che si tratterebbe di accordare al municipio di Sampierdarena. Il punto di congiunzione sarebbe fissato allo sbocco della galleria di San Benigno, e da questo punto sino allo scalo in mare il Governo potrà valersi e della galleria e della ferrovia in comune col municipio suddetto. Ma per questo diritto di comunione che lo Stato acquisterebbe, bisogna rimborsare al comune concessionario niente meno che l'intera metà della spesa di tutti i lavori eseguiti, dallo scalo sino al punto di congiunzione già da me accennato, compresi lo scalo stesso e le opere prescritte agli articoli 6 e 7 della convenzione, oltre la metà di quella per la manutenzione. Ma se lo Stato deve sottostare ad una spesa di lire 291,000, tanto vale che sostenga anche la restante di lire 259,000 a compimento di tutta la ferrovia che si proponeva l'anno scorso, e che così la strada appartenga esclusivamente allo Stato e presto pure esclusivamente profitti del beneficio che sarà per arrecare il trasporto delle merci a Sampierda-

rena. Ma, obbligati come noi siamo a prestiti, col tasso che hanno i nostri fondi pubblici, le lire 291,000 non si possono avere se non con una somma di circa 350,000 lire, e così ben vede la Camera che ben grave riesce il peso che si tratta di apportare allo Stato.

È ben vero che la congiunzione del tronco di strada dalla stazione di Sampierdarena alla cava della Coscia è facoltativa e non obbligatoria al Governo; ma conviene distinguere a questo riguardo i rapporti tra il Governo ed il municipio di Sampierdarena, e quelli tra il Governo e la Camera. Nei rapporti tra il Governo ed il comune di Sampierdarena ammetto che la congiunzione è puramente facoltativa, e che quindi può eseguirsi o no, secondo che crederà più conveniente; ma nei rapporti tra il Ministero e la Camera la cosa procede ben diversamente. Il signor ministro si induce ad invocare l'approvazione dalla Camera della nuova convenzione in vista appunto, e solo in vista, del beneficio che lo Stato sarà per risentire dalla congiunzione del tronco di strada che giunge ora sino alla cava della Coscia con quella a cavalli da costruirsi dal municipio suddetto. E questo prezzo di congiunzione, in vista della concorrenza che si ammette nel concessionario, a me sembra esorbitante.

Per ultimo, coll'articolo 35 della nuova convenzione, si stabilisce che dopo il periodo di 99 anni, la reversibilità della ferrovia a cavalli abbia luogo per il solo tronco comune alle due ferrovie sino allo scalo nel porto di Genova, ossia per il tronco compreso tra lo scalo nel mare e lo sbocco della galleria di San Benigno; quando invece, a termini dell'articolo 25 della primitiva convenzione, dopo i 99 anni, lo Stato sarebbe entrato in possesso di tutta intiera la ferrovia, e così tanto del tronco da me più volte menzionato, quanto dell'altro compreso tra lo sbocco della galleria di San Benigno e la stazione in Sampierdarena.

Del resto, non posso a meno di notare ancora che, stando il disposto dall'articolo 1, lo Stato può da un istante all'altro esser obbligato, per l'omissione del comune di Sampierdarena nell'eseguire tutte le opere necessarie sino al loro finale compimento, a rilevare tutte le spese già fatte, e quindi a sopportare tutte quelle che sieno necessarie per l'esecuzione dell'opera, e che in questo stato di cose, in quest'alea, in questo pericolo, tanto vale che la ferrovia si costruisca solo ed intieramente dallo Stato.

Per tutte queste considerazioni, ripeto che io non potrò dare il mio voto favorevole alla nuova convenzione che ci è sottoposta, se il signor ministro dei lavori pubblici non mi dimostrerà meglio, e con calcoli almeno approssimativi, il beneficio vero e reale che sarà per derivarne allo Stato in confronto del pregiudizio che sarà per risentirne.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Innanzitutto il deputato Cavallini ha asserito che un progetto di legge, il quale fu respinto nella scorsa Sessione viene ora riprodotto nello stesso tenore, e che, sebbene una nuova Legislatura possa approvare i progetti stati dall'antecedente rigettati, tuttavia quest'argomento è tale da far credere che siffatta legge sia meno meritevole d'approvazione. Però lo stesso onorevole deputato, dopo di aver detto che il Ministero aveva presentato una legge identica a quella dell'anno scorso, espose i mutamenti che vi sono stati introdotti. Ora questi, io dico, furono appunto determinati dalle considerazioni state sviluppate in quest'Aula dall'antecedente Legislatura ed alle quali la Commissione erasi in allora appoggiata per proporre la reiezione del progetto di legge.

Parlando anzitutto delle variazioni introdotte nell'articolo primo, mi pare di aver con esse richiesto ciò che si può ra-

gionevolmente esigere da un comune, che qual ente morale vuol essere tutelato dall'autorità governativa senza mettere ostacoli esorbitanti o vincoli contrari al principio adottato di favorire lo sviluppo dell'industria, e massimamente secondando quei corpi morali che si determinano a consacrarvi i loro mezzi. Quando il comune per qualsiasi circostanza venga a trovarsi in condizione di non poter continuare l'opera che ha impresa, non so che cosa possa esigersi di più dal medesimo che dichiararlo decaduto dalla concessione rimborsandogli le sole spese dei lavori che sieno eseguiti conformemente allo scopo, a cui erano diretti, ed i materiali provvisti, però a giudizio di periti e secondo il loro stretto valore. Mi pare che il muovere dubbio sull'insufficienza del disposto di quest'articolo sia in urto diretto coll'asserzione che questa strada sarà d'una grande utilità, poichè l'utilità di essa indurrà certo il comune ad impiegarvi tutti i suoi mezzi, ed ove per qualsiasi accidente non la potesse condurre a termine, deciderà il Governo a compirla, non rimborsando al comune che la parte utile dei lavori e delle provviste.

Se il comune, accingendosi seriamente all'impresa, riconoscerà più tardi di non poterla proseguire, ciò non potrà altrimenti derivare, secondo l'intima mia convinzione, se non da difetto d'amministrazione, da inutili spese per cattivi contratti, e quindi per un grande spreco di danaro.

In tal caso, poco presumibile, il Governo si assume bensì il carico di continuare i lavori, ma non quello di pagare le spese mal fatte o meno utili, ma i lavori soltanto che soddisfacciano allo scopo della continuazione e compimento dell'opera; e così al comune rimarrebbero i danni e le conseguenze della cattiva amministrazione o del male speso. Sembrami dunque che siasi per tal modo provveduto convenientemente all'interesse dello Stato.

Venendo all'altra osservazione fatta dall'onorevole preopinante, dirò che altro non ho fatto che seguire il metodo approvato dalla Camera in tutte le simili concessioni. Lo stesso dicasi in ordine alle tariffe rispetto alle quali mi sono uniformato ad un voto manifestato dalla Camera in modo così esplicito da portare una variazione in un articolo proposto dal Governo nella concessione della strada ferrata da Vercelli, per Casale a Valenza. In quel progetto di legge il Ministero aveva stabilito che non potessero essere mutate le tariffe se non coll'assenso del Governo: la Camera volle che s'introducesse nel capitolato la condizione che non sarebbe in facoltà della società di aumentare le tariffe, ma solo di diminuirle. Questa identica disposizione fu introdotta nel capitolato della ferrovia di Sampierdarena.

Pare poi al signor preopinante gravissimo l'obbligo che assume lo Stato di pagare la metà della spesa di quella parte di strada che è comune tra il Governo ed il municipio di Sampierdarena; ma per poco che si abbia riguardo ai principii di giustizia, si vedrà che un'opera la quale serve a due distinti enti morali deve essere pagata a spese comuni. È innegabile che entrambi ottengono una notevole economia: la ottiene il comune di Sampierdarena, non meno che il Governo, servendosi ambedue della stessa opera. Ragione vuole quindi che questa si faccia a spese comuni, dacchè e l'uno e l'altro ricavano un vantaggio infinitamente maggiore di quello che avrebbero se un solo dovesse fare esclusivamente tutta la spesa.

La prego poi di considerare che la galleria si fa a due vie, una delle quali soltanto per uso del comune di Sampierdarena, e sarebbe quindi ingiusto il pretendere che pagasse la seconda che serve al solo Governo.

Quanto poi ai calcoli da lui fatti, osserverò che patonmi al-

meno esagerati, perchè l'onorevole preopinante ha accumulato contro giustizia le spese che sono assolutamente necessarie per compiere il tronco di ferrovia fino all'imboccatura della galleria, tronco che essendo di uso del Governo vuolsi da lui eseguire, con quelle cui rileva il concorso nella metà del costo della galleria e degli approdi al mare, galleria ed approdi che costituiscono certamente la maggior parte della spesa; di questa noi non paghiamo che la metà; non vedo adunque come egli possa supporre che noi sopportiamo un carico troppo grave a confronto di quello imposto al comune di Sampierdarena.

Il confronto che egli istituisce non è dunque giusto per due motivi: primo, perchè egli ha messo in cumulo le diverse spese da me sopra accennate; secondariamente, perchè parte dalla supposizione che la spesa totale dell'opera che dovrà sostenere il comune di Sampierdarena non sia che di 500 o di 550,000 lire. Non so donde siasi ricavato questo calcolo.

Io ho presentato i progetti alla Commissione, e la medesima potrà dichiarare esser vero che un primo progetto presentato da Sampierdarena non importava che 560,000 lire, ma che gli esami fatti del medesimo dimostrarono la necessità di aggiungere tali lavori che ne portarono il costo totale a 640 o 660,000 lire. Quest'ultimo è il progetto stato approvato dal Consiglio speciale e che il comune di Sampierdarena si è obbligato ad eseguire colla galleria a doppio passaggio. In conseguenza il Governo, di queste 600 e più mila lire, non viene a pagarne che 219,000 nel caso in cui la galleria non vada rivestita; e se va rivestita in qualche parte, ne pagherà 245,000. Ma anche in questo caso è da ritenersi che cresce pure la quota del comune di Sampierdarena, di modo che, a vece di 660 ne pagherà forse 700,000. Non bisogna dire che il Governo paghi una porzione troppo larga in confronto di quella del comune. Il fatto è che esso non paga che la metà di quel tronco di strada di cui si servono tanto l'uno che l'altro.

Egli dice inoltre che non sa vedere quale utile lo Stato potrà trarne, e ritorna sempre su quell'argomento della concorrenza colla ferrovia di Genova, il quale pare abbia fatto maggiore impressione alla Camera nell'anno scorso, e del quale veramente io non ho mai saputo persuadermi. Qual è la concorrenza che deve temere lo Stato? La concorrenza sarebbe questa, che le merci andassero preferibilmente sulla ferrovia di Sampierdarena, per poi seguirne su quella dello Stato. Ma, come mai si può credere che, avendo lo Stato una strada ferrata continua che da Sampierdarena mette al molo di Genova, dove si possono caricare immediatamente sui vagoni trainati colle locomotive tutte le mercanzie che verranno destinate o per la stazione di Sampierdarena o per tutte le stazioni intermedie sino a Torino e sino ad Arona, come, dico, si può supporre ragionevolmente che il commercio preferisca invece la ferrovia del comune con una tariffa che dovrà essere necessariamente più alta, per essere questa esercitata a cavalli onde giungere egualmente a Sampierdarena e poi seguirne il viaggio? Questo supposto sarebbe assolutamente erroneo.

E difatti, persuaso il comune di questa verità, quando venne da me invitato a nuove trattative, mosse dapprima molte difficoltà, osservando che lo Stato facendo per conto suo una strada che dal molo del porto di Genova metta alla stazione di Sampierdarena direttamente, porta via una gran parte del movimento, se non quasi tutto. A ciò io risposi duplice essere il movimento delle merci, l'uno diretto da Genova all'interno del paese, e questo volerlo conservare lo Stato; l'altro limitato al comune di Sampierdarena.

Di quest'ultimo io credo aver dimostrato all'evidenza non avere lo Stato interesse d'immischiarsi, e non mi farò più a ripetere le già addotte ragioni.

Si tratta infatti di una strada che serve a tutti gli stabilimenti di commercio, a tutti i magazzini che sono in Sampierdarena; d'una strada su cui ad ogni momento i cavalli dovranno fermarsi per portare le merci a questo deposito od a quello, donde risulterebbero un grave imbarazzo per l'amministrazione nel servizio, e difficoltà gravissime che solo potranno essere vinte quando la strada sia in mani del municipio, cioè di quegli amministratori stessi, i quali vi hanno maggior interesse; ma mi si dirà: sarà utile questa strada per lo Stato? Non produrrà alcun danno al futuro dock? A ciò semplicemente risponderò: dove vanno finalmente le merci che transitano su questa ferrovia? O vanno a Sampierdarena per essere consumate sul luogo, e questo non porterà danno alla nostra strada ferrata; o vi vanno in deposito per poi continuare il loro viaggio verso l'interno dello Stato od all'estero, e ciò non farà che aumentare il commercio di quel comune, ma non pregiudicherà mai il dock.

In queste due ferrovie io non vedo dunque concorrenza o rivalità d'interessi tra lo Stato ed il comune, bensì vi scorgo una grandissima utilità per entrambi, attesa la maggior facilità dei trasporti ed il conseguente sviluppo immenso che prenderà il commercio di Genova, il quale non abbisogna di altro che di scali d'approdo e di siti di magazzinaggio e di deposito a facile portata delle merci che giungono in porto.

Ora, col nuovo scalo che si tratta di costruire nel porto di Genova, noi ci procuriamo un facilissimo e sicuro approdo per le mercanzie che non sono destinate a fare sosta, e le quali perciò possono immediatamente trasportarsi a Sampierdarena sulla sua strada ferrata senza pendenza, invece che su quella che con una pendenza del 15 per mille si deve mantenere per la comunicazione tra la piazza di Caricamento e la stazione di Genova. Anche per questo motivo io trovo una grandissima utilità nel lasciare che il comune di Sampierdarena costruisca questa strada.

Quanto alla spesa ripeterò che una condizione più vantaggiosa dello Stato e di minor utile pel comune di Sampierdarena non potevasi ottenere che quella di prorogare il pagamento della quota del Governo ad epoca in cui le finanze non saranno così aggravate, per ora non facendosi che il tronco che è nostro esclusivamente, e che sarebbe veramente inconcepibile fosse posto a carico del comune. Questo tronco costerà dalle 40 alle 46,000 lire; tutto il resto lo fa il municipio di Sampierdarena il quale non riceverà rimborsi che ad opera compiuta.

Finalmente vengo ad un altro appunto statomi fatto per non essersi, come credo, ben esaminato l'articolo relativo della concessione, ed è quello che riguarda la scadenza del termine di concessione. Pare siasi supposto che, alla scadenza del termine di concessione, il Governo non entrerà in possesso che della strada che è sua.

Ma non è questo. L'articolo 23 dice chiaramente:

« Alla scadenza del termine fissato dall'articolo 20 (sono 99 anni), per la durata della presente concessione e pel fatto solo di tale scadenza, il Governo entrerà in possesso della via ferrata, dei suoi annessi, connessi e dipendenti, surrogando il comune nell'usufrutto e pieno godimento di tutti i suoi prodotti. » E notisi che questo è un articolo ripetuto in tutte le concessioni.

All'articolo 33 si dice poi:

« Verificandosi il caso previsto dall'articolo precedente (cioè che il Governo faccia la sua strada), la reversibilità della

ferrovia di Sampierdarena allo Stato, dopo il periodo di concessione fissato dall'articolo 20, avrà luogo per il solo tronco comune alle due ferrovie sino allo scalo nel porto di Genova compresi lo scalo stesso. »

Dunque, se il Governo farà questa strada (e credo che non sia nemmeno da porsi in dubbio, perchè in vista della sua grande utilità, la Camera certamente vorrà approvarla), la concessione resta modificata in favore del comune; e questo è stato dato come un compenso al sensibilissimo aggravio imposto al medesimo, facendo una strada che assorbirà la maggior parte del movimento, cosicchè ad esso non resterà che quello interno, nel quale io non posso credere che il Governo abbia alcun utile d'ingerirsi. Se poi dopo la durata di un secolo il comune avrà la piena disponibilità del suo tronco, esso ne ricaverà un vantaggio senza che ne ridondi danno allo Stato.

Per questi motivi io pregherò la Camera ad approvare la legge, anche perchè ne verrà un grandissimo sollievo all'esercizio della nostra grande linea che altrimenti sarebbe sovraccarico di tale quantità di merci da non bastare a tutti i bisogni, maigrado qualsiasi sforzo e sacrificio di spesa. Sottraendo a questa strada tutto quel materiale, come carboni, ferri ed altre merci grosse che non si porta ai depositi, ma si sbarca per dirigerlo tosto nell'interno dello Stato, noi avremo ottenuto un risultato vantaggiosissimo alle finanze ed al commercio.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Cavallini.

CAVALLINI. Mi limito ad un fatto personale. Il signor ministro ha riconosciuto che, verificandosi il caso della riveribilità della ferrovia a senso dell'articolo 53 della nuova convenzione combinato col precedente articolo 22, lo Stato non entrerebbe nel godimento se non se del tronco di strada compreso tra il porto di mare e la galleria di San Benigno, e conseguentemente ha ammesso che rimarrebbe al comune di Sampierdarena l'assoluta proprietà dell'altro tronco compreso tra la detta galleria e la stazione di Sampierdarena, come io sosteneva; ed io dal canto mio, ad onore del vero, debbo ammettere che era incorso in errore quando affermava che la somma, la quale, in forza della nuova convenzione, verrebbe, in caso di congiunzione della linea, imposta allo Stato, anzichè essere dalle lire 265,463 alle 291,557, sarebbe solo dalle lire 219,463 alle 245,557.

Tuttavia credo bene di osservare che la spesa necessaria per congiungere il tronco che serve al trasporto delle pietre dalla cava della Coscia alla galleria di San Benigno, se secondo la relazione del signor ministro sarebbe di sole lire 40,000, risulterebbe invece dai calcoli esposti dalla Commissione di lire 46,000, cioè di lire 6000 in più.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Anche qui ci è stato errore, lo riconosco.

CAVALLINI. Del resto non ho inteso di fare verun caricamento al signor ministro per aver egli ripresentato il progetto del quale si tratta, e tanto meno credo di avere mancato a quella buona fede che è dovere di ciascun deputato di dimostrare nei suoi discorsi; e se è vero che ho detto avere il signor ministro dei lavori pubblici presentato in questo anno un progetto che non era stato approvato l'anno scorso dalla Camera, ho però soggiunto altresì che egli era nei suoi diritti di farlo, ed enumerando poscia partitamente ad una ad una tutte le variazioni che il medesimo aveva introdotte nella primitiva convenzione col municipio di Sampierdarena, ho con questo fatto evidentemente dimostrato che il progetto riprodotto non era precisamente quello da lui presentato nella ultima Sessione, ma era invece modificato nel senso già da me maggiormente svolto.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Quaglia.

QUAGLIA. Io comincerò dal pregare la Camera ad osservare che il motivo per cui l'anno scorso venne rigettato il progetto di legge, si fu perchè era volontà della maggioranza che il Governo facesse lui stesso quest'opera. Ebbene, ora il progetto di legge propone di fare per sé questo tronco di strada, ma colla differenza che la metà della spesa sarà fatta dal comune di Sampierdarena; e ciò a che condizione? Colla concessione di una strada lunga, direi, quanto la nostra via di Dora Grossa, non col vapore, ma con cavalli, mentre il Governo eserciterà l'altro ramo come se intieramente ed esclusivamente fosse suo. Ora vi presenterò alcuni principii generali su questo progetto.

Gli argomenti coi quali si vuole respingere questo progetto di legge possono considerarsi schierati in due distinte serie: gli uni sono desunti da considerazioni transitorie e d'interesse locale od individuale; gli altri da interessi generali o di Stato.

Benchè dei primi si faccia scarsa parola, io ho in pensiero che nell'animo di alcuni siano i più potenti, come si può evincere dalla lettura delle petizioni presentate, ed io credo sia dovere nostro l'occuparcene seriamente. Si dice infatti, in sostanza, che, ampliato Sampierdarena, apertogli il porto direttamente, il commercio di Genova sarà pressochè tutto assorbito da quel borgo-città. Genova diverrà città inoperosa e come morta. Le sue case, i suoi magazzini scemeranno di valore; sarà deserto il porto franco.

Ed i battellieri petizionanti dicono: noi che vivemmo portando merci dal porto a Sampierdarena, rimarremo senza lavoro.

Io comincerò per dileguare questi gravi timori col ricordare la storia di Genova, quando, al cessare delle barbare nordiche incursioni che distrussero l'impero romano, Genova con Venezia, Pisa e con alcune città spagnuole ed anseatiche sorse al commercio, e vi divenne in poco tempo celebre, potente e ricca; allora era la città ristretta fra le porte dette di *Vacca* e quelle di *San'Andrea* e *Sarzana*; accanto a quelle mura si edificò via via in luogo opportuno; nacque il rione di *Prè*, come ora nacque e s'ingrandisce Sampierdarena; e la natura delle cose fece sì che detto borgo *Prè* divenne parte di Genova, e le porte sue furono (anno 1546) portate a *San Tommaso* ed all'*Arco*; ciò senza lamento di alcuno: niun interesse ne fu lesa, le persone si confusero come si confusero gli interessi stessi.

Alcuni altri secoli trascorsero e condussero seco nuove ampliamenti (anno 1627) e nuove necessità, e Genova trovò opportuno anzi indispensabile cosa di portare più oltre le sue porte, e le pose alla *Lanterna* ed alla *Pila*, verso *Bisagno*.

Anche allora non vi fu doglianza: le persone si mossero, si confusero, e gli interessi di tutti furono avvantaggiati e Genova divenne una delle più cospicue città del mondo.

Ora, dopo tre altri secoli, fortunatamente Genova trovasi angustiata nell'antica sua cerchia; benchè vastissima di superficie, è quasi tutta montuosa, è quasi tutta impraticabile coi nuovi metodi rapidi e grandiosi del moderno commercio, della moderna industria. Essa deve per ciò portare le sue braccia in siti adattati a questo nuovo stato di cose. E suo campo dev'essere, non solo la spiaggia fra *Bisagno* e *Polcevera*, ma ogni vicino piano ove possa recarsi a buon prezzo il negoziante, il fabbricante per operare rapidamente ed in grande. Il fare ciò è una necessità dei tempi; il sottomettersi ne è un'altra per l'antica Genova.

Egli è verissimo che l'antica cerchia bastò nei tempi andati all'opulenza di Genova. Ma in tali tempi il suo commercio era

pressochè esclusivamente marittimo : essa non aveva strade praticabili se non da muli, verso terra, e nel suo seno, nei suoi viottoli ristretti e tortuosi non potevano circolare che uomini a piedi, ovvero bestie da soma : in esso operavano infatti soltanto o queste ultime od i facchini e gli artieri uniti in varie corporazioni con diritti esclusivi e con monopolio di esercizio.

Ciò potè sussistere senza grave danno finchè Genova non incontrò sui suoi mercati oltre mare nissun potente avversario ; essa anzi riceveva nel suo seno le navi d'Oriente che venivano a fornirsi di merci straniere ; ma questo stato di cose venne a poco a poco cambiando, ed i rivali suoi furono grandi di territorio, di popolazione, di armi ; furono Inghilterra, Francia ed altri popoli inciviliti, di nuovo comparsi sulla grande scena del mondo.

Genova riconobbe gli ostacoli che gli impedivano di competere con questi suoi nuovi avversari ; essa riconobbe che le sue viete costruzioni più non bastavano. Ma essa aveva a lottare colla configurazione del suo suolo erto e scoglioso, con la fabbricazione del suo porto che non aveva che pochi scali per sbarco e poco fondo di mare, e col genere di edifizii della città, fatti in luoghi montuosi più o meno discosti dal mare. A tali difetti il commercio suppliva col denaro : in vece di macchine, di meccanismi, di comodi accessi che avevano le sue rivali, essa non ebbe che l'impiego delle braccia numerose di uomini, i quali in frotte di 10, di 12, di 20 vedevansi portare botti, casse, colli, e dove ? O nel porto franco o in depositi fittizi, ossia magazzini dispersi per la città, ma soggetti alle noiose discipline, agli aggravii della dogana, con perdita considerevole di tempo, di denaro, di fatica.

La necessità aveva obbligato il commercio ad estendere ai di fuori di sè il campo del porto franco, almeno per i grani, per l'olio, per i vini, pei salumi ed altro ; appunto come ora si sente la necessità di estenderlo in *dock*, sia esso nel porto, od in Sampierdarena. Essa inoltre manca totalmente di sufficienti locali per contenere in buon numero le merci voluminose come legni da costruzione, mattoni, tegole, marmi, cotoni, grani, carbone, legna da ardere, *cock*, ecc.

In vista di questi bisogni Genova concepì vari progetti di ampliazione del porto franco, di lavori nel porto, di strade più larghe, di empori, ecc. Fra gli altri ricordo il non lontano progetto della Camera di commercio di estendere l'area del porto franco a tutto il locale che lo circonda, abbattendo case e palazzi ora occupati da folla popolazione nel borgo che mette al molo vecchio.

Ricordo quell'altro progetto di un suo celebre professore, Mutteto, che proponeva di formare una galleria sotterranea passante sotto il colle di Granarolo per unire la valle del Lagaccio, ossia porto San Tommaso nell'interno di Genova con Rivarolo in Polcevera.

Genova, il ripeto, aveva da lungo tempo riconosciuto che essa non poteva più essere esclusivamente marittima, poichè aveva trovato rivali giganti e vegeti e robusti ed avveduti nei due emisferi, e che non le conveniva più di limitare il suo commercio al mare. Per il passato i monti impraticabili per difetto di vie la disgiungevano dall'interno d'Italia ; la disgiungeva altresì la politica colle sue frontiere ; essa vagheggiava l'accesso al nostro mercato interno del continente, che la natura le indicava nel Piemonte, nella Lombardia, nei ducati.

La sua riunione colla Francia nel 1804 fece sparire queste ultime, ma non i primi ; e solo dopo la sua unione al Piemonte si apersero le strade, si poterono superare gli Appennini con poca spesa, ed arrivare a quel nuovo mercato, sul

quale però Genova trova ancora altri concorrenti che vi giungono, benchè più lontani di lei, quali Trieste e Marsiglia ; la crescente prosperità di Livorno era pure in parte l'effetto della decadenza di Genova.

Riassumendo in poche linee le cause che influivano a scemare il commercio, od impedire l'aumento della prosperità industriale di Genova, diciamo che esse consistevano :

1° Nell'esuberanza, nella molteplicità, nella fiscalità delle tasse di navigazione, di dogana, di porto, di sanità, di commercio, di municipio, di polizia, di corporazioni privilegiate, nei diritti differenziali, ecc., che col tempo si accumularono sul commercio ;

2° Nelle maggiori spese (oltre le precedenti) necessitate per l'esercizio pratico del commercio, cioè il più caro prezzo, in rapporto ad altre piazze, della mano d'opera, cioè del *camalaggio* con privilegi di esclusivo impiego, con tariffe elevate di prezzi obbligatorii ; e ciò senza possibile risparmio col concorso di macchine o di carriaggi ;

3° Le maggiori spese ed i ritardi cagionati dall'insufficienza, dalla sconvenienza di locali per riporvi le merci, la loro lontananza dal porto, l'incomodità delle vie, la loro posizione, ecc., l'insalubrità per certe merci, ecc.

Non ci occorre qui parlare degli ostacoli derivanti dalle tasse di navigazione ed altre, a cui il Parlamento ha provveduto iniziando il sistema di libero commercio. Provvide altresì il Governo in gran parte al difetto di comunicazioni economiche verso l'alta Italia colla strada ferrata ; e vi provvede altresì il progetto che vi si propone ed è attualmente sottoposto alle vostre deliberazioni.

Comunicazioni facili e poco costose e pronte, minima spesa nella mano d'opera e nei movimenti, ecco ciò che deve aversi di mira da chi vuole sinceramente la prosperità del nostro commercio e quella individuale dei Genovesi.

I progetti recenti di *dock* commerciali, quello di varie strade ferrate in ogni direzione, come per la Toscana, quella per il Parmense sul Bisagno, quello di altre costruzioni marittime tendono allo stesso scopo.

Col progetto che vi si presenta si arriverà a far godere il commercio di Genova di comode comunicazioni col Piemonte, colla Lombardia, colla Svizzera, e, per il commercio di mare, di comodi e spaziosi depositi che sono possibili nella bella pianura di Sampierdarena. Ivi le merci voluminose potranno essere ricoverate, sorvegliate dalla dogana, e spedite con poca spesa. Ivi i salumi, i carboni fossili, gli spiriti, i vini, i cotoni, le lane, i marmi potranno trovare adatti locali, mentre tutte le altre merci che sono le più delicate e di valore avranno più conveniente ricovero nell'antico porto franco.

Così pure dicasi degli stabilimenti di manifatture. Queste ora non possono esistere con profitto se non con grossi capitali ed in luoghi spaziosi : alle medesime occorre trovare la minore spesa possibile sia in fitti che in trasporti, che in salari. Tutto ciò si potrà trovare fuori di Genova antica. Gioverà pure a renderle possibili il minor costo di trasporto delle materie prime che alimentano il loro lavoro, come per lavorare ferro, per far olio, legnami, carbone.

E qui ci giova incidentalmente notare che i $\frac{4}{5}$ delle merci, come dei palagi e dei terreni di Sampierdarena sono di cittadini genovesi, e non di abitanti di Sampierdarena.

Quando il paese si è di buon grado disposto a fare i grandi sacrifici che fece per il sistema di libero scambio che diminuì od annullò i dazi lucrosissimi che ne ritraeva, scemando gli introiti doganali di milioni, egli si promise di raccoglierne i frutti non tanto direttamente che indirettamente. Ma ciò non sarà possibile se ci arrestiamo a mezzo cammino.

* Cosa ci vuole per ottenere questi frutti? Convieni che a Genova concorrano in maggior numero le navi e le merci, poco importa se sia Genova città, Sampierdarena, Chiavari o Savona, purchè sia nella patria ligure. Cosa è necessario perchè le navi arrivino in maggior numero? È necessario che vi trovino il loro conto. E come possono trovarvi il loro conto? Essendo ivi soggette alle minori spese possibili sia di denaro che di tempo; godendovi della maggiore possibile libertà, di grandi facilità di spaccio o di deposito di loro merci, non che di ricaricare oggetti di commercio trovandovi un ben assortito emporio, grandi facilità di movimento e di prezzi. Il transito per la Germania vi farà suo scalo o suo deposito, se vi troverà il suo tornaconto.

Le navi trovando la loro convenienza di venire a Genova, vi porteranno quello che ora recano altrove, e Genova potrà essere quello che fu anticamente.

Chi profitterà di tutto ciò? Non solo Sampierdarena, è evidente: non solo Genova con Sampierdarena, ma in massa il commercio dello Stato. In Genova od in Sampierdarena vi guadagneranno direttamente i negozianti di merci ed indirettamente i venditori di qualsiasi oggetto di consumazione, siano derrate che opere manufatte o di arte; vi guadagnerà indirettamente il proprietario di case o di fabbriche, o di tenute agricole; vi guadagnerà il bracciante, il battelliere, la povera donna, e ciò mercè il più abbondante lavoro prodotto dalle maggiori transazioni ed operazioni commerciali; vi profitterà tutta la città, tutta la popolazione d'ogni ceto; ma infine vi guadagnerà il municipio, la provincia, lo Stato, coll'aumento dei prodotti delle tasse dirette ed indirette, sempre porporzionali alla quantità degli affari, al numero ed alla ricchezza della popolazione.

Infine si farà meno urgente la spesa del *dock* del porto, che il commercio fatto più ricco per mezzo di più grandioso traffico, potrà intraprendere e di cui in primo caso potrà fare le veci la linea di magazzini che Sampierdarena potrà innalzare lungo la sua via a cavalli.

Riepilogando quindi il sin qui detto, credo accettabile il progetto:

1° Perchè è dimostrato che non è soltanto opera d'utilità municipale, o se vuoi individuale, ma pubblica, poichè è innegabile che tende ad aumentare il commercio di Genova col diminuire le spese di mano d'opera, e di camallaggio, cioè dei trasporti interni, vale a dire col far arrivare un maggior numero di navi in porto, e coll'aumentare l'importazione e l'esportazione di maggior numero di mercanzie, sì per mare, che per via di terra, sì di consumazione che di transito;

2° Non esservi antagonismo fra gl'interessi del fisco e gli interessi del commercio privato, anzi la prosperità di questo essere base di quella dell'altro;

3° Essere conveniente ed economico il progetto, perchè il Governo trova la metà di una spesa di un'opera della quale gli utili principali saranno suoi, essendo ben minori e ben distinte le operazioni locali di un chilometro di strada a cavalli, e quella internazionale ferrata a vapore che traversa lo Stato, e mette a Stati stranieri;

4° Essere logico, dopo aver fatto ingenti sacrifici, e leggi numerose per attuare il sistema di libertà commerciale, di continuare quel sistema nelle sue applicazioni, per ottenerne i vantaggiosi risultati.

In conclusione, questo progetto mi par conveniente:

1° Sotto l'aspetto dei principii della scienza che dice e dimostra che la ricchezza pubblica ha per fondamento la ricchezza privata: poichè col progetto ciò si otterrà aumentando

il commercio col diminuirne le spese e il tempo dell'opera sua;

2° Sotto l'aspetto pratico, o della sua applicazione, certo essendo che non vi sarà danno, bensì vantaggio all'erario, poichè il Governo ottiene a metà prezzo ciò che dovrebbe fare da sè solo, come a lui solo resta l'utile dell'esercizio della strada ferrata a vapore; non vi sarà danno ma bensì vantaggio a Genova, poichè a Genova giova infallantemente tutto ciò che ha per risultato un più copioso afflusso di navi, e di transazioni nella cerchia di cui essa è anima e centro: ed i maggiori affari di commercio per indiretta conseguenza faranno il beneficio dello Stato, della provincia e dei privati genovesi.

GUGLIANETTI. Il signor ministro nel difendere il progetto di legge testè presentato alla Camera sostiene di aver rimosi gli ostacoli che si opposero l'anno scorso all'adozione del progetto allora presentato. Io credo che in parte egli abbia raggiunto questo scopo, ma sono pure di avviso che, per altra parte abbia rese ancor più gravi alcune obiezioni, che allora si facevano alle sue proposte. Fra la Camera e il Ministero nell'anno scorso si dissentiva solo sul punto a carico di chi dovesse l'opera intraprendersi; ma si concordava in ciò che dovesse costruirsi una strada ferrata a Sampierdarena onde tradurre le merci specialmente di gran peso e volume.

La Commissione proponeva che l'opera si costruisse a spese e nell'interesse dello Stato: il Governo voleva all'incontro che si concedesse al comune di Sampierdarena. Il Ministero ha creduto di troncare la questione con un trovato di cui ammiro la grande semplicità.

Invece di una sola ferrovia ne propose due: una per lo Stato, un'altra per il comune, sperando per tal modo di accontentare tutti. Ma se il trovato è semplicissimo e corrisponde in parte al bisogno allora sentito, conviene vedere con quali condizioni e con quali carichi per ambe le parti si raggiunga questo scopo.

Esaminando le condizioni della concessione accordata dal Ministero al comune di Sampierdarena, io trovo che il comune è dispensato dall'obbligo di qualunque cauzione, mentre per generale consuetudine, sia nel nostro che negli esteri paesi, allorchè si tratta di opere di pubblica utilità, di opere specialmente che possono tornare vantaggiose, non solo al concessionario ma anche ad altri, si suole imporre l'obbligo della cauzione.

In caso poi che il comune incominci l'opera e poi si arrestiti nella sua esecuzione non vi è alcuna pena, bensì gli è riservato il diritto di essere rilevato delle spese già fatte dal Governo a termini di perizia.

Quindi è evidente che il comune, mancando alle sue obbligazioni non perderà nulla, ed è assicurato anche da questo pericolo.

Il Governo concede inoltre al comune la riduzione del dazio di entrata pei *rails*, pei cuscinetti e per le macchine, il che si risolve in un vero sussidio in danaro al comune, perchè è lo stesso che accordargli un beneficio netto di alcune migliaia di lire che avrebbe dovuto pagare al Tesoro nazionale.

Vi è il riscatto dopo 30 anni, cioè dopo il termine massimo che concedesi a tutte le società, anche a quelle le cui opere presentano il maggior pericolo.

Vi è la durata di 99 anni. Io non so se in alcuna concessione di opere, che offrissent il minor profitto a coloro che le intraprendevano, si sia accordato un maggior termine. Abbiamo veduto in Francia e in altri paesi concedersi strade ferrate, che sicuramente non presentavano tanti vantaggi,

come offre questa strada, e determinarsi un tempo assai più breve. Il termine di 99 anni è il più lungo che si possa concedere alle intraprese di simil fatta per la cui esecuzione si debbono incontrare le più gravi spese, senza la prospettiva di un adeguato profitto.

Finalmente si concede il pagamento della metà della spesa incontrata pel tratto, in cui questa via è comune al Governo ed a Sampierdarena. A questo proposito è da osservarsi che presso al mare si fa uno scalo, poi dopo un breve tratto di strada s'incontra la galleria di San Benigno, ed allo sbocco di questa galleria le due linee sin qui parallele e contigue si dipartiscono. Sul tronco parziale del Governo io non ho nulla da osservare; ciascuno provvede al suo interesse; ma pel tronco comune, cioè per la via che dallo scalo mette a questo in cui le due linee si biforcano, non mi pare giusto che il Governo debba pagare la metà intera di tutte le opere, e la metà, non solo delle spese fatte per la prima costruzione, ma anche della manutenzione pendente il godimento.

Il signor ministro dice che questo è il meno che si possa dare; ma io gli domanderò che cosa voleva dare di più. Aggiungerò che non si tratta solo della spesa della costruzione per la parte principale, ma anche delle spese accessorie, le quali dovrebbero cadere interamente a carico del comune di Sampierdarena.

All'articolo 6 si dice che: « Saranno a cura e spese del comune eseguite le opere di difesa militare nel porto di Genova strettamente richieste dall'apertura della galleria di San Benigno, cioè un fabbricato per corpo di guardia da erigersi sull'area stessa del ponte da sbarco, altro simile all'estremità occidentale della galleria, due barriere mobili per chiudere i due accessi della medesima ed i lavori necessari per serrare, ove d'uopo, con stabile saracinesca la bocca occidentale della galleria. »

All'articolo 7 si aggiunge:

« Dovrà inoltre il comune di Sampierdarena riservare in uno dei fabbricati che secondo il progetto Argenti si costruiranno sul ponte da sbarco, un locale adatto ad ufficio di dogana ed altro per corpo di guardia dei preposti, ecc. » Ebbene, anche di queste opere, le quali in ogni caso il comune doveva sempre eseguire, quando esso solo costruisse la strada, una metà di spesa gli sarà rimborsata.

Veramente, esaminando tutte queste condizioni, e specialmente se le paragono a quelle concesse ad altre società, che, come ho detto, presentavano assai minori probabilità di guadagno pei concessionari, non so vedere quali maggiori benefici il ministro potesse concedere al comune.

Egli fa appello alla giustizia, e dice nulla esservi di più giusto che lo Stato paghi la metà di un'opera che ad esso pure è vantaggiosa. Lo ammetterei quando non fosse in facoltà del Governo di negare la concessione, quando lo Stato non avesse danno, quando non si stabilisse una concorrenza ad esso pregiudizievole. Ma per quanti ragionamenti faccia il signor ministro, egli non mi potrà negare che molte e molte delle merci di grosso volume si fermeranno nei magazzini di Sampierdarena, per essere in seguito trasportate a quella stazione, e di là nell'interno dello Stato. Ora in questi tre chilometri circa che si percorrono dal punto dello sbarco alla stazione di Sampierdarena lo Stato non avrà più nessun profitto pei trasporti di merci di gran peso e volume, tutto il prodotto sarà del comune.

Dunque è evidente che vi è concorrenza, e conseguentemente danno; nè so intendere che alle povere nostre finanze convenga ora aprire questa concorrenza, convenga dare cioè un evidente scapito allo Stato.

Mi si risponderà che nel progetto è pure riservata allo Stato una nuova ferrovia pel trasporto di quelle merci. Quel tronco sarà certamente utile per le mercanzie direttamente importate alla frontiera, o spedite nelle diverse parti dello Stato; ma non si può contestare, che per la moderata pigione dei magazzini in Sampierdarena in confronto di Genova, quelli saranno preferiti dai negozianti per deporvi le merci per un tempo più o meno lungo, per quindi, secondo la loro convenienza, trasportarle alla stazione di Sampierdarena, e spedirle alla loro destinazione: per tutte queste merci ogni profitto per lo Stato è perduto.

Quantunque io mi confessi profano affatto in materie di arte, ciò nonostante ho voluto studiare se si possa trovar modo di diminuire il grave peso che s'impone allo Stato, senza impedire al comune di Sampierdarena di trarre da quest'opera quel grandissimo vantaggio che si ripromette, e che io non voglio certo contrastargli. Se invece di fare una galleria a due binari, invece di fare due strade parallele e contigue se ne formasse una sola e ad un solo binario, non si potrebbe forse lasciare a carico di Sampierdarena la costruzione della galleria, e riservarsi solo un pedaggio sul tronco che dal Governo si percorre colla locomotiva?

Se anche il comune percorresse la ferrovia con macchine a vapore, se lo Stato non avesse già una strada propria per viaggiatori, e per le merci di minor volume, e di minor peso, allora io intenderei che vi potrebb'essere un ingombro tale da rendere questo progetto impossibile, od almeno non conveniente. Ma dal momento che si è dimostrato più volte che questa nuova strada che si vuol aggiungere all'altra già propria dello Stato, non serve che per le merci di maggior volume e maggior peso, mi pare che il Governo, esercendo la sua nuova ferrovia con locomotive, potrebbe accontentarsi di qualche ora al giorno per praticarvi questo straordinario esercizio, ed il resto del giorno potrebbe interamente concederlo al comune di Sampierdarena, al quale non sarà gran danno il dover ritardare di qualche momento le corse dei suoi vagoni a cavalli.

In questo modo lo Stato non avrebbe alcun peso; bensì otterrebbe le condizioni favorevoli che ho indicate or ora, cioè di avere a sua disposizione una ferrovia pel trasporto delle merci che non gli conviene pel troppo forte pendio trascinare sulla strada ferrata di sua esclusiva spettanza.

Mi resta un'ultima osservazione. Quando nello scorso anno si discusse il progetto di una ferrovia da concedersi al comune di Sampierdarena, il Ministero mosse una vivissima opposizione alla Commissione, la quale pretendeva che l'opera s'intraprendesse a carico e nell'interesse esclusivo dello Stato. Le ragioni addotte allora si deducevano dalla poca prospera condizione delle finanze, cui male si conveniva lo intraprendere a pubbliche spese un'opera, che a miglior prezzo si poteva affidare ad una privata società, la quale troverebbe il denaro necessario a migliori patti del Governo.

Da quell'epoca in poi la condizione della finanza pubblica è peggiorata d'assai; il valore delle cedole dello Stato è di molto ribassato.

Aggiungendo pertanto alle 250,000 lire (quota già calcolata pel concorso dello Stato in codesto progetto) la perdita non minore del terzo cui dovrebbe sottostare nel procacciarsi somme in ragione di lire 75 per cento, il Governo dovrebbe impiegare non meno di lire 300,000, ed anzi molto di più in siffatta intrapresa.

Se perciò si pon mente a che lo Stato ha già una ferrovia di sua esclusiva proprietà, per cui il porto di Genova comunica colla stazione di Sampierdarena, se si osserva che la

nuova ferrovia non sarebbe di utile esercizio che per le merci di maggior peso e volume, io non so convincermi essere ad esso conveniente di sobbarcarsi a questa nuova spesa.

In forza delle ragioni che ebbi l'onore di esporre, a meno che si facciano gravi modificazioni al progetto, le quali tolgano quel grave peso che si vorrebbe addossare alle finanze, per attenermi anche al mandato dell'ufficio III, che mi ha nominato a commissario, io dichiaro che non potrei dare il voto favorevole al progetto di legge in discussione.

TORRELLI. Io sono d'avviso che la convenzione stipulata col comune di Sampierdarena meriti di essere approvata e mi propongo di dimostrare alla Camera la sua utilità.

Io procederò nel mio esame analizzando partitamente la utilità delle parti interessate, e verrò alle ragioni poste in campo dagli onorevoli avversari del progetto e più specialmente dall'ultimo oratore l'onorevole Guglianetti.

L'illustre Randel nel suo rapporto sul dock di Genova ha detto che non eravi miglior prova di certezza per un futuro florido sviluppo di un porto che quella di vederlo frequentato, e far quindi affari anche a fronte di molti incagli; è ovvia la conseguenza che se poi si tolgano questi incagli, quelle cause che facevano sì che pur vi fosse un commercio, sormontandone gli ostacoli, trovando libero il campo, lo svilupperanno su larga scala. La mancanza di spazio per isbarco è finora il difetto capitale del porto di Genova, difetto che si traduce nella perdita annua di enormi somme costituite dal tempo sprecato dai bastimenti nell'attendere il loro turno per potere scaricare le loro merci; a questo si cercherà un rimedio efficace nello stabilire un dock ed in parte si è già cercato da voi coll'aumentare le calate attorno al porto; ma oltrechè occorrerà ancora qualche tempo prima che si realizzi il progetto del dock, dato pure che trovi favorevole accoglimento, avi un'altra circostanza che influisce sinistramente sul prezzo delle merci in Genova, quella del prezzo esorbitante dei magazzini.

Entrambe queste circostanze sono dannose per il commercio, ma lo sono viepiù se vi concorrono unite, e questo è il caso che si verifica attualmente.

Noi abbiamo in tutti i modi possibili cercato di promuovere il commercio, levando un dopo l'altro i vincoli che lo inceppavano, ma questa nostra opera è ancora in gran parte paralizzata dalle circostanze che ho accennate, ed è nostro dovere di levare anche questi ultimi incagli. Lo è poi in modo speciale dopo la legge dell'abolizione totale e completa del dazio sui cereali; questa misura che fu veramente radicale, è destinata a render Genova l'emporio dei grani.

Che ciò sia non solo possibile, ma probabile, e si può dire certo, lo prova il fatto verificatosi in Inghilterra, ove dopo la famosa legge di Roberto Peel sulla diminuzione dei dazi, si costituirono dei depositi ingenti destinati, non già solo per il consumo di quel paese, ma per ovunque ne richiegga il bisogno, e nello scorso inverno si verificò il caso di un bastimento che partì da Londra carico di grano turco per Venezia, e parlai io stesso con una persona che si trovava in Venezia quando arrivò quella nave.

Certo non è la posizione geografica dell'Inghilterra che gli procurò questo favore, sibbene il libero commercio che cerca per prima condizione i luoghi ove può muoversi colla massima libertà e col minor dispendio.

Ora noi abbiamo superato sotto questo rapporto l'Inghilterra, perchè se il suo dazio è piccolo, pur vi esiste, e noi lo abbiamo levato per intero. La posizione geografica di Genova la vince sotto molti rapporti su quella dell'Inghilterra, per essere più centrale, e più vicina in suo confronto ai più

grandi mercati d'incetta di grani in Europa, che sono i porti del mar Nero.

Noi possiamo quindi a buon diritto riprometterci che Genova divenga un grande deposito di grani. Ma permettetemi, o signori, che io mi soffermi un istante sopra un calcolo materiale di spazio. L'illustre senatore Giulio nella relazione sul progetto di legge relativo all'abolizione dei dazi sui cereali, riferì che dalle tabelle statistiche ufficiali del movimento dei grani del porto di Odessa, risulta che la media in anni ordinari dell'esportazione può calcolarsi a tre milioni di ettolitri per anno. Chi è stato in Odessa, od ha letto una descrizione accurata di quella città, sa che vi sono contrade intere unicamente formate di magazzini e non può essere altrimenti, dato che si ammetta che vi sia lo spazio anche solo per due milioni di ettolitri che si trovassero contemporaneamente nei magazzini.

Io voglio supporre che il divenire Genova un gran deposito di grani, un centro di questo commercio, abbia per conseguenza possibile la riunione di un mezzo milione di ettolitri di grano, limite che rifengo molto modesto; ma qual massa di superficie non occorre per deporre quella quantità? Io non credo scostarmi molto dal vero ammettendo che preso un grano coll'altro, un metro cubo di grano pesi due ettolitri; ossia che due ettolitri occupino lo spazio di un metro cubo; per mezzo milione di ettolitri occorrerebbero quindi 250,000 metri cubi di spazio.

Or bene, un magazzino che abbia 10,000 metri cubi di spazio è già un grande magazzino, poichè converrebbe supporlo, per esempio, di una fronte o lunghezza di 50 metri, con una profondità o larghezza di 20 ed altezza di 10. Vede dunque la Camera qual esteso spazio occorrerebbe per un supposto ammasso che pur non costituisce che un quarto di quello che si trova in Odessa, che pure non è che uno dei tanti porti che sono depositi di grano, se anche è il principale. È assolutamente impossibile il trovare in Genova tale spazio, e si noti che gli affitti o pigioni di locali ad uso magazzino sono già cari, è d'uopo quindi di uscire; è d'uopo di far sì che si trovino magazzini a prezzi onesti. Questa è per noi una condizione indispensabile per non veder paralizzati in parte gli effetti della legge sull'abolizione dei dazi, perchè per il negoziante, ed in ultima analisi per il consumatore, spendere una lira per ettolitro a titolo di magazzino od a titolo di dazio, è la stessa cosa; se vi ha un porto ove spende nulla per dazio, e solo una mezza lira per magazzino ei lo preferirà indubbiamente, e questo porto noi l'abbiamo poco lontano, ed è Livorno. Dunque il ridurre ai minimi termini possibili le spese di magazzino è una necessità assoluta.

La proposta strada ferrata adempie a questo scopo, e lo adempie che non si può desiderar meglio, perchè brevissima è la tratta, sicuro il porto per il carico e pronta egualmente la esportazione quando fosse d'uopo. L'estensione della linea quantunque non grande, è però tale da permettere l'erezione di tanti magazzini da bastare, per qualche anno almeno, al crescente commercio. Ma questo insieme di operazioni per cui si rende possibile che Genova diventi un grande emporio di commercio di grani, non è già cosa d'interesse locale di Genova o Sampierdarena, ma lo è in grado eminente anche d'interesse pubblico.

Quando noi discutemmo la legge sulla totale abolizione dei dazi sui cereali, ci siamo più specialmente preoccupati dei vantaggi in epoca di scarsità; ma forse i vantaggi in epoche di raccolti ordinari sono ancora maggiori; la conseguenza di un gran deposito è sempre quella che il grano è colà a più

buon patto; poichè il muoverlo e trasportarlo lontano per venderlo importa aumento di spesa. È chiaro che quella circostanza è in vantaggio anzitutto del luogo ove trovasi, ma poi per le facilitate comunicazioni con molte parti dello Stato si estende anche a queste il beneficio, che certo non è poco; ma vi ha di più, non solo si mantiene un livello comparativamente basso nel prezzo dei grani, ma con questo si promuovono in modo speciale tutte le industrie che hanno per base come materia prima il grano, e, per esempio, l'industria estesissima nella Liguria della fabbrica dei vermicelli e paste lavorate in ogni senso.

È una delle industrie più preziose, e tant'è che per essa vi era anche per lo addietro la restituzione del dazio pagato sui grani; ma ciò non faceva che rendere quello che aveva preso il Governo sotto titolo di gabella, non faceva ribassare il prezzo del grano in genere; quando invece al presente si otterrebbe l'uno e l'altro. E non sarebbe piccolo vantaggio il diffondere queste industrie, esse sono i più sicuri ripari di eventuali mali per mancati raccolti.

Il grande vantaggio pertanto di far sì che con questa strada si ribassi il più possibile uno degli elementi di spesa che ricariscono il grano è uno, anzi è il più forte titolo che milita, a mio avviso, per l'approvazione della concessione; esso è un vantaggio di vera, indubitata utilità pubblica.

Un secondo motivo lo ravviso nella circostanza speciale della pendenza della nostra strada lungo il chilometro che staccandosi dalla linea a poca distanza della stazione di Genova va alla piazza di Caricamento ed è precisamente destinato pel servizio del commercio; questa linea ha la pendenza del 15 per mille; il che ha la conseguenza che per trascinare col vapore i vagoni carichi di mercanzia su quella pendenza si esige una spesa di gran lunga più forte che su pendenze ordinarie del vapore, o sei per mille; ora la nuova strada erariale che si fa di fianco a quella di Sampierdarena sino allo sbocco della galleria e che poi corre a piedi del viadotto sul quale passa l'attuale strada, ha appunto la pendenza del solo 6 per mille. Per dar poi un'idea della misura nella quale aumenta la spesa su piani inclinati, mi basta l'accennare che sul piano de' Giovi le locomotive per sormontare il 35 per mille consumano 40 chilogrammi di carbone per chilometro e per treno ordinario, laddove sul piano del mezzo per mille ne consumano 8, e la differenza è del quintuplo. Ora la pendenza in Genova non è in quei limiti ma il 16 per mille; e non consumerà in proporzione 20 chilogrammi, ne consumerà più di 14 o 15, vale a dire quanto basta per rendere su quel tratto la strada passiva. Sostituire quindi una strada del 6 per mille ad una del 16 è pure una grande utilità.

Un terzo argomento d'utilità per lo Stato, e che finora non venne toccato da alcuno degli onorevoli che mi precedettero nel difendere il progetto di legge, è quello del maggior valore che avranno i magazzini dello Stato medesimo. Come sa la Camera, il viadotto sul quale avvi la strada ferrata in Sampierdarena, è stato con provvido consiglio utilizzato formandovi molti magazzini; ora procurando che corra lungo una strada ferrata, come si fa, si aumenta la loro utilità, quindi il loro reddito, il che torna a profitto dello Stato.

Dimostrati gli utili dello Stato, vengo a quelli del comune di Sampierdarena. Esso avrà il vantaggio di poter costruire a destra e sinistra della linea magazzini che per la facilità della loro comunicazione col porto di Genova saranno ricercati con vantaggio dei loro proprietari e di tutto il comune per il gran movimento che attireranno, e che provvederà ai

facchini assai più largamente che essi non lo credono, perchè cadono nell'errore di quella lunga serie di altri facchini che gli precedettero in altri luoghi coi medesimi ragionamenti, ma che poi furono distrutti dal fatto, poichè vi sarà sempre bisogno di facchini, non foss'altro, per distribuire le merci nei magazzini stessi, ed aumentando la massa delle mercanzie, aumenterà il loro lavoro.

Oltre questi motivi di utilità speciali allo Stato da una parte, ed a Sampierdarena dall'altra, avvi una utilità che è comune ad entrambi, cioè quella, che facendo la galleria in comune, la metà che spetta ad ognuno di essi è minore dell'importare che ne verrebbe se l'una e l'altra avessero dovuto fare una galleria per proprio conto; è chiaro, per esempio, che laddove si richiegga un rivestimento della galleria, tanto vale rivestire i lati d'una galleria di 5 metri, che d'una di 10; il farla in comune è quindi una utilità per entrambi.

Forse taluni potrebbero vedere un argomento contrario a questo progetto nella considerazione che quest'opera potrebbe danneggiare il futuro dock di Genova. Io certo sarei dolente di approvare questa legge, se vedessi che potesse rovinare quel progetto che è bello, grandioso, indispensabile, ma penso che non vi sia il minimo pericolo, e che i magazzini di Sampierdarena non gli potranno fare alcuna concorrenza. Questi, come diceva benissimo l'onorevole Quaglia, saranno il deposito delle merci di gran volume e di poco valore, come di grano, legnami, carbon fossile e via via; invece i dock raccolgono a preferenza merci di più alto valore, inoltre essi offrono il vantaggio nel risparmio dei costi detti *warrant* ossia *certificati* che danno alle merci la mobilità che hanno le cambiali: uno dei più grandi vantaggi, e per cui i dock sono totalmente in fiore nell'Inghilterra. Questi sono vantaggi inerenti alla natura dei dock, perchè nessuno riceve un certificato da un magazzino privato, e bisogna che vi sia una direzione che garantisce che la merce indicata nel certificato esiste realmente nella quantità e qualità indicata. Il dock dunque non verrà danneggiato, e se mai lo fosse, questo sarebbe un argomento contro di esso, perchè indicherebbe che per fiorire ha bisogno di protezione, il che non è secondo il nostro sistema.

Ora vengo alle obiezioni dell'onorevole Guglianetti. Egli disse che con questa legge si danno a quel comune tutti i vantaggi che si sono dati alle altre strade ferrate, meno i pesi, perchè le altre hanno l'obbligo che questa non ha, di trasportare i militari ed i prigionieri ad un prezzo ridotto, e trasportare la corrispondenza postale *gratis*, e quindi disse che si dovrebbero chiedere altri compensi, come obbligarlo a fare a tutte sue spese la galleria.

Io rispondo che se l'ammettere quest'pesi fosse cosa possibile nel caso attuale, avrebbe valore la sua obiezione, ma che qui non è già il comune di Sampierdarena che non voglia concedere questo, ma bensì perchè sarebbero patti inutili stante il troppo breve tratto. Ma appunto per questo egli dice: chiediamo altra cosa; chiediamo che faccia a sue spese tutta la galleria. Ma io dico che questo sarebbe un esigere troppo, perchè realmente si imporrebbe un peso che noi non abbiamo imposto a nessuna compagnia. Infatti per trovare un'analogia di casi, che cosa dovremmo noi supporre? Dovremmo supporre che noi avessimo detto ai concessionari della strada ferrata di Pinerolo o di quella di Susa: « Vi daremo la concessione, ma, siccome lo Stato un giorno o l'altro può aver bisogno di una doppia rotaia, voi acquisterete un terreno capace per un doppio binario, come qui noi vogliamo una doppia galleria, perchè la metà la vogliamo per nostro

uso. Ora io sono certo che se si fosse proposto questo peso, le compagnie l'avrebbero respinto, perchè sarebbe stato un esigere troppo. I pesi che si sono imposti alle altre società non sono poi in realtà gran cosa, meno quello del trasporto dei militari, se avesse luogo in gran numero. Del resto si sa che quasi sempre i convogli possono ammettere qualche persona di più senza che importi spesa, e il patto oneroso che si imporrebbe al comune di Sampierdarena sarebbe una eccezione straordinaria a danno del medesimo. Io stimo che questo sia il principale degli argomenti che fu messo in campo, e specialmente dall'onorevole deputato Guglianetti; io credo che esso non regga, ma che all'incontro l'utilità che sarà per derivarne allo Stato sia tale che il progetto, non solo non possa ravvisarsi lesivo, ma sibbene equo e da una parte e dall'altra, e prego la Camera a volerlo adottare.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Imperiali.

IMPERIALI. Mi pare che l'onorevole deputato Torelli abbia principalmente fondato il suo ragionamento per l'accettazione del progetto in questione, su che a Genova si difetti di magazzini.

Ma questo difetto non è certo da lamentarsi adesso, perchè finora quel grande sviluppo di commercio che egli preconizza non v'è, nè si può attendere sgraziatamente per ora, perchè l'orizzonte politico pare che non prometta per il momento di lasciare che il commercio in generale abbia un incremento tale da rendere insufficienti gli attuali magazzini, che possiede la città di Genova e nel porto franco e altrove; dacchè potrebbe sopravvenire la guerra, o altri avvenimenti politici che cagionassero un ristagno al commercio come pur troppo si vede di già in giornata.

Dunque per il momento i magazzini che sono in Genova, possono certamente sopperire ai bisogni del commercio attuale: occorrerebbe di provvedere per l'avvenire. Ma mi sembra che per l'avvenire si sia già provveduto col progettato dock, il quale, favorito dal Governo e studiato anche, credo, da una compagnia sarà al più presto attuato. Dunque per l'avvenire non ci sarà nemmeno da lagnarsi di questa mancanza di magazzini e il commercio di Genova troverà bastante spazio per essere ricettato, senza ricorrere ad un mezzo straordinario quale sarebbe quello di portar via il commercio da Genova per trarlo in altro sito, come sarebbe in Sampierdarena.

Gli onorevoli deputati che sinora hanno parlato e l'onorevole signor ministro dei lavori pubblici non sono tra loro ben d'accordo. Alcuni hanno detto che le merci che andranno in Sampierdarena non sono altro che quelle esclusivamente destinate al suo commercio, altri per lo contrario hanno voluto provare che il commercio in generale guadagnerà immensamente nel trovare più spaziosi locali in Sampierdarena, perchè appunto colà saranno dirette la maggior parte delle merci che arriveranno nel porto di Genova.

Io invece voglio dimostrare che il commercio verrebbe a provare degli incagli all'aprirsi di questa nuova via, e nessuna facilitazione, o vantaggio. Io credo che per favorire il commercio non vi siano altri mezzi che quelli di una maggior sicurezza, e minor spesa nei trasporti, e risparmio di tempo nel far arrivare le merci alla loro destinazione. Io penso che coll'apertura di questa nuova via, non solo non raggiungeremo lo scopo procurando al commercio simili vantaggi, ma ne avverrà tutto il contrario.

Dapprima io faccio osservare che invece di esservi due trasbordi come vi sono attualmente per le merci che arrivano al porto di Genova, in allora ve ne sarebbero tre. Quando arriva il bastimento nel porto di Genova le merci

sono depositate nei magazzini, e da questi poste sulla strada ferrata per essere trasportate alla loro destinazione; invece essendovi la ferrovia a cavalli, arrivando le merci nel porto di Genova dovrebbero essere trasportate sui vagoni di questa ferrovia, quindi deposte nei magazzini di Sampierdarena, e finalmente dovrebbero essere spedite per mezzo della ferrovia all'interno od all'estero; cosicchè vi sarebbero tre trasbordi invece di due. Dunque non vi sarebbe nessun risparmio di spesa, anzi vi sarebbe un aumento di trasporti, il quale quantunque sembri di poca influenza sul valore delle merci, pure assorbe una parte dei guadagni dei negozianti.

Quanto al tempo, voglio credere che si perda, sempre per la stessa ragione di dover fare tre trasbordi invece di due.

Riguardo alla sicurezza, chiunque conosce il porto di Genova si convincerà che il sito, dove si vuole fare lo scalo è esposto ai venti, cosicchè io credo che nei due terzi dell'anno circa non si potranno fare i trasporti senza grave pericolo; e questo pericolo s'incontrerà pure lungo la strada che verrà dallo scalo in Sampierdarena, se le opere d'arte non saranno fatte con molta solidità.

Io credo per conseguenza che il commercio avrà poco o nessun vantaggio da questa ferrovia a cavalli, anzi ne scapiterà; mentre la lamentata mancanza di magazzini non si farà sentire finchè non sia risolta l'attuale questione politica, e finchè non sia compiuta la strada del Luckmanier, la quale sola potrà portare un grande sviluppo al commercio di Genova. Intanto questa città potrà essere provveduta di ampi magazzini colla costruzione del dock.

Quanto poi al vantaggio dello Stato in generale, io stimo che si debba procurare di non introdurre questa concorrenza della strada ferrata a cavalli con quella dello Stato, perchè sebbene la lunghezza del tronco da Genova a Sampierdarena non sia che di quattro chilometri, tuttavia questa mancanza di trasporto rinnovata ogni giorno non può a meno di portare una differenza di introito pel Governo, e quindi siccome *gutta cavat lapidem*, un nocimento all'erario.

E tanto più si sentirà questo inconveniente alloraquando il Governo accertato il prodotto della strada ferrata volesse cederne l'esercizio ad una società privata; in tal caso certamente il Governo dovrà fare condizioni diverse pel mancato trasporto delle merci da Genova a Sampierdarena, e questo trasporto mancato verrà in seguito alla costruzione di questa ferrovia a cavalli, la quale non è lontana neppure dal diventare una ferrovia a vapore, perchè nulla osta a che la facciano servire da locomotiva.

Finalmente io dico che neppure nell'interesse di quel comune si debba fare questa ferrovia a cavalli. Non insisterei sulla domanda che hanno avanzata i marinai di Sampierdarena, se di fronte ai loro reclami stesse l'interesse generale dello Stato; ma quando risulta che l'interesse dello Stato è contrario a questa ferrovia, perchè sacrificare una parte di quella popolazione la quale trae la sua sussistenza appunto dai trasporti di merci che si fanno da Genova a Sampierdarena? Anche il camallaggio di Genova certamente ne soffrirà e non essendovi l'utile pubblico che vi si opponga, prego la Camera di aver anche questo in considerazione.

Io non credo di aver altro ad aggiungere, giacchè gli onorevoli preopinanti hanno già abbastanza spiegato alla Camera che nella scorsa Legislatura lo stesso progetto, mutato soltanto in alcune condizioni esterne, ma per nulla nello spirito che informa la legge, fu rigettato, ed allora certamente non vi era una mancanza di commercio, anzi il commercio po-

teva sperarsi che avesse un maggiore sviluppo ed anche più vicino; adesso però colle mutate circostanze politiche, parmi che in nulla si possa sostenere l'urgenza, nè la opportunità del presente progetto, e che debba con più ragione essere rigettato.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Risponderò ad alcune osservazioni principali fatte dall'onorevole preopinante; egli prima di tutto dice che non vuole la strada, perchè in sostanza la ravvisa inutile, avendo Genova sufficienti magazzini; meno poi ancora necessaria per servire al commercio di Sampierdarena, pelle ragioni da lui addotte.

Tale argomento mi pare derivi da un sentimento troppo municipale, che non sapendo vedere come a Genova possa rinascere che si estendano i magazzini non fuori del suo territorio, ma in siti per arrivare ai quali bisogna passare pel suo porto; Sampierdarena quando verrà aperta la galleria, sarà una parte di Genova, sarà uno dei sobborghi tributari del porto di Genova a cui fornirà i necessari magazzini e depositi.

Qual è il vero interesse della città di Genova? Forse quello di vendere o di affittare i suoi magazzini a un prezzo maggiore? No! credo; io ritengo piuttosto che sia quello di chiamare un importante e vasto commercio nel suo porto; ora tutto quello che andrà a Sampierdarena partirà necessariamente dal porto di Genova.

Ma il preopinante dice: si ha tempo di aspettare questo gran movimento, si attenda dunque che il commercio si sviluppi, e quando sarà aumentato a segno che non sieno più gli attuali magazzini sufficienti, si penserà a farne degli altri.

A me sembra invece assai più razionale il fare preventivamente tutti gli allestimenti necessari per attirare le merci facilitando loro tutti i mezzi possibili ed economici di approdo, di trasporto, di deposito, attesochè è inutile assolutamente lusingarci che le merci si avviino ed il commercio si sviluppi su grande scala se non gli si apprestano le suaccennate indispensabili facilitazioni.

Egli disse inoltre che la galleria ed il corrispondente tronco di strada ferrata non goveranno che per gli usi di Sampierdarena.

Ma ho già fatto notare che per questa galleria transiteranno essenzialmente le merci di grosso volume, e la susseguente strada che si vuol concedere al comune di Sampierdarena servirà e pelle merci destinate al consumo interno e per quelle che vanno in deposito nei magazzini di Sampierdarena, e quindi passeranno sulla via ferrata. Non è vero dunque che siasi in incertezza sulla destinazione di queste ferrovie: il Governo è certissimo che una parte del movimento di mercanzie che andrebbero sulla strada ferrata dello Stato, invece di far sosta nei magazzini di Genova andranno in parte a far sosta nei depositi di Sampierdarena, dove troveranno buon prezzo di magazzino da poter lottare col commercio di altri paesi, attesa l'abbondanza di depositi.

Si ripete sempre l'argomento della concorrenza alla ferrovia dello Stato; ma io ripeto, che quando si ponga mente alla difficoltà e dispendio gravissimo del servizio della ferrovia dalla piazza di Caricamento allo scalo di Genova si riconoscerà facilmente che, lungi dal perdere, lo Stato guadagnerà nell'aver scemato il concorso sulla sua strada.

Quando l'amministrazione sarà in grado di render conto di quanto costa l'esercizio nella condizione attuale di questa ferrovia, credo che la Camera sarà convinta che uno dei più grandi vantaggi che lo Stato ricaverà da questa concessione sarà quello di potersi sollevare da una parte del transito e

soprattutto di quelle merci che devono rimanere in deposito a Sampierdarena.

Si afferma poi che il commercio in generale non otterrà alcun vantaggio dalla ferrovia di cui si tratta, perchè non vi sarà sollecitudine, economia e sicurezza nei trasporti.

Veramente non so comprendere su che si basi un tale supposto, giacchè se si bada al modo di scarico a cui si provvede con questa strada, alla facilità somma di trainare le merci dal porto sin sull'ingresso dei depositi, è facile convincerci dell'economia e sicurezza di un simile servizio.

Quale perdita di tempo ed aumento di spesa potrebbe esservi io nol saprei vedere, riconosco invece un vero e sicuro guadagno. Giunti i bastimenti nel porto di Genova, si travaseranno le merci dai medesimi, con una sola operazione di grue sui vagoni, i quali andranno direttamente al loro destino. Quanto alla sicurezza non si è posto mente al sito dove si costruirà il nuovo scalo, esso si troverà dietro i fabbricati della sanità vicino alla radice del molo Nuovo dove avvi un gran movimento di circolazione. Questa è una delle parti più sicure del porto; e tanto è ciò vero, che ho continue domande di industriali che vogliono aprirvi degli stabilimenti. Recentemente una compagnia di panificazione di Genova mi ha domandato quello stesso sito per erigervi i suoi magazzini. Del resto, quando io mi ingannassi in tutte le mie previsioni, quando vi fosse maggiore spesa, maggior perdita di tempo, quando la sicurezza fosse minore, egli è certo che i magazzini di Genova nulla avrebbero a temere da quelli di Sampierdarena, perchè il commercio è abbastanza accorto per evitare la maggiore spesa e la minor sicurezza scegliendo i magazzini di Genova. Io quindi mi permetto di dire all'onorevole deputato che in questo egli non rappresenta l'opinione di Genova o non l'ha compresa, poichè è impossibile che un paese così intelligente nelle cose commerciali possa scorgere una rivalità nella domanda di una borgata contigua al suo abitato e che, per così dire, gli appartiene. Ai paesi che sperano la loro prosperità dalla rovina o dalla minore prosperità degli altri io dico che la prosperità fa d'uopo cercarla nella propria industria, migliorando le proprie condizioni; Genova ha industria, ha condizioni così eccellenti per ogni rapporto da raggiungere, purchè il voglia, il più prospero stato senza aver nulla ad invidiare altrui.

MICHELINI G. B. Al punto in cui è giunta la discussione io sarò brevissimo. Gli oratori che prima di me hanno combattuto questo progetto di legge, passando a rassegna le principali condizioni intese tra il Governo e il comune di Sampierdarena, hanno fatto vedere quanto la maggior parte di esse riescano gravi allo Stato, e quanto tutte le probabilità avvenire, tutte le alee, dirò così, siano contrarie al Governo, e favorevoli al comune di Sampierdarena.

Io quindi non entrerò nell'esame del contratto che ci propone il Ministero; aggiungerò soltanto un'osservazione a quelle che faceva l'onorevole Guglianetti intorno alla mancanza della cauzione. Non essendovi cauzione, noi non sappiamo se facciamo un contratto serio, se, presentandosi alee favorevoli, si potranno conseguire i vantaggi che il Governo e la Camera hanno diritto di ripromettersi con questa convenzione.

Il signor ministro dei lavori pubblici non ignora certamente che una delle grandi opere che si fanno nella provincia di Cuneo, voglio dire il ponte sul Gesso, è attualmente sospesa, e forse grave danno ne tornerà alla provincia, appunto dall'essersi ommesso dagli agenti del potere esecutivo, come era loro dovere, di farsi somministrare sufficienti guarantee dall'appaltatore. Guardiamoci dal cadere in simili inconvenienti.

Ma ripeto che voglio astenermi dall'esaminare il contratto che ci si propone, il quale non contiene che patti favorevoli al comune di Sampierdarena, ed onerosi allo Stato. Risponderò bensì ad un argomento favorevole alla proposta ministeriale, stato addotto dall'onorevole Quaglia, e ripetuto e maggiormente svolto dall'onorevole Torelli.

Questi due deputati hanno fatto vedere che tutte le facilitazioni che si fanno al commercio tornano grandemente utili alla prosperità di Genova, epperò di tutto lo Stato. Quindi essi hanno parlato della notevolissima diminuzione dei dazi e di molti diritti, di incagli ed angherie tolte; ed hanno aggiunto che a compire l'opera giova la diminuzione del prezzo del magazzino. Per tali modi Genova potrà vincere nella lotta Marsiglia, Livorno, Trieste ed altri scali.

Tutto questo è innegabile. Ma io non contendo l'utilità della strada di cui si tratta; desidero che si faccia, ma voglio si faccia dal Governo, perchè ciò io lo credo richiesto dall'interesse delle finanze.

Quindi già la Camera scorge che io non considero la questione sotto l'aspetto in cui l'hanno considerata alcuni dei preopinanti; io non sono preoccupato più dell'interesse di Genova, che di quello di Sampierdarena, io difendo l'interesse del Governo e vedo che questa strada che esso vuole concedere al comune di Sampierdarena può grandemente nuocere alle finanze per la concorrenza che essa farà alla strada del Governo. Io voglio bensì la concorrenza, ma quando uno la fa a se stesso, mi pare sia concorrenza assurda; si faccia la strada per conseguire tutti i vantaggi che si desiderano dagli onorevoli Quaglia, Torelli ed altri favorevoli al progetto, ma questa strada si faccia dal Governo, ed allora conseguirassi ciò che più di tutto deve esservi a cuore, il vantaggio delle finanze.

Se almeno il signor ministro avesse messo in appalto la costruzione di questa strada, forse il prezzo dell'appalto avrebbe potuto compensare in parte il danno che sorgerà dalla concorrenza che io accennava; ma il signor ministro dei lavori pubblici, sia che si tratti di strade ferrate o di altre opere pubbliche, non è molto proclive al sistema degli appalti.

Egli viene sempre qui con contratti già firmati. A giorni, credo dopo domani, verrà in discussione il progetto di legge per la derivazione delle acque della Scrivia da Busalla a Genova, ed anche in quell'opera grandiosissima si è creduto di prescindere dall'appalto.

Conchiudo che io respingerò questo progetto di legge, non già perchè creda che non si debba fare questa strada, ma bensì perchè essa sia fatta direttamente dal Governo, che allora le finanze non avranno più a temere una concorrenza estera od almeno vorrei che si stabilissero le condizioni generali della costruzione della medesima, e sopra di esse si aprisse l'appalto.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole deputato Michelini è partito dalla supposizione che sia dimostrato la concorrenza di questa strada rovinare lo Stato.

Io sono molto sfortunato nel vedere che, dopo essermi sforzato sinora a provare che non avvi nel nostro caso concorrenza a temere, egli torna a ripetere gli stessi argomenti già prima addotti e come se nessuna ragione si fosse detta in contrario. (*ilarità*) Egli ha messo per base assoluta che la concorrenza è rovinosa. Io non posso che ripetergli che la medesima si poteva temere quando si trattava della sola strada del comune; ma ora, facendone una parallela il Governo, cessa quel timore, perchè quelle mercanzie che non sarebbero state altrimenti trasportate, lo saranno sulla nostra

strada. Dico che si fanno due strade a vece di una, perchè con una sola non si può soddisfare a tutti i bisogni; perchè la nostra strada deve essere continua, esercitata con locomotive, e perchè la strada di servizio dentro Sampierdarena deve invece essere necessariamente attivata con cavalli, bisognando fermare i convogli ad ogni tratto per servizio dei magazzini, ai quali soli essa strada può servire, e quell'utile che noi ne ricaviamo dipende appunto dal trasportare le mercanzie sulla nostra strada. Dunque non avvi concorrenza; ma, se pur vi fosse, ne avremmo per compenso il risparmio nell'esercizio del tronco di ferrovia dalla piazza di Caricamento a Genova, forzatamente passivo per le sopra allegate ragioni.

Quanto poi agli appalti (lasciando da parte gli altri argomenti da lui addotti, che sono tutti basati su questo principio, che cioè sia dimostrata la concorrenza), io gli dirò che appalti per opere pubbliche o per provviste se ne fanno tutti i giorni, e che si fanno sempre per asta pubblica; che a questa regola vi sono eccezioni, le quali sono espressamente contemplate dalle leggi economiche, perchè, quando si tratti di fare approvigionamenti di materie o derrate speciali, ovvero manufatti, per cui bisogna ricorrere alle grandi manifatture che garantiscano della bontà del prodotto, non si possono fare appalti.

Pella provvista di locomotive, per esempio, che si acquistano dalla ditta Stephenson o da altri dei primi fabbricanti esteri, non si possono fare appalti, come non se ne fanno in nessun paese, perchè sarebbe il vero modo di rovinare un esercizio delle strade ferrate, quello di dare ad appalto simili provviste, invece di affidarle alle officine rinomate dei principali fabbricanti.

Quanto poi alla questione della condotta d'acqua a Genova, mi permetta di rimandare la discussione al momento che si tratterà di quella legge, che allora il Governo potrà giustificarsi d'aver fatta una concessione senza appalto.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Monticelli.

MONTICELLI. Dopo quanto fu detto dai precedenti oratori che parlarono in favore del progetto, poco mi resterà ad esporre, e mi limiterò ad alcune osservazioni.

Il mio onorevole amico Imperiali si preoccupa molto del vantaggio del comune di Sampierdarena; ma, mentre io gliene debbo saper grado quanto alla sua intenzione, debbo dirgli che il vantaggio considerato dal suo punto di vista sarebbe invece in completo svantaggio del comune medesimo.

Non si può mettere in dubbio che il municipio di Sampierdarena, che già due volte sottoscrisse col ministro dei lavori pubblici una convenzione riguardo a questa galleria e strada ferrata, non abbia considerata bene la questione sotto tutti i punti, onde persuadersi bene che da essa debba venirne un grande vantaggio al comune. È certo però che una gran parte del trasporto che si fa adesso dal porto di Genova nei magazzini di Sampierdarena è fatto da barcaiuoli di Sampierdarena, i quali sicuramente da questa strada verrebbero a sentire un danno. Essi indirizzarono, come la Camera avrà veduto dalla relazione, due petizioni onde essa non approvi questo progetto, petizioni che presentai io stesso. Io credo che sia dovere del comune e del Governo di garantire gli interessi di tutte queste famiglie, le quali certamente verrebbero ad essere danneggiate, giacchè il commercio non prenderebbe più la via del mare, ma quella di terra. Ma ben vedo che mi si opporrà non essere ora in caso di sospendere l'approvazione dell'attuale progetto; giacchè, se si adottasse questo sistema, non si farebbe mai alcun che di nuovo, e, poichè siamo sul discorso della Liguria, mi si risponderebbe che non si sarebbe fatta la nuova strada dei

Giovi per non arrecar danno a tutti quelli che avevano muli da far lavorare o locanda in esercizio sulla strada antica della Bocchetta; non avrebbe dovuto essersi fatta la strada ferrata onde non recar danno a tutti gli albergatori, carrettieri, vetturini ed altri che avevano il loro guadagno sulla strada postale da Genova a Torino.

Io penso adunque che non vi possa essere dubbio sul vantaggio che questa strada di Sampierdarena recherebbe al comune di Sampierdarena, e nessuno può essere più competente a deciderlo che il municipio stesso di quel comune che ha sottoscritto questa convenzione. Io non nego che ne risulterà qualche danno ad alcune famiglie, ma sono certo che si troverà mezzo di provvedere ad esse, le quali poi dovranno trovare maggior guadagno nel movimento delle merci nei magazzini.

Che poi il commercio abbia a soffrire dall'apertura di questa galleria e dalla costruzione di questa via ferrata, non mi pare troppo ben dimostrato.

È certo che Genova e commercio sono due cose che noi dobbiamo mettere insieme e considerare quasi come sinonimi. Chi ha fatto il vantaggio di Sampierdarena non è questo comune in se stesso, è il commercio di Genova, che allargandosi continuamente ha avuto bisogno di un sito in cui formare nuovi magazzini. Il deputato Quaglia già faceva conoscere i diversi ingrandimenti della città di Genova; crederemo noi che questo successivo ingrandirsi dovrà fermarsi? Sono pochi giorni che la Camera deliberava di accordare alla famiglia Cambiaso uno sciatolo dalla via ferrata dello Stato, e i Cambiaso sono genovesi; quasi tutti i magazzini, che vi sono ora in Sampierdarena, appartengono a genovesi; la maggior parte delle fabbriche fatte in questi ultimi tempi sono di genovesi; i tre quarti dell'olio che si trova in deposito, e che forma uno dei principali rami di commercio di Sampierdarena, appartengono pure a genovesi; le merci di grosso volume e peso che non possono essere tenute in deposito in Genova, e debbono necessariamente essere portate in Sampierdarena, come il guano, il carbon fossile, il cotone, i legnami ed altri, sono proprietà in grandissima parte di genovesi.

Io credo dunque che sia dimostrato che il commercio di Genova non ha nulla a temere da questa ferrovia.

Se poi si pone mente che, ove si faccia, come si farà certamente, il prolungamento del molo nuovo, si potrà considerare tutto il porto di Genova come un *dock*, e che perciò i bastimenti potranno per ogni dove avvicinarsi alle calate per sbarcare le loro merci, non vi ha punto da dubitare che i negozianti allora, piuttosto di mandare le loro merci in Sampierdarena, troveranno maggior vantaggio a deporle nei magazzini che si costrurrebbero in giro al porto sopra le calate che verrebbero costrutte.

Il commercio non s'inganna mai: se trova utile l'andare in un luogo, ci va. Ora va in Sampierdarena, vuol dire che vi trova il suo vantaggio; se verrà tempo in cui prolungandosi il molo, tutto il porto diventi un *dock* (oppure si faccia il *dock* progettato) e si possa con facilità sbarcare e deporre le merci in magazzini, si costrurranno molti magazzini intorno al porto, e il commercio invece di mandare le merci a Sampierdarena le terrà in Genova; d'altronde è da ritenere che le merci sia che restino in Genova, sia che si pongano nei depositi di Sampierdarena saranno tutte sbarcate nel porto di Genova. È perciò evidente che il commercio di Genova ne avrà guadagno, non perdita, e dove il commercio ha vantaggio ne ha pure tutta la città.

Non mi pare poi che vi siano straordinari vantaggi per

Sampierdarena nella proposta convenzione, se considero che, sebbene sia molto accresciuto in questi ultimi tempi il comune di Sampierdarena, non è però molto grande, e dovrà contrarre un prestito di 680,000 lire. La Camera sa a quali condizioni si possono ora contrarre prestiti, e può convincersi per conseguenza che il suo vantaggio sarebbe già da ciò solo diminuito.

Gli altri vantaggi poi non sono egualmente ben dimostrati. Se gli abitanti di Sampierdarena ricaveranno molto utile da questa strada, non si può dire che ne profitti gran che la cassa comunale, perchè non è a dire che la strada del comune faccia concorrenza con quella dello Stato, ma piuttosto sarà questa che farà concorrenza a quella del comune. Tuttavolta che le merci non si dovranno fermare a Sampierdarena, prenderanno la ferrovia del Governo, e non si serviranno della ferrovia a cavalli se non quelle merci che dovranno essere depositate in Sampierdarena, questo mi pare evidente.

Se a questo si aggiunga che la tariffa dovrà essere fissata dal Governo, sebbene d'accordo col comune, io non vedo dove stia questo gran vantaggio del comune. Io credo anzi che il comune non avrà interesse di fare di questa ferrovia un oggetto fiscale, un oggetto di puro guadagno per la cassa comunale, ma si contenterà solamente, dedotte le spese, del guadagno generale che deve risultare al paese.

Per tutte queste ragioni credo di dover conchiudere che venga accettato il progetto tal quale venne dal Ministero e dalla Commissione proposto.

IMPERIALI. Io non ho parlato di alcun interesse municipale, ma bensì del commercio, della ferrovia dello Stato, della concorrenza che vi poteva essere d'interessi generali della nazione, e non mi ricordo di aver detto una parola che tendesse a difendere gli interessi municipali di Genova, benchè questi mi stiano molto a cuore; e veramente non credeva che il signor ministro mi potesse accusare di municipalismo e di preoccupazione per i magazzini di Genova; certo che io dovevo rispondere a chi diceva che la città di Genova ne difettava, dacchè ciò non stava in fatto, essendovi un porto franco e molte altre località sufficienti pel bisogno attuale del commercio di Genova.

Come pure io dico all'onorevole Monticelli che io non intesi di invadere il suo terreno qual deputato di Sampierdarena; io mi sono preoccupato delle due petizioni che sono ricordate dallo stesso relatore nella relazione, in cui alcuni abitanti del comune di Sampierdarena domandavano che non si accettasse la legge, perchè queste fortificavano il mio assunto.

Del resto io conchiudo col dire che non posso neppure accettare il progetto ministeriale per una condizione che ho sentito che è stata discussa nella Camera, e che è inserita nel contratto all'articolo 1 del medesimo, con cui si stabilisce che, qualora il comune di Sampierdarena non possa andare avanti nei lavori, il Governo debba subentrare a questo e pagare i lavori già fatti a rigore di perizia.

Ad una tale obiezione il signor ministro fu cortese di rispondere, ma io insisto sopra questo argomento, nel riflesso che non volendo supporre che vi sia malafede negli amministratori di Sampierdarena, pure, qualora volessero profittare della disposizione di questo articolo, potrebbero benissimo spendere 100 o 200 mila lire per l'incominciamento di questa strada, e poi dire al Governo: « Noi non possiamo andar più avanti, voi siete in obbligo di accollarvi il proseguimento di questa strada, e di rimborsare le 100 o le 200 mila lire che abbiamo già spese. »

Questa mi pare sia la conseguenza di questo articolo, e la conseguenza *necessaria*, se non vado grandemente errato.

Pregho quindi il signor ministro a volermi dire le ragioni per le quali non si abbia a temere questa conseguenza, giacchè per questo appunto io continuo a credere che la convenzione sia per niente vantaggiosa allo Stato. (*Ai voli! ai voli!*)

MICHELINI G. B. L'onorevole ministro dei lavori pubblici crede che la strada che si tratta di costruire non possa recare nocimento alla strada del Governo colla concorrenza. Ma io domando: come mai non possono farsi concorrenza due strade, le quali non solo sono parallele, ma contigue, le quali partono dallo stesso punto, e giungono pure allo stesso punto?

Tutte le merci che passeranno per la nuova strada, non passeranno più per la strada del Governo; l'esperienza sola dirà se per quella nuova strada non passeranno che quelle merci le quali vanno a mettersi nei magazzini che si faranno a Sampierdarena; nessuno può saper sin d'ora, perchè ciò dipende da un'infinità di circostanze, e soprattutto dai prezzi che si pagheranno sopra le due strade, nessuno, dico, può sapere se e quale concorrenza la nuova strada farà all'attuale.

Il signor ministro diceva ancora che egli si attiene per regola generale al sistema degli appalti, dal quale non si discosta che in via eccezionale; e sono appunto queste eccezioni che io credo siano troppo moltiplicate.

Nè sono io solo di questo sentimento. Lo sono pure i membri della Commissione incaricata di esaminare il progetto di derivare acqua dalla Scrivia per condurla a Genova, come l'onorevole ministro può vedere dalla relazione stata recentemente stampata. Anzi, in quella Commissione io ho quasi preso a difendere l'operato del Ministero allegando l'urgenza.

Dico queste cose per dimostrare all'onorevole ministro da una parte la mia giustizia, e dall'altra che non sono io solo del sentimento che troppo sovente il Governo si allontani da quel solo sistema che è capace di tutelare efficacemente gli interessi delle finanze, quello dei pubblici incanti.

PRESIDENTE. Il deputato Farina Paolo ha la parola.

FARINA P. Io non intratterrò a lungo la Camera, e farò soltanto una semplice avvertenza a difesa di questa legge. Coloro che l'hanno sinora combattuta hanno sempre supposto che se ne possa fare a meno. A parer mio, basta avere posto mente al movimento del commercio di Genova per convincersi riescire assolutamente impossibile che esso si effettui sulla sola rotaia che al presente esiste, e che a tal uopo conviene trovare un altro sfogo al commercio stesso. Ciò stando, chiaro apparisce che è convenevole l'approvare questa legge, la quale procura appunto lo sfogo a cui ho dianzi accennato anche nel movimento attuale del commercio di Genova.

Io quindi voto a favore di questo progetto di legge (*Bene!*)
Voci. Ai voli!

VALERIO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

VALERIO. Io intendo soltanto di domandare al Governo quale sia il motivo per cui, essendo questo tronco di strada così utile e necessario, non lo faccia egli stesso. A me pare che il Governo, avendo fatto una spesa così rilevante per costruire quella linea stradale, non debba dare il beneficio di tutta l'opera ad una società privata, poichè usufrutta una strada chi ne ha il tronco estremo. Ciò, a parer mio, non è consono ai principii di una buona amministrazione.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io prego il deputato Valerio di richiamarsi alla mente quello che ho

detto a questo proposito, essere cioè impossibile che lo Stato assuma l'amministrazione di un servizio che si può dire di interesse esclusivamente locale e municipale.

Negare questa concessione al comune vietandogli il fare un'opera che è di sua natura municipale, perchè l'interesse principale di Sampierdarena è quello di far sì che tutti i suoi magazzini siano serviti, mi pare meno giusto, meno ragionevole, giacchè la questione economica, cioè la percezione delle tariffe di trasporto non è che secondaria.

QUAGLIA. Dirò una sola parola col far osservare al preopinante che vorrebbe che il Governo fosse lui stesso esecutore della strada di cui si tratta, che secondo le massime più accreditate dell'economia politica i Governi debbono, per quanto è possibile, astenersi dal farsi imprenditori di grandi lavori, e preferire di lasciarne l'esecuzione all'industria privata, la quale, più avveduta di lui, spende molto di meno.

E quest'osservazione intendo serva pur di risposta all'onorevole Michelini, il quale dichiarandosi anche avverso al progetto, e promovendo l'esecuzione della strada per conto del Governo, si mostra meno conseguente alla massima di una scienza della quale è profondo conoscitore. Osservando altresì che questo metodo fu già più volte praticato dal Governo, come nella concessione di strade ferrate, meno quella dello Stato, di miniere, di saline, ecc...

Voci. Ai voli! ai voli!

PRESIDENTE. Interrogherò la Camera per sapere se intenda passare alla discussione degli articoli.

(La Camera acconsente.)

Do lettura dell'articolo 1°:

« Il Governo del Re è autorizzato a dare piena ed intera esecuzione alla convenzione conclusa addì 16 marzo 1854 tra il ministro dei lavori pubblici rappresentante lo Stato, ed il comune di Sampierdarena, per l'apertura ed esercizio di una ferrovia a cavalli che metta in comunicazione diretta il suo abitato col porto di Genova, a seconda del relativo progetto, riformato in data 3 gennaio 1853, dell'ingegnere-capo in ritiro cavaliere Argenti, visato dal ministro dei lavori pubblici. »

GUGLIANETTI. Io non credo che si possa votare questo primo articolo se non si dà lettura del capitolato, lasciando facoltà a ciaschedun deputato di fare osservazioni sopra i diversi articoli del medesimo. Questo sistema è sempre stato seguito. (*Mormorio*)

Osservo agli interruttori, che io feci vari appunti sopra i singoli articoli di questa convenzione; il signor ministro non ha creduto di rispondermi; non ne cerco il motivo, egli non avrà creduto tali osservazioni degne della sua attenzione. Ma se non si dà lettura dell'intera convenzione, sarò obbligato a riprodurre le mie osservazioni su questo articolo primo.

Infatti l'articolo primo dice: « il Ministero è autorizzato a dar piena ed intera esecuzione alla convenzione. » Ora questa convenzione consta di molte parti, e sarà forza che, a proposito dell'articolo primo si entri in molte considerazioni qualora non si possano fare osservazioni speciali sulle singole parti della convenzione.

Io vorrei proporre qualche modificazione agli articoli della convenzione, intenderei anche di sopprimerne alcuni; decida la Camera se vuole rimandare la discussione ad un altro giorno, o se ami meglio entrare sin d'ora in codesto esame.

PRESIDENTE. Se la Camera lo desidera, leggerò la convenzione, ma faccio però osservare che altre volte si è proceduto a simili discussioni senza che fosse data lettura di questi capitolati.

La Camera non può, secondo me, modificare gli articoli. Quando si tratta d'un contratto stipulato con un terzo, esso non si può scindere, discutere in tutte le sue parti; o si approvano, o si rigettano per intero gli articoli come sono.

GUGLIANETTI. Debbo osservare che quanto si dice, che cioè un contratto non si può modificare dalla Camera, è contrario a tutti i precedenti della Camera stessa. Diffatti, si è appunto per avere la Camera discussi i singoli articoli delle convenzioni che lo Stato a quest'ora è venuto a guadagnare dei milioni; cito l'esempio della strada ferrata di Susa, nella concessione della quale si è ridotta la garanzia del 5 per cento d'interesse al 4 e mezzo; cito gli esempi delle convenzioni riguardo allo stabilimento metallurgico, e alle saline della Sardegna; cito le 800,000 lire che si sono risparmiate relativamente alla strada di Pinerolo. In vista dunque di questi antecedenti non pare potersi negare che questo diritto sia uno dei più preziosi che compete alla Camera, e che non vi si deve rinunciare. È poi evidente che questo contratto concordato tra il signor ministro e i rappresentanti del comune di Sampierdarena era basato sulla probabilità che la Camera vi facesse modificazioni, come ne ha fatte in molte altre occasioni.

Del resto, lo ripeto francamente, questo non toglierà il mio diritto di discussione sui singoli articoli, perchè quando non si voglia darne lettura, e permettere che si facciano osservazioni su ciascuno di essi, io esporrò tutte le mie osservazioni sull'articolo primo della legge, e così avrò parimente raggiunto lo scopo che mi propongo.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Lanza.

LANZA. Io credo che non si può negare a nessun deputato la facoltà di fare delle modificazioni a qualsiasi capitolato, a qualsiasi contratto; ma in questo caso però, come si è già fatto anche pel passato, bisognerà soprassedere dalla discussione per vedere se queste modificazioni siano accettate anche dall'altra parte interessata. Non sarebbe sicuramente dignitoso pel Parlamento, come già altra volta si è osservato, di sancire una legge e un capitolato con modificazioni le quali poi venissero dai privati rigettate.

Trattasi ora di vedere, ove la Camera volesse adottare alcune modificazioni, quale è il modo con cui si deve procedere per proporle, se cioè, come suggeriva il deputato Guglianetti, si debba leggere l'intero capitolato, oppure se convenga seguire un altro sistema, a mio avviso più speditivo, vale a dire che chi vuol fare modificazioni le proponga immediatamente. In questo modo si guadagnerebbe quel tempo che si perderebbe nel dar lettura di un lungo capitolato; perchè si deve supporre che quelli che hanno studiato in modo speciale queste questioni abbiano letto il capitolato e si siano preparate le modificazioni che vogliono proporre, imperocchè queste sono cose che non si possono improvvisare.

Io quindi proporrei che tanto l'onorevole Guglianetti, quanto qualunque altro deputato che voglia proporre alla Camera delle modificazioni, le presenti immediatamente e si prescinda dal dare lettura dell'intero capitolato.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Farini.

FARINI. Io vi rinunzio.

FARINA P. Io mi credo in debito di osservare che a questo modo, cioè presentando tutte le proposizioni che si vogliono fare sul capitolato, in occasione della discussione dell'articolo 1, si corre rischio che il primo che ha la parola faccia osservazioni relative all'ultimo articolo, e che quelli che l'hanno in seguito, vengano invece a fare obiezioni relative al primo articolo. Io credo dunque che sia meglio discutere come l'ordine il richiede, cioè che si legga il capi-

tolato, e che a ciascun articolo si domandi la parola da chi vuol farvi delle osservazioni; altrimenti s'intralcerebbe di troppo la discussione.

LANZA. Se si prevedesse una tempesta di emendamenti sopra tutti gli articoli, io concorderei coll'onorevole Farina, ma debbo osservare che finora fra quelli che hanno parlato su questa questione non v'è che l'onorevole Guglianetti che si sia espresso nel senso di voler proporre modificazioni. Certo che qualora ve ne fosse una gran copia si potrebbe forse così procedere. Del resto io ho suggerito quel modo perchè mi pareva più atto a guadagnar tempo senza pregiudicare la discussione; ma se si crede di dover procedere con maggior rigore, io non mi oppongo che si legga il capitolato.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Depretis.

DEPRETIS. Se la Camera vuole che si legga il capitolato, come sarebbe il mio sentimento, io tralascio di parlare perchè non si perda tempo.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze e vari deputati. Sì! sì! Si legga il capitolato.

PRESIDENTE. Sarà data lettura di questo capitolato:

« Art. 1. Il comune di Sampierdarena si obbliga di eseguire a sue spese e di mettere in esercizio fra il termine di anni due, a datare dall'approvazione legislativa della presente convenzione, una ferrovia a cavalli che metta in diretta comunicazione l'abitato di Sampierdarena col porto di Genova, secondo il relativo progetto, riformato in data 3 gennaio 1853, dell'ingegnere-capo in ritiro cavaliere Argenti, ed a norma delle seguenti condizioni, e ciò sotto pena della decadenza da questa concessione.

« Avvenendo il caso di decadenza, il Governo pagherà al comune a prezzo di stima i lavori eseguiti ed i materiali provveduti in quanto i primi sieno stati bene e regolarmente condotti, e soddisfacciano allo scopo della continuazione e compimento dell'opera, ed i secondi sieno di buona qualità, atti e necessari alla medesima continuazione e compimento. »

GUGLIANETTI. Come ho già osservato al signor ministro, qui manca affatto l'obbligo della cauzione per parte del comune concessionario.

Quando il comune non compia l'opera nel corso di due anni, non è soggetto che alla pena della decadenza. Ma quale sarà l'effetto della minacciata decadenza? Lo Stato dovrà pagare a prezzo di perizia (sotto le cautele qui stabilite) i lavori ed i materiali. Non facciamo qui questione di probabilità; può essere che l'opera sia compiuta, può essere che sia lasciata a metà, o quando appena sia cominciata, e che sia abbandonata prima di essere incominciata; lo Stato non ha alcuna guarentigia contro questi pericoli. Suppongasi che l'opera si conduca fino ad un certo punto, e poi o per circostanze politiche, o per condizioni eventuali, per esempio, per gravi difficoltà incontrate nella costruzione, il concessionario non creda più di sua convenienza il condurla a termine; in questo caso la decadenza del comune è pronunciata da questo primo articolo.

Quindi il Governo deve far procedere alla perizia e rilevare a sue spese i lavori eseguiti, ed i materiali provveduti. Ed ecco che cosa ne avverrebbe (e prego la Camera a porre mente a questa conseguenza, che non è probabile, ma che è evidentemente possibile, e contro cui il Governo non ha veruna guarentigia); la conseguenza sarebbe che il Governo si troverebbe con un'opera non perfetta, di cui gli toccherebbe pagare la parte già costruita, colla necessità di condurla a termine. In tal modo si viene appunto a quello stato di cose, a cui tanto l'onorevole signor ministro dei lavori pubblici, quanto quello delle finanze si sono così virilmente

opposti l'anno scorso, quando la Commissione voleva che quest'opera s'intraprendesse tutta a carico dello Stato. Diffatti, chi oserà asserire il contrario? Chi non vede, che dovendo rimborsare il terzo od il quarto della spesa al comune di Sampierdarena decaduto, il Governo sarebbe costretto a compierla? E qui io invoco l'appoggio dell'onorevole signor ministro delle finanze, il quale l'anno scorso, mentre si opponeva con tanta forza a che lo Stato si assumesse l'esecuzione di quest'opera, faceva valere queste ragioni: « Mi pare evidente che al punto in cui ci troviamo, avendo un bilancio passivo, ed un'infinità di opere pubbliche da eseguire, strade ferrate da compiere, arsenali da erigere e dock da costruire, strade consorziali alle quali ci è d'uopo concorrere, e di più la strada del Menou da promuovere, opere tutte per le quali è indispensabile il concorso del Governo, mi pare che il volere imporre al Governo la costruzione di una strada, che un comune chiede come un favore di poter eseguire a sue spese, sarebbe cosa troppo gravosa per l'erario dello Stato. » E poco più sotto soggiunge, che il 5 per cento era al 98; ora siamo ancora caduti più bassi, pur troppo il 5 per cento non è più al 98, ma a qualche cosa meno di 75. (No! no!) Siamo al 79 o 78, ma se facciamo bene i conti, e le deduzioni degli interessi, si va al disotto del 75. Ora se l'anno scorso valevano tutte queste ragioni con tanta efficacia messe innanzi per opporsi a che la spesa di quest'opera cadesse a carico dello Stato, perchè non guarentirsi ora da questo rischio? Che vi sia, l'ho dimostrato; e ciascheduno converrà meco che se il comune lasciasse l'opera a metà, sarebbe da pessimo amministratore l'abbandonarla. Io prego dunque la Camera di ben considerare quale pericolo si corra con quest'articolo, e quanto sia necessario il riformarlo in un senso o nell'altro, onde assicurarsi che il comune di Sampierdarena compia quest'opera, o quanto meno cessi nello Stato l'obbligo di rilevare a sue spese, e quindi terminare le opere incompiute, nel caso che il comune incorra nella pena della decadenza.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. L'interpellanza che mi ha fatta l'onorevole deputato Guglianetti mi costringe a prendere la parola.

Egli mi chiede come mai essendomi opposto l'anno scorso a che questa strada fosse costruita dallo Stato, ora io consenta a che lo Stato concorra...

GUGLIANETTI. No, no!

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Mi permetta, questo è ciò che risulta dal complesso di quanto ha detto. L'anno scorso lo Stato rimaneva estraneo, questo anno esso fa a sue spese un tronco di strada che si chiama della Cosca, e concorre nella costruzione della galleria. Io dichiaro che ho assentito a questo concorso perchè, dopo che ho veduto la località dello scalo di Genova, ho acquistato la convinzione fermissima, che sarebbe radicalmente impossibile il fare il servizio delle merci nè attualmente, nè quando fosse compiuto lo scalo coll'abbattimento del palazzo dell'Annona. Quando si paragona la stazione di Genova, anche supponendo la piazza Caricamento come faciente parte dello scalo, con quelle, non dico di Liverpool, nè di Manchester, ma colle secondarie, si acquista la convinzione che quella stazione è assolutamente insufficiente al movimento delle merci. Quindi è necessario, se si vuole fare questo servizio, che una parte notevole di esse vengano direttamente alla stazione di Sampierdarena. Dinanzi a questa necessità le considerazioni d'ordine secondario cadono. Egli è perciò che io ho assentito a questo concorso.

Dirò di più: vi è un'altra necessità per le finanze, come esercenti il commercio dei tabacchi, ed è di avere un magaz-

zino dove scaricare questa merce. Ora i tabacchi si sbarcano al molo vecchio in magazzini pessimamente custoditi, e per trasportarli si richiede una spesa enorme; talmente che l'anno scorso l'amministrazione dei tabacchi aveva dimostrata la necessità di fabbricare a San Lazzaro dei nuovi magazzini.

La Camera nell'anno scorso ha approvato la spesa per l'acquisto del fabbricato di San Lazzaro, dove vi è un piccolo deposito di tabacchi, ma essendo esso insufficiente, si voleva erigervi un deposito, e in bilancio si era portata una somma di lire 100,000 come prima rata della fabbrica che avrebbe costato lire 300,000. Poscia, esaminata meglio la questione, è stato dimostrato che con l'apertura di questa galleria e la costruzione di questa strada ferrata riusciva assolutamente inutile la fabbricazione di magazzini a San Lazzaro, poichè i tabacchi si sarebbero potuti sbarcare immediatamente nei depositi del Governo a Sampierdarena.

Questa strada adunque evita la necessità di fare questi nuovi magazzini, epperò procura un'economia di 300,000 lire, oltre al risparmio notevolissimo nello sbarco di questi tabacchi.

Noto un'altra economia che si farà appena sarà costruita questa strada, ed è sui sali.

Ora la compagnia appaltatrice delle saline deve darci i sali nei magazzini di Sampierdarena; questo trasporto costa alla compagnia 15 centesimi per quintale dal porto al magazzino, e 10 al Governo dal magazzino alla stazione; in tutto 25 centesimi per quintale. Se noi prendiamo i sali al magazzino che si fabbrica ora al molo Nuovo, sono 25 centesimi economizzati, e questo su 200,000 quintali porta una economia di 25,000 lire.

Dunque bisognerebbe essere ridotti alla necessità di prendere danaro non al 78, ma al 50, per non fare una strada che indipendentemente da altri vantaggi porta soltanto sui sali e tabacchi una economia di 50,000 lire, cioè più del 10 per cento.

Si dirà: come mai non avete imposto al comune di Sampierdarena la cauzione, e siete così andati incontro al pericolo che il comune non mandi ad effetto la strada? Quanto alla cauzione dirò che, trattando con un comune, ho per garanzia il comune stesso; Sampierdarena non se ne va. Il comune rappresenta gli interessi di tutti i suoi abitanti, e tutti questi sono suoi solidari; se il comune contrae un debito verso lo Stato, e i tribunali lo condannano a pagare, bisogna che si sovrimponga quanto basta per soddisfarlo.

Vi è del resto una grande garanzia morale. Andando poi incontro al sistema degli avversari del progetto, dirò che se questo è un buonissimo affare pel comune, lo è doppiamente pei padroni di case, il cui valore verrà di molto aumentato. Quand'anche non fosse sotto altri aspetti vantaggioso il fare questa strada, lo sarà sempre pei proprietari di Sampierdarena, perchè il beneficio che ricaveranno dai loro magazzini li compenserà largamente delle perdite cui potrebbero soggiacere sopra un'impresa di 600,000 lire, che dà un prodotto di 30,000 lire. Io sono d'avviso che questa strada aumenta il valore dei magazzini di Sampierdarena di forse 100,000 lire all'anno; e quindi, quand'anche (il che non è) il loro danaro, a vece di fruttar loro il 5 od il 6 per cento, non desse che il 2, ne trarrebbero utile grandissimo questi proprietari dei magazzini.

Quanto poi alla decadenza, si osserva che vi è una siffatta garanzia morale, che si può avere certezza che tal caso è affatto immaginario, e perciò io non me ne preoccupo punto.

Io mi lusingo di avere con queste brevi osservazioni con-

vinto l'onorevole deputato Guglianetti e la Camera che non sono mai in contraddizione colle opinioni che ho manifestato l'anno scorso su questa stessa questione.

GUGLIANETTI. Io godo nel vedere che il signor ministro in quest'anno per motivi affatto nuovi abbia modificata l'opinione che ha espresso l'anno scorso, purgandosi così da ogni taccia di contraddizione.

Io sono perfettamente d'accordo con lui riguardo alla prima parte del suo discorso; e se egli avesse prestata attenzione alle mie prime osservazioni, egli avrebbe veduto che io non mi oppongo al progetto in massima, ma solo mi oppongo al progetto di formare queste due nuove ferrovie, aggravando senza discrezione il pubblico erario. Io porto ferma convinzione che, se il Governo avesse usata minore generosità verso i rappresentanti del comune, avrebbe ottenuti patti più favorevoli e più conformi alle condizioni critiche della pubblica finanza, cui ripugna qualunque liberalità, senza accordare più di quello che si dovrebbe strettamente concedere.

Non posso poi essere egualmente d'accordo sulla seconda parte, cioè sulle osservazioni da me fatte all'articolo primo della convenzione.

Mi risponde l'onorevole ministro di finanze che il comune è responsabile, che il caso cioè in cui esso manchi all'esecuzione dell'opera, è ipotetico. Mi perdoni il signor ministro, è tanto vero un tal pericolo essere non ipotetico, ma reale, che fu contemplato nella convenzione stessa, e per ciò appunto fu comminata la pena della decadenza. Nel qual caso il Governo si obbliga per questa stessa convenzione di rimborsare al comune il valore dei lavori eseguiti e dei materiali provveduti.

È pertanto evidente che i ragionamenti esposti dal signor ministro sulla responsabilità del comune concessionario, sull'inevitabile necessità di compiere l'opera che in esso vuoi riconoscere per la qualità di corpo morale soggetto al Governo, mancano affatto di base, perchè contraddetti dalla stessa convenzione. Mi permetta perciò di ritenere che il pericolo da me accennato sussiste intieramente, e trovi giusto che io non possa acquetarmi alle assicurazioni da lui date.

Soggiunse l'onorevole signor ministro che, in mancanza di cautele reali, in quasi tutte le opere di cosiffatta natura, e in questa specialmente, vi è una cautela morale; e questa la deduce, non tanto dal genere della speculazione stessa, ma piuttosto da grande vantaggio dei singoli proprietari delle case in cui verranno aperti i magazzini destinati a ricevere le merci importate dalla ferrovia a cavalli, e dei quali magazzini e case il valore deve grandemente crescere per tale opera. Io ammetto questo ragionamento; ma appunto per ciò, io dico: perchè allora prevedere e contemplare il caso di decadenza? E perchè, nel caso in cui il comune manchi al proprio ufficio, alle proprie obbligazioni, rimborsarlo ancora a termini di perizia dei materiali comprati, dei lavori eseguiti?

In ciò avvi una patente contraddizione! O si riconosce la forza di questa cautela morale che vi dispensi dalla necessità della cauzione reale, e allora dobbiamo togliere anche l'obbligo nel Governo di rimborsare a termini di perizia il valore dei materiali e dei lavori eseguiti: lasciamo che nel caso di decadenza, il Governo vada *ipso jure* in possesso dei lavori e dei materiali come si trovano. Ma, se non si vuol tener conto di questa responsabilità morale del comune o dei suoi proprietari, se non vuoi ritenere sufficiente a difendere il comune da questo pericolo, a qual fine allora stabilire a tutto suo vantaggio il diritto di rimborso dal Governo a termini di perizia?

Ma, e perchè allora non dovremo noi pure guarentire lo Stato dal pericolo che le opere non siano costrutte, che i lavori non siano eseguiti? Perchè non domandiamo al comune stesso una cauzione?

Quando poi realmente siavi il grande vantaggio di cui parla il signor ministro, non sarebbe a dubitarsi che gli stessi proprietari che hanno tanto guadagno da questa convenzione, si recherebbero a premura di cercare ed offrire la cautela richiesta, a sicurezza dell'opera da intraprendersi.

Da qualunque parte io mi volga, non posso veder ragione per cui non si abbia a modificare questo articolo primo nel senso da me proposto, cioè, o d'imporre l'obbligo della cauzione, o di togliere il diritto di rimborso nel caso di decadenza; perciò io insisto nella mia proposizione.

PALEOCAPA. ministro dei lavori pubblici. Io faccio astrazione dalle considerazioni dei principii generali, e vengo al caso pratico.

Il principale motivo appunto per cui io credo che questa strada sia della più alta e grande utilità al comune di Sampierdarena, è, come ho avuto l'onore di dire e di ripetere, non tanto per l'interesse della percezione diretta ed immediata delle tariffe che si metteranno su questa strada, ma più pel vantaggio immediato e diretto dei proprietari stessi di Sampierdarena, a cui premer deve di evitare il caso della applicazione della decadenza. Io penso che il solo caso probabile dell'evenienza di questa, sia che il comune, o mal diretto nei suoi contratti, o male amministrando, abbia fatto spese gravi e non proporzionate al lavoro, per cui gli difettino i fondi da proseguire. Il comune è stato, come è noto, autorizzato a fare un prestito di lire 500,000. Potrebbe darsi il caso (non lo credo, perchè ho piena fiducia nel modo intelligente con cui il municipio amministra i suoi interessi), potrebbe darsi che esso fallisse alla nuova impresa, ed in tal caso che cosa avverrà? Ricupereremo la strada, non già rimborsando la spesa che si è fatta, ma solo quella che è provata utile e proficua. Acquistando in questa condizione la strada, egli è certo che lo Stato non può soffrir danno di sorta, quand'anche venga a trovarsi nella necessità di continuare l'opera a sue spese, ciò che era appunto nei voti della Camera nella passata Legislatura.

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta del deputato Guglianetti.

(Non è approvata.)

(Segue la lettura di tutti gli altri articoli del capitolato.)

GUGLIANETTI. Domando la parola.

Io non intendo prolungare questa discussione, perchè vedo ormai che il voto della maggioranza è deciso. Ho già dimostrato nella discussione generale quanta sia stata la generosità del signor ministro verso il comune di Sampierdarena; come egli abbia concesso tutte le condizioni favorevoli che si concedono alle speculazioni le più pericolose; come abbia stabilito che, nel caso in cui lo Stato voglia servirsi di un tronco di quella ferrovia, debba rimborsare al comune la metà della spesa di tutti i lavori eseguiti e di tutte le opere accessorie costrutte per essa: quindi è naturale e spontanea l'interrogazione che faceva al ministro chiedendogli che cosa poteva concedere di più di quello che ha accordato. Per mostrare vieppiù alla Camera come questo progetto sia stato concepito in un momento di straordinaria bontà di cuore del signor ministro, osserverò che l'articolo 6 di questa convenzione stabilisce che debbano essere eseguite le opere di difesa militare nel porto di Genova, strettamente richieste dall'apertura della galleria di San Benigno, cioè un fabbricato per corpo di guardia da erigersi sull'area stessa del ponte da

sbarco, altro simile all'estremità occidentale della galleria, due barriere mobili per chiudere i due accessi, ecc. »

Ora, secondo l'articolo 52, il Governo pagherebbe le opere di difesa a giusta metà con un concessionario, il quale, ancorchè facesse la galleria ad un solo binario, dovrebbe necessariamente sopportarne per intero la spesa. Così pure all'articolo settimo: in esso è stabilito che si riservi in uno dei fabbricati che si costruiranno sul ponte da sbarco un locale adatto ad ufficio di dogana, ed altro per corpo di guardia dei preposti, quali due locali, previe le opportune intelligenze colla direzione doganale, saranno allestiti all'uso cui si destinano, e provvisti dell'occorrente mobilio.

Or bene, in forza dell'articolo 52, anche la spesa di quei locali e delle loro mobiglie si pone per metà a carico dello Stato. È lo Stato che paga il corpo di guardia per metà, destinato a sorvegliare il corso delle merci di un concessionario, poichè è evidente che per i propri convogli non ne ha bisogno alcuno. Mi pare che questa concessione abbia raggiunto ed oltrepassato i limiti di quei favori che uno Stato ridotto a critiche circostanze, in condizioni assai difficili di finanza, può concedere. La Camera colla prima sua votazione ha dimostrato avere un'altra opinione; io ho creduto ciò nondimeno dover esprimere la mia, astenendomi però da ogni proposta di modificazione, che oramai sarebbe inutile.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Il principio adottato dal Governo, e che parmi non sia soverchiamente largo e generoso, si è di rimborsare al comune le spese di quelle sole opere che serviranno ad entrambi, sieno principali, sieno accessorie, e tutte quelle accennate servono appunto ad uso comune.

Il deputato Guglianetti ha fatto un'eccezione speciale per le opere di fortificazione; ebbene, se facciamo noi soli la strada, le opere di fortificazione dovremo pur farle, e tutte a carico dello Stato; queste fortificazioni sono richieste dall'apertura della galleria, e siccome di queste profittono egualmente il comune e lo Stato, mi pare di stretta giustizia che la spesa ne sia fatta a metà.

Quanto alla dogana, egli dice che essa non serve che al co-

mune di Sampierdarena, perchè pelle nostre mercanzie non è necessaria la dogana. Questo io nego: perchè queste merci sono da noi trasportate, non cessano però di appartenere ai commercianti, come loro appartengono quelle che vanno a Sampierdarena. Citerò un esempio: nello scalo di Torino abbiamo un corpo di guardia doganale, fatto a nostre spese, perchè, quantunque il servizio della ferrovia sia a spese dello Stato, non ne viene che la dogana non debba fare le sue visite a tutte quelle mercanzie che provengono dalla strada ferrata.

Dunque in Torino, perchè la strada ferrata è di uso esclusivo del Governo, il corpo di guardia lo abbiamo fatto a spese nostre, là dove l'uso è comune lo facciamo a metà.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo primo di cui ho già dato lettura.

(È approvato.)

« Art. 2. Il Governo è parimente autorizzato a far eseguire la congiunzione della via ferrata succursale detta della Coscia colla strada ferrata concessa al comune di Sampierdarena, ed a pagare al comune medesimo la metà della spesa che avrà effettivamente incontrata per la costruzione della galleria, dello scalo e delle opere attinenti, a tenore dell'articolo 52 della convenzione 16 marzo 1854. »

(È approvato.)

(Si passa allo squittinio segreto sul complesso del progetto di legge, e risultando dal medesimo che non è legale il numero dei votanti, se ne dichiara la rinnovazione per lunedì.)

La seduta è levata alle ore 5 1/2.

Ordine del giorno per la seduta di lunedì:

1° Discussione del progetto di legge per la concessione di una condotta d'acqua da Busalla a Genova;

2° Discussione del progetto di legge per disposizioni relative ai sensali ed agli agenti di cambio.