

TORNATA DEL 6 MAGGIO 1854

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE BON-COMPAGNI.

SOMMARIO. *Relazione sul progetto di legge per modificazioni al Codice di procedura criminale — Discussione generale del progetto di legge per l'approvazione di una convenzione colla Ditta Escher-Wyss per la costruzione di tre battelli a vapore sul lago Maggiore — Osservazioni e spiegazioni del ministro dei lavori pubblici — Appunti dei deputati Minoglio e Depretis, e risposte del ministro — Domanda incidentale del deputato Pareto, e risposta del presidente del Consiglio — Osservazioni dei deputati Mameli Giorgio, Sommeiller, Cadorna C. e Botta — Repliche — Approvazione dei due articoli e dell'intero progetto — Relazione di petizioni.*

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

FARINA P., segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente.

AIRENTI, segretario, espone il seguente sunto delle petizioni ultimamente presentate alla Camera :

5414. Diciannove cittadini di Pozzo Maggiore, in Sardegna, chiedono che la soppressione dell'Università di Sassari, proposta dal ministro della pubblica istruzione, non venga dalla Camera accettata.

5415. Canubi Carlo Giuseppe, giudice del mandamento di Caraglio, propone alcune sue osservazioni relative al progetto di legge per modificazioni al Codice di procedura criminale.

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

(È approvato.)

RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PER MODIFICAZIONI AL CODICE DI PROCEDURA CRIMINALE.

ASTENGO, relatore. Ho l'onore di deporre sul banco della Presidenza la relazione della Commissione incaricata di esaminare il progetto di legge per modificazioni al Codice di procedura criminale. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1555.)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

DISCUSSIONE E APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA COSTRUZIONE DI BATTELLI A VAPORE SUL LAGO MAGGIORE.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta la discussione sul progetto di legge per la costruzione di tre battelli a vapore sul lago Maggiore. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1578.)

La discussione generale è aperta.

Il ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Esporrò alcune considerazioni sui motivi che hanno fatto sì che il Ministero non presentasse prima della sua definitiva stipulazione la convenzione colla ditta Escher-Wyss, siccome era stabilito dalla legge del 5 giugno.

Quando la legge autorizzò il Governo a venire ad un determinato ordinamento di questa navigazione a vapore sul lago Maggiore, il Ministero si affrettò ad entrare in trattative con alcuni fabbricanti che potessero garantire la buona esecuzione dei battelli necessari a questa navigazione; fra altre offerte l'amministrazione ricevette quella del signor Escher-Wyss; la Commissione ha già reso conto delle pratiche fatte dal Ministero per riescire alla conclusione del contratto della cui approvazione si tratta. Il signor Escher-Wyss presentava garanzie vantaggiosissime, non solo per la capacità e per la conosciuta responsabilità della sua fabbrica, ma altresì per l'opportunità dei suoi mezzi di costruzione, principalmente trattandosi di somministrare navigli per la navigazione a vapore sul lago Maggiore, dove egli ha costruito e costruisce forse anche attualmente altri battelli.

Ad ogni modo, il Governo riceveva altre offerte e le faceva prendere in considerazione; ma la natura stessa del contratto che si stava per stipulare esigeva speciali condizioni e soprattutto particolari avvertenze nella redazione del capitolato, il Governo perciò istituì un'apposita Commissione composta d'ingegneri meccanici e presieduta dal direttore generale delle strade ferrate.

Uno fra i membri della Commissione, il distinto ingegnere Mattei prese in attento esame prima il sistema, poi i mezzi d'attuazione del medesimo, e la pratica trasse alquanto in lungo, anche perchè si dovettero fare modificazioni alla prima proposta del signor Escher-Wyss, stipulare cioè speciali condizioni di garanzia per la buona riuscita dei battelli a vapore, determinare la loro forza, e finalmente pattuirne col signor Escher-Wyss la manutenzione a suo carico per un anno; seguì quindi altra trattativa col medesimo per la collocazione dei cantieri, giacchè il Governo instava, perchè questi fossero stabiliti sul nostro Stato, sia per i vantaggi locali, sia più ancora per assicurarsi i mezzi di esercitare un'accurata sorveglianza ed avere la garanzia che il lavoro sarebbe andato avanti sollecitamente e con esattezza.

Nè per verità fu ciò agevole ad ottendersi dal signor Escher-Wyss, avendo esso interesse evidente di preferire i cantieri dove lavora o dove già aveva antecedentemente lavorato.

La Commissione stessa finalmente dovette esaminare le altre offerte state fatte, e quando essa credette dover dare di preferenza il suo voto all'offerta del signor Escher-Wyss si fece redigere un capitolato definitivo e molto dettagliato e tale da poter servire di norma nella ricognizione e collaudo di tutte le parti di ciaschedun battello a vapore, onde riconoscere se si siano esattamente osservati i patti stabiliti e se i battelli soddisfino a tutti i bisogni della navigazione.

Tutti questi incumbenti protrassero necessariamente il corso della pratica in modo che non si arrivò a conchiudere il contratto (contro la mia aspettativa, non lo dissimulo), se non se al fine del mese di ottobre dello scorso anno. Io aveva sperato di poterlo stipulare molto prima, e questa fiducia derivava da che parevami che, trattando con una ditta quale quella del signor Escher-Wyss, si sarebbe più prontamente potuto venire a patti positivi, i quali guarentissero l'amministrazione. Ma, una volta entrati nei dettagli, sorsero inavvertite difficoltà: primieramente sulla potenza che si doveva guarentire delle macchine, sui limiti della velocità che avrebbero avuti questi vapori, sui limiti da non eccedersi nel consumo del combustibile, e molte altre difficoltà che ritardarono la definitiva conclusione di quel contratto, il quale però, come la Commissione stessa riconobbe, riesci tale da assicurare compiutamente gli interessi dell'amministrazione. Conchiuso il contratto, esso non venne definitivamente stipulato se non circa alla metà di novembre. In quell'epoca la Camera, che, se non erro, si era aperta il 17, non trovavasi in numero, ed il Ministero, nelle circostanze politiche del momento prevedendo la necessità di una rielezione generale, ne promosse la proroga e successivamente lo scioglimento.

In tal frangente si era concluso questo contratto col signor Escher-Wyss, ed erasi con tutti gli sforzi ottenuto dal medesimo che desse compiuti i battelli in meno di un anno. Io avrei voluto che li avesse costrutti in dieci mesi, ma egli sostenne essere ciò impossibile, e tutto quello che io potei ottenere, dopo lunghe negoziazioni, si fu che completasse i battelli in sedici mesi, dandone però due più presto.

Ma egli mi dimostrò che, fermo nel proposito di adempiere perfettamente a tutte le obbligazioni, non poteva somministrare questi due battelli prima di tredici mesi. Se non che mi si chiederà donde provenisse questa mia premura di veder compiuti questi piroscafi anche prima che la ferrovia arrivasse ad Arona.

La ragione si è che io porto ferma opinione essere del più alto interesse per noi di impadronirsi, anche prima che sia compiuta tutta la ferrovia, della navigazione del lago Maggiore, perchè a quell'epoca l'avviamento sarà già bene determinato.

Ora, la strada arriverà a Novara, io spero, alla fine di giugno prossimo, e sono persuaso che da quell'istante il movimento verso Arona crescerà moltissimo; che anzi esso è già in aumento allo stato attuale; me ne appello a tutti i deputati di quella provincia, essi potranno dire quale sviluppo abbia preso il commercio di Arona da poco tempo in qua. Ora questo commercio si serve in gran parte di un naviglio che non è nostro, ed ecco perchè il mio desiderio era di poter attuare la nostra navigazione al più presto possibile, e così poco dopo che la ferrovia si aprisse anche solo sino a Novara. Ma ciò non fu possibile; quanto si ottenne si fu che due battelli fossero compiuti alla fine di novembre.

Allora io dovetti por mente che, se attendeva che la Ca-

mera fosse nuovamente composta dopo il suo scioglimento, già preveduto e deciso, nè proveniva un inevitabile ritardo di due mesi, e forse di più (la Camera non essendosi ricostituita che il 19 dicembre) nello stabilimento di una navigazione necessaria ed opportuna anche prima, lo ripeto, che la ferrovia arrivi ad Arona. In questo stato di cose, visto che il signor Escher-Wyss dichiarava apertamente non potersi impegnare di dare compiuti i due battelli a vapore al fine di novembre, se non lo autorizzava definitivamente a far tosto trasportare i materiali, e prima ancora a disporre il sito dei cantieri, io stipulai con lui questo contratto. Lo sottoposi quindi all'esame del Consiglio speciale delle strade ferrate, chiamato dalla sua organica costituzione a fare le funzioni di Consiglio di Stato per quanto riflette le strade ferrate, come lo riconobbe lo stesso onorevole relatore della Commissione, e quel Consiglio fu unanime d'avviso potersi quel contratto approvare.

Nella stessa seduta 19 novembre di quel Consiglio, nella quale io gli assoggettava questo progetto di convenzione colla ditta Escher-Wyss, esplicitamente ponevo la questione al Consiglio, se il Ministero, trovandosi nella circostanza che ho esposto, poteva stipulare definitivamente il contratto in questione, e quel corpo unanime era di avviso che l'approvazione di questo contratto per decreto reale non impingeva nel disposto dell'articolo 4 della legge 5 giugno 1853, ritenuto che, per quanto riguarda la spesa, essa verrebbe approvata colla sanzione legislativa del bilancio 1854, nel quale se ne era fatta la specifica proposta.

Con questo voto unanime ed autorevolissimo del Consiglio delle strade ferrate, io feci approvare il contratto per decreto reale.

Nè mi pare che qui sia il caso di fare appunto al Ministero per non aver osservato le prescrizioni del regolamento di contabilità, dacchè questo non andò in esecuzione che dal 1° gennaio 1854.

Muovere due accuse al Ministero, la prima di non aver osservato la lettera della legge di giugno 1853, e nello stesso tempo di non essersi uniformato al nuovo regolamento sulla contabilità, stabilito dalla legge del marzo 1853, che entrò solamente in esecuzione al principio del 1854, mi pare assolutamente ingiusto, dacchè a quest'ultimo regolamento almeno non potevo essere vincolato all'epoca in cui stipulai il contratto, cioè in novembre 1853.

Il solo aggravio che si può farmi è quello di non essermi uniformato alla lettera materiale della succitata legge 5 giugno 1853.

Ma, lo dico francamente, io era nel bivio, o di fare cosa gravemente dannosa all'amministrazione, o di passare sopra una formalità prescritta dalla legge, ed in questa alternativa ho preferito il secondo partito, confortato anche a farlo dall'opinione come sopra espressa del Consiglio speciale delle strade ferrate.

Questo è quanto ho creduto dover addurre in giustificazione del modo con cui procedetti alla stipulazione del contratto: quanto al merito del medesimo ho la soddisfazione di vedere che la Commissione ha riconosciuto che esso fu stipulato con garanzie tali e tali condizioni che si può ritenerlo come utile e conveniente all'amministrazione.

Aggiungo poi avere io la certezza, che ritengo divideranno meco tutti quelli che conoscono le attuali condizioni del commercio, e di quelle specialmente che si riferiscono alle provviste dei battelli a vapore, che se non avessimo in quel tempo conchiuso il contratto non avremmo certo ottenuto i vantaggiosi patti che ci furono consentiti.

MINOGLIO. Domando la parola.

Io non sorgo a contraddire al voto espresso dalla Commissione nella sua relazione, ma per prevenire un'accusa che forse mi potrebbe venire lanciata da alcuni o da tutti i membri dell'ufficio III, del quale io faceva parte quando fu presentato il progetto che ora si discute, che io non abbia cioè fedelmente rappresentato in seno alla Commissione il loro voto, e così non abbia adempiuto il mandato che il detto ufficio mi dava, eleggendomi suo commissario, e ciò perchè nella deliberazione della Commissione non appare segno della deliberazione dell'ufficio III.

Io dico adunque e dichiaro che l'ufficio III, considerando che la convenzione stipulata col signor Escher-Wyss non era preceduta da tutte quelle formalità che la legge prescrive onde assicurare la regolarità e l'utilità dei contratti che si fanno nell'interesse dello Stato, deliberava di non entrare menomamente nella discussione sul merito della convenzione medesima, e mandava al suo commissario di protestare in suo nome, nel seno della Commissione, contro le molte infrazioni della legge e le omissioni delle formalità prescritte, come le cautele più atte a prevenire le irregolarità nei pubblici contratti.

Ed io ho protestato, in nome dell'ufficio III, contro l'infrazione all'articolo 24 della legge 23 marzo 1853, il quale prescrive l'obbligo dei pubblici incanti in tutti i contratti che si fanno nell'interesse dello Stato.

Ho protestato contro l'infrazione all'articolo 27 della legge medesima, la quale prescrive che dei contratti eccedenti le 25 mila lire si debbano presentare i progetti al Consiglio di Stato per il suo parere.

Ho protestato contro l'infrazione all'articolo 23, che prescrive che nell'intervallo della Sessione i decreti reali di assegnamento di fondi debbano essere fatti inserire nel foglio ufficiale; il che nè pure fu fatto.

Ho protestato contro un'altra infrazione al disposto dell'articolo ora citato, il quale prescrive che questi decreti reali siano nella Sessione successiva presentati al Parlamento per le conversioni loro in legge.

Finalmente ho protestato contro la totale dimenticanza in cui fu posto l'articolo 4 della legge 3 giugno 1853 e della legge stessa onde prendeva le mosse il signor ministro nella sua relazione, il quale articolo prescrive che il sistema di navigazione da adottarsi sul lago Maggiore debba approvarsi per legge.

Tutte queste infrazioni, tutti questi peccati d'ommissione furono veramente commessi dal signor ministro dei lavori pubblici, ed io non mancai di fare le dovute proteste.

Ma la Commissione non stimò di seguire il sistema adottato dall'ufficio III, ed entrò nella discussione della convenzione Escher-Wyss, e vistane l'utilità deliberava di approvare il contratto, di presentarlo all'approvazione del Parlamento. Ed io pure, convenni in questa sentenza, atteso che mi pareva fosse da preferire l'interesse pubblico al piacere di prendere, per così dire, una vana vendetta del ministro che infrangeva la legge. (*Mormorio al centro*)

Voci. Che vendetta!

MINOGLIO. Dirò una soddisfazione.

Ho pensato che erano da approvare le deliberazioni della Commissione stessa, la quale pur pensava che non dovesse andare senza un qualche rimprovero la condotta del signor ministro dei lavori pubblici in questa pratica, rimprovero che equivale ad una pena morale, e la più propria che si possa applicare in questo caso al signor ministro cui il timore della responsabilità non può guari commuovere, in quanto-

chè egli stesso ebbe già a dire in questo recinto, trattandosi dei milioni gettati nel pozzo di San Paolo, che la responsabilità di milioni non gli faceva paura; ed ora ha dimostrato col fatto che non gli fa paura neanche la responsabilità di alcune migliaia di lire; per questo, dico, era bene che gli si applicasse la pena morale dell'ammonizione, la quale ricordandogli la santità dei doveri che egli ha omessi, lo avvertisse ancora della responsabilità morale che su di lui si aggrava.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Faccio osservare all'onorevole preopinante che tutta la serie delle prime proteste che aveva presentato alla Commissione per la legge sulla contabilità del 25 marzo 1853 non fanno al caso, perchè tal legge non era messa in attività. Sta sempre, io nol contendo, l'infrazione all'articolo 4 della legge 3 giugno sulla ferrovia da Novara ad Arona. Ma appunto per ciò, appunto perchè intervenne una legge speciale, non è più da riferirsi a tutte le formalità che statuisce la legge suddetta del 23 marzo. Io riguardo il mio operato in faccia alla legge del giugno che acconsentiva allo stabilimento di questa linea di navigazione, e quindi non posso sottostare all'accusa che mi venne mossa dell'infrazione cioè di un'altra legge che non era ancor posta in vigore. Se io fossi venuto dicendo alla Camera: io non ho osservato l'articolo 4 della legge sullo stabilimento della navigazione del lago Maggiore, perchè ho inteso di attenermi alla legge di contabilità del 1853, allora solo sarebbe giusto accusarmi di non averne curate le prescrizioni.

L'accusa adunque non può, lo ripeto, rivolgersi che all'inosservanza dell'articolo 4 della legge 3 giugno 1853; ed io ho già esposto i motivi d'interesse pubblico e di urgenza che mi indussero a procedere nel modo espostovi.

Quanto poi al dire che io non mi faceva caso della responsabilità che si voleva addossarmi per i favori detti del pozzo di San Paolo, perchè importavano 4 milioni, e che poco mi sarei commosso per quello che si vuole attribuirmi nel caso presente, perchè non si tratta che di poche migliaia di lire, faccio osservare che non sono invero poche migliaia, ma bensì lire 525 mila; che non è tenue somma. Ma piuttosto dirò che responsabilità materiale non vi sarebbe a mio aggravio, perchè mi resterebbero i battelli a vapore contrattati con vantaggio, e ad un prezzo che certamente è minore del valore che avrebbero nelle circostanze attuali. E l'onorevole preopinante riconoscerà bene che se la Camera respingesse la legge, non intenderebbe certamente rifiutarsi al pagamento dei battelli, e tenerli nello stesso tempo come proprietà dello Stato.

DEPRETIS. Io veramente prendo a malincuore la parola in questa discussione, nella quale vedo trattarsi ancora una volta di un fatto compiuto, che la Camera finirà per sanzionare con un *bill* d'indennità. Dopo avere veduto a quali risultati ci hanno condotti le molte e simiglianti discussioni, io non posso ragionevolmente sperare da questo un risultato diverso. Quantunque per mia parte io sia intimamente convinto che non ci sarebbe altro rimedio per mettere termine a questi atti arbitrari, che di volta in volta ci si presentano sotto il nome di fatti compiuti, fuor di quello di dare un esempio, come si suol dire, dare al Governo una buona lezione.

La Camera rigetti una volta la legge, ricusi di sanzionare uno di questi fatti compiuti: così, forse, per l'avvenire non se ne presenteranno più, e sarà tanto tempo risparmiato per le altre gravissime discussioni della Camera, ed avremo anche ottenuto non poco onde siano dal Governo rispettate le leggi. Disperando tuttavia di persuadere la Camera, io mi sarei rimasto in silenzio, ma non posso lasciar senza risposta

quanto si dice dal signor ministro dei lavori pubblici. Il signor ministro ammette di essere stato costretto a violare le disposizioni della legge 5 giugno dell'anno scorso, ma si scusa allegando l'urgenza e il voto del Consiglio speciale delle strade ferrate.

Prego la Camera ed il signor ministro di notare che trattandosi di legalità il consigliere naturale della Corona non può essere il Consiglio delle strade ferrate. Il Consiglio speciale delle strade ferrate può essere autorevole, anzi autorevolissimo, come ha detto il signor ministro, in fatto di opere, di lavori e di controversie relativi alla ferrovia, ma non già in fatto di osservanza dei regolamenti e d'interpretazione delle leggi. Ma su questo regolamento della legge 5 giugno ritornerò più tardi. Ora debbo osservare innanzitutto alla Camera che il signor ministro dei lavori pubblici ha trovato un espediente, col quale tenta di scaricarsi di una gran parte della responsabilità e degli appunti che gli furono fatti dalla Commissione e dall'onorevole Minoglio che ha espresso il voto dell'ufficio III.

Egli ha detto che non può esser appuntato d'aver contravenuto alla legge sull'amministrazione centrale del 23 marzo 1853, perchè questa legge non cominciava ad essere in vigore che col principio dell'anno 1854. Io vedo che il sistema di difesa scelto dal signor ministro è abbastanza comodo per rimuovere le accuse che gli furono fatte, ma credo che possa ragionevolmente dubitarsi, se questo sistema di difesa sia ammissibile. La legge del 23 marzo 1853, se io l'intendo bene, cominciava ad essere in vigore al principio dell'anno corrente; quanto all'impianto dell'amministrazione centrale, il primo gennaio dell'anno corrente era l'ultimo limite, il termine fatale entro il quale tutte quante le disposizioni di quella legge dovevano essere messe in vigore.

L'ultimo o il penultimo articolo di quella legge è espresso in questi termini: « Le disposizioni della presente legge saranno attuate per decreto reale a misura che potrà essere provveduto alla loro esecuzione. » Le quali parole evidentemente non escludono che col mezzo di decreti reali o altrimenti, anche prima dell'epoca accennata dal signor ministro, si potessero attuare le prescrizioni della legge. Dal momento dunque che si potevano attuare anche prima di quell'epoca, è evidente che lo si doveva quand'era necessario, e tutte quante poi le disposizioni della legge dovevano essere poste in vigore ed esserlo tutte al primo gennaio 1854. Come ho detto era questo l'ultimo termine entro il quale tutte quante le disposizioni della legge dovevano essere messe in vigore.

Ed è tanto vero che fu in questo modo costantemente interpretata la legge, che nella compilazione dei bilanci il Ministero si è attenuto alle disposizioni della legge 23 marzo 1853 e non alle leggi precedenti, quantunque i bilanci siano stati compilati e presentati alla Camera prima che cominciasse l'anno corrente. È di fatto che il bilancio del 1854 fu presentato in dicembre 1853. Ma non è questo il solo caso, noi ne abbiamo molti altri, che ultimamente vedemmo il signor ministro delle finanze in esecuzione appunto di questa legge sull'amministrazione centrale, presentare una legge speciale per la provvista di bocche da fuoco, spesa che la Commissione ha deliberato di escludere dal bilancio della guerra, e di farne oggetto di esame speciale, perchè appunto l'iscrizione della medesima in bilancio era una contravvenzione alla legge 23 marzo sopraddetta.

Se la legge sull'amministrazione centrale non doveva ritenersi in vigore che col primo gennaio 1854, tanto la legge che ho citato poc'anzi, come parecchie altre e come questa stessa legge sulla quale discutiamo, erano inutili ed erano da

ritenersi come regolarmente iscritte in bilancio spese relative e non dovevano formare oggetto di leggi speciali.

Vede dunque che la Camera ed il Ministero hanno implicitamente e col fatto apertamente riconosciuto che la legge sull'amministrazione centrale doveva ritenersi in vigore anche prima del 1° gennaio 1854. La prima quindi delle violazioni di legge a cui si è lasciato indurre il signor ministro, è quella relativa all'articolo 7 della legge sull'amministrazione centrale. Quell'articolo infatti dice che le spese straordinarie nuove le quali eccedano la somma di 50 mila lire non possono essere iscritte in bilancio (noti il signor ministro) se non sono state preventivamente approvate con legge speciale.

Se questa legge non dovesse ritenersi in vigore pel 1854, il Ministero avrebbe compiuto un atto legale iscrivendo in bilancio tutte quante le cifre riguardanti una spesa nuova che sorpassi le 50 mila lire senza bisogno di una legge speciale, il che, come dissi, non fu ammesso né dal Ministero né dalla Camera.

Vede dunque il signor ministro che in questo caso egli è, a mio parere, completamente in errore.

Una volta ammesso che la legge del 1853 sull'amministrazione centrale debba ritenersi in vigore prima del 1854, egli è evidente che il signor ministro ha similmente violato diverse prescrizioni di quella legge.

L'articolo 24 della legge sull'amministrazione centrale dice, che tutti i contratti nell'interesse dello Stato avranno luogo ai pubblici incanti in conformità dei regolamenti.

L'articolo seguente stabilisce bensì diverse eccezioni a questo che è la regola generale per tutte le opere che si eseguono nell'interesse dello Stato; ed una delle eccezioni, la quale naturalmente il signor ministro non mancherà di produrre a sua giustificazione è quella stabilita dal quinto alinea dell'articolo 25, nel quale è detto che, per le opere, le macchine e gli oggetti d'arte e di precisione, dei quali l'esecuzione non può essere affidato che ad artisti ed operai distinti, o per riparazione o riduzione di corredo militare, possa farsi eccezione alla regola generale stabilita nell'articolo precedente che tutti i contratti debbano aver luogo per pubblici incanti.

Ma io prego la Camera di osservare a quali conseguenze ci esporrebbe una interpretazione di questa disposizione dell'articolo 25, quinto alinea, così larga ed indefinita come la vorrebbe l'onorevole ministro.

La legge non dice altro se non che sono dispensate dalla formalità degli incanti diverse spese ed opere tassativamente indicate, e fra le altre opere, le macchine e gli oggetti d'arte e di precisione, dei quali l'esecuzione non può essere affidato che ad artisti ed operai distinti.

Contempla dunque i lavori di precisione che non possono essere senza pericolo affidati che ad artisti ed operai distinti, contempla questi soli lavori che si possono chiamare di precisione, e non altri. Ma si potrà la legge interpretare in modo da includere la costruzione dei battelli a vapore? Ma in questo genere di costruzione non si tratta di artisti ed operai distinti, ma bensì di grandi e riputate officine, come ce ne sono in Francia, in Olanda, in Inghilterra, nel Belgio e nella Svizzera.

Ora io chieggo, se il Ministero non poteva non aprire la concorrenza almeno fra questi grandi fabbricanti. Io credo che quando si voglia nell'amministrazione procedere con un sistema razionale, e tale che offra le necessarie guarentigie nell'interesse pubblico, non si debba interpretare questo articolo di legge nel modo che lo interpretò l'onorevole ministro dei lavori pubblici. Certamente io non dirò che si debba

assoggettare il ministro a quelle precise forme e prescrizioni nel modo degli incanti che si debbono osservare trattandosi, per esempio, degli appalti dei lavori ordinari di acque e strade; ma se il Governo vuole obbedire allo spirito e alla lettera della legge, se vuole attenersi al sistema che informa tutta quanta la nostra legislazione in fatto di opere pubbliche, deve aprire il campo della concorrenza, deve sempre trovar modo, anche nei contratti, come è quello di cui discutiamo, che siano sentiti quei fabbricanti, o industriali, i quali possono concorrere all'impresa, onde sia data questa indispensabile garanzia dell'interesse pubblico.

Un'altra ragione addotta dall'onorevole ministro per giustificare la sua tardanza a presentare la legge consiste nel dire che vi fu urgenza. Certamente se stanno i fatti esposti dall'onorevole ministro, se l'affluenza del commercio verso il lago Maggiore è tale, che si avrebbe una stagnazione nel movimento commerciale senza questi battelli, io non nego che questa è una ragione di qualche peso.

Ma questo motivo non lo dispensava dall'ottemperare alle altre disposizioni dell'articolo 23 della stessa legge, sull'amministrazione centrale, le quali poi obbligano non solo il ministro dei lavori pubblici, ma tutti i ministri, e quello più specialmente delle finanze, a presentare al Parlamento, al riaprirsi della Sessione, in un sol progetto di legge tutte le spese che l'urgenza non ha permesso di differire fino all'apertura della medesima. Invece i signori ministri hanno aspettato che un voto esplicito e preciso della Commissione del bilancio li stimolasse e rendesse una necessità la presentazione del progetto di legge.

L'obbligazione, del resto, che avevano i signori ministri era scritta in modo indeclinabile nella legge del 5 giugno 1853, nella quale viene ordinato un servizio di battelli a vapore pel trasporto delle merci e dei viaggiatori sul lago Maggiore, ed è prescritto che questo sistema di navigazione a vapore verrà stabilito in quel modo che sarà creduto più conveniente agli interessi del commercio e dell'amministrazione, ed approvato per legge.

Siccome il ministro confessa che veramente si sarebbe contravenuto alla legge, io avrò poche osservazioni da fare: ma tuttavia non posso prescindere dall'osservare che in questa legge si parla di un sistema di navigazione a vapore da approvarsi per legge.

Ora io domando se la legge presentata include gli elementi necessari per giudicare di un sistema, se include gli elementi necessari per giudicare se questo sistema di navigazione convenga farlo esercitare direttamente dallo Stato (e questa, lo dico schiettamente, sarebbe la mia opinione) o non piuttosto affidarlo all'industria privata; questione, come ognuno vede, gravissima. Ognuno vede che vi sono delle gravi ragioni, tanto per uno, che per l'altro sistema: affittando questo servizio all'industria privata c'è il vantaggio che si eviterebbe l'aumento del personale degli impiegati dello Stato, già numerosissimi a carico del bilancio, e si lascierebbe in disparte la ingerenza sempre poco produttiva del Governo; coll'altro sistema invece si avrebbe il vantaggio che lo Stato potrà intanto fare un esperimento e conoscere quanto possa sperarsi di corrispettivo, e non si pregiudicherebbe la questione della grande linea di comunicazione colla Svizzera e la Germania, di cui sono in corso i progetti. Ma tuttavia gli elementi per valutare la prevalenza dei due sistemi, il Governo li doveva presentare alla Camera. Quello poi che doveva assolutamente presentare (una volta stabilito che questo trasporto si eserciti direttamente dallo Stato) sono i dati necessari per valutare il sistema di questo servizio medesimo.

Onde la Camera potesse ciò fare, faceva mestieri avere sott'occhio i dati necessari per calcolare quale sarà il personale, quale il materiale, quale in complesso la spesa di questo esercizio; e, per conoscere il prodotto, quali le tariffe e quale lo sviluppo probabile del commercio su questa linea, e tutto ciò a fine di vedere chiaramente a quali spese il paese va incontro, e cosa ne può sperare, ed è quanto il signor ministro finora non si è curato di fare.

Un'altra osservazione io debbo fare circa i battelli in ferro stati adottati dal Ministero.

La Camera ricorderà che quando si è trattata la questione della linea di strada ferrata da Novara al lago Maggiore, parlando appunto della navigazione a vapore sul lago, pel trasporto delle merci e dei viaggiatori, il ministro stesso ha osservato che stabilendo una navigazione a spese dello Stato sul lago Maggiore, si veniva non solo a favorire, come egli credeva, le comunicazioni commerciali, ma si veniva nel tempo stesso a soddisfare ad altri fini eminenti nell'interesse dello Stato.

Ognuno capisce quali sono questi fini eminenti nell'interesse dello Stato.

Noi sappiamo tutti che l'Austria mantiene sul lago Maggiore una flottiglia armata di una certa importanza.

Ora, col sistema proposto dal Ministero si vengono ad ottenere questi fini eminenti nell'interesse dello Stato? Io osservo alla Camera che l'Austria ha sul lago Maggiore diversi piroscafi, dei quali uno della forza di 100 cavalli, costrutti in legno, armati, o almeno che si possono armare di cannoni, ha diverse barche cannoniere; tutta la flottiglia è poi protetta da una stazione munita di opere di difesa e di batterie. Invece noi che cosa facciamo?

Basta osservare che noi facciamo costruire tre piroscafi in ferro, inabili all'offesa, e indifesi, e che l'Austria ha fra gli altri un piroscavo costruito in legno molto più potente dei nostri, che ha le macchine della forza di 100 cavalli per conchiudere che noi non provvediamo con questa spesa a quegli interessi eminenti, a cui tuttora io credo che non sia senza utilità il soddisfare.

Io mi limito a queste poche osservazioni, persuaso del resto, che trattandosi di un fatto compiuto, la Camera come ha fatto più volte, finirà per approvarlo.

PRESIDENTE. Il ministro dei lavori pubblici ha la parola.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Debbo rispondere agli appunti che mi ha fatto l'onorevole deputato Depretis. Io gli dirò primieramente che ho inteso di giustificarmi dall'incolpazione di non aver assunto il parere del Consiglio di Stato, esponendo l'avviso spiegato dal Consiglio speciale.

Egli allegò che il Consiglio speciale è solo competente a dare pareri sui pubblici lavori, per ciò che si riferisce alla parte tecnica, ma non su materie puramente amministrative o su questioni legali.

Ma su questo egli va errato, e dubito che non conosca l'istituzione e la missione del Consiglio speciale. Questo corpo consulente è stato costituito espressamente per surrogare il Consiglio di Stato nell'esame di tutti i progetti e di tutti i contratti relativi ed attinenti alle strade ferrate e per supplire al Congresso permanente d'acque e strade, in tutto ciò che è esclusivamente tecnico.

Questo Consiglio venne dunque appositamente organizzato sin dal 1845 per fare ad un tempo le funzioni del Consiglio di Stato per l'esame delle materie amministrative e contenziose, e quelle del Congresso permanente di acque e strade nella parte tecnica dei progetti.

E perciò appunto membri di questo Consiglio sono vari consiglieri di Stato, ed il procuratore generale del Re, e sono diversi ispettori del Genio civile, membri ad un tempo del Congresso permanente.

Lo scopo per cui fu creato questo corpo consulente, secondo i termini del reale decreto organico di sua istituzione, si è quello di rendere più sollecito l'andamento degli affari relativi alle strade ferrate, esonerando l'amministrazione dall'obbligo di sentire prima il Congresso permanente, per la parte tecnica, dei tanti progetti per ogni sorta di lavori, quindi il Consiglio di Stato sulla regolarità dei contratti sulla liquidazione delle imprese e simili.

Per conseguenza credo dover essere esente da ogni taccia, giacchè ho sentito in questo, come in tutti gli altri affari più o meno importanti delle strade ferrate, come questione cogli appaltatori, interpretazioni di contratti, e simili, il Consiglio speciale.

Quanto alla legge del marzo 1853, è bensì vero che poteva essere mano a mano posta ad esecuzione col mezzo di decreti reali anche prima del 1854, ma ciò era in piena facoltà del Governo, il quale provvedeva a seconda dei bisogni.

Il signor ministro delle finanze presentò durante l'esercizio del 1853 un bilancio formato secondo le norme di quella legge; ma io prego l'onorevole Depretis di osservare che quello non era il bilancio del 1853, ma quello del 1854, il quale perciò doveva necessariamente essere redatto secondo le prescrizioni di quella legge sotto l'impero della quale doveva venir posto in attuazione.

Per ciò poi che riguarda la formalità degli appalti per pubblici incanti, che l'onorevole preopinante vorrebbe sempre in ogni caso osservata, avvertirò che se mai fuvvi caso in cui un appalto fosse meno conveniente, era appunto quello della provvista dei tre battelli a vapore sul lago Maggiore; sta benissimo in massima il principio della concorrenza, ma nell'attuale circostanza non si poteva applicare, come ebbe a riconoscerlo la Commissione governativa, la quale escluse per ciò appunto l'offerta che veniva fatta da un fabbricatore olandese.

Diffatti, ove si ponga mente che noi avevamo bisogno di avere al più presto possibile allestiti sul lago Maggiore i battelli in questione, costrutti secondo le precise norme ed indicazioni date, ed assicurati per un anno, si vedrà che ciò non si sarebbe così facilmente ottenuto, se fossimo andati cercando offerte in Inghilterra, in Francia od in Olanda. Si aggringa che ove i costruttori di questi paesi avessero aderito alle condizioni prescritte, sarebbe stato assai costoso e difficile sorvegliare l'osservanza di queste nell'atto dell'esecuzione dei battelli. Rifiutare dunque l'offerta di una delle più riputate fabbriche di Europa, abbandonare l'opportunità di avere i battelli costrutti in paese sotto la diretta sorveglianza del Governo, sacrificare tutte le convenienze anzi esposte al principio della concorrenza, e ciò a fronte del disposto dell'articolo 25 della legge 28 marzo 1853 che dà facoltà al Governo di stipulare contratti a semplici partiti privati per le opere, macchine, oggetti d'arte e di precisione, sarebbe stato, a mio credere, un vero e madornale errore. Lo stesso dicasi delle macchine locomotive, pell'acquisto delle quali, se noi ci attennessimo esclusivamente al sistema dei pubblici incanti, ravineremmo in breve tempo il servizio delle nostre strade ferrate.

Fra i numerosissimi fabbricanti di locomotive che in oggi esistono non sono certo i più valenti quelli cioè che hanno maggiori commissioni, i quali facciano notevoli ribassi, sono

invece i fabbricanti meno capaci e come tali i meno avviati che offrono i partiti, in apparenza migliori. Ma siccome è impossibile giudicare della bontà delle macchine, se non quando vengono queste adoperate, così, tardi troppo si accorgerebbe l'amministrazione di aver fatto un cattivo affare per un meschino risparmio che ridonda più tardi in gravissima perdita. La miglior garanzia in simili acquisti, è la riputazione di cui gode il provveditore, ed è perciò che, meglio assai della concorrenza, giova una buona scelta di fabbricanti.

Ora nel caso nostro non saprei quale miglior garanzia si possa avere che il nome di uno dei primi costruttori di battelli a vapore che sianvi in Europa, di uno degli stabilimenti che gode da lungo tempo riputazione in tutti i paesi a noi vicini.

Quanto al sistema di navigazione che, egli dice, non avevo giustificato nel presentare all'approvazione della Camera il contratto dei battelli, mi basterà ricordare che per rintracciare il miglior sistema di navigazione, io nominai un'apposita Commissione.

Le indagini, gli studi praticati dalla medesima somministrano i dati necessari per convincere della convenienza del sistema adottato, quello cioè di riservare al Governo l'attuazione di questo servizio di navigazione per l'intrinseco suo rapporto coll'esercizio delle ferrovie dello Stato.

Nè milita solo per questo sistema l'interesse che abbiamo di avere le mani libere quando volessimo appaltare od anche vendere a qualche compagnia la strada ferrata e battelli a vapore col diritto di navigazione sul lago Maggiore, ma l'evidente convenienza di non abbandonare sin d'ora eziandio ad una privata società, tutto il movimento del commercio da Genova al lago, cedendole tutti i benefizi che devono ricavarli al trasporto di una così notevole quantità di persone e di merci, e ciò sulla linea appunto che, essendo la più economica di tutte le nostre comunicazioni, darà certo profitti maggiori, perchè se mettiamo le spese di navigazione in confronto di quelle richieste dall'esercizio della strada ferrata, per quanto si diminuiscano le tariffe, avremo sempre un grande vantaggio della navigazione sulla strada ferrata.

Sarebbe dunque inconcepibile affatto che dopo aver condotto questo gran movimento da Genova ad Arona, quando stiamo per esercitare la parte utile, noi la rinunciassimo ad una compagnia.

Finalmente quanto alla possibilità di armare i battelli a vapore, dirò che sebbene questi siano di ferro, ciò non esclude che si possono armare. Abbiamo esempio di siffatti battelli armati sul Danubio, ed altrove.

Egli dice che il Governo austriaco ha anche delle barche cannoniere. Io osservo che non spetta all'amministrazione delle strade ferrate di costruire le barche cannoniere. Se il Ministero della guerra crederà opportuno di fabbricarle, lo farà; ma queste non possono servire al movimento della strada ferrata.

Io dirò che dopo lunghe discussioni la Commissione è stata unanime nell'avviso che per avviare il primo movimento sul lago Maggiore sia conveniente di servirsi di questi tre battelli a vapore forti sufficientemente per trasportare merci e viaggiatori, ritenendo che quando lo sviluppo ulteriore del commercio facesse sentire la necessità di accrescere i mezzi di navigazione per le merci, vi si provvederebbe in altra guisa e senza perdita di tempo, potendosi, ove fosse del caso, adoperare anche le barche ordinarie.

Io credo che mercè il sistema che si è proposto, noi arriveremo a richiamare a noi quel movimento che già avevamo perduto per mancanza di battelli a vapore sul lago Maggiore;

questo è uno degli argomenti principali che mi fanno convinto dell'assoluta necessità e premura di attuare lo stabilimento dei battelli a vapore.

PARETO. Non era mia intenzione di prendere la parola in questa discussione, ma lo faccio perchè fin da ieri dopo la votazione della legge relativa alla leva di marinai, era mia intenzione di muovere una interpellanza all'onorevole ministro di guerra e marina.

PRESIDENTE. (*Interrompendo*) Bisognerebbe aspettare che fosse presente.

PARETO. È lo stesso.

Desidererei che il Ministero rassicurasse il paese circa alcune voci sparse relativamente alla macchina del *Carlo Alberto*.

È già gran tempo che si annunciava prossimo l'arrivo in Genova di questo piroscalo, ma invece si sparge la voce che tarderà ancora d'assai perchè la macchina ha sofferto ed è alquanto guasta; si dice pure che questa macchina non funzioni come converrebbe, perchè è stata fatta dietro un disegno di macchina non uguale alle ordinarie, ma bensì portante delle modificazioni le quali non avevano ancora la sanzione dell'esperienza: colgo quindi l'occasione, ora che si parla di battelli a vapore, per pregare il Ministero a dare qualche ragguaglio a questo riguardo, affinchè il paese si tranquillizzi. Credo che una macchina dell'importanza di quella del *Carlo Alberto* debba essere costrutta in modo da poter servire, tanto più che probabilmente se ne dovrà far una eguale per le altre fregate che sono in costruzione a Genova; e si disse, senza però che io lo creda, che essa non serva o serva male.

CAVOUÉ, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Poichè mi trovava ministro della marina quando si fece il contratto per la costruzione del *Carlo Alberto*, mi stimo in obbligo di fornire alcune spiegazioni all'onorevole Pareto.

La macchina del *Carlo Alberto* fu commessa alla ditta Stephenson, la quale ha la riputazione di esse una delle migliori non solo dell'Inghilterra ma anche d'Europa per la costruzione delle macchine a vapore. Il Ministero, e gli ufficiali delegati furono indotti specialmente a dare la preferenza alla casa Stephenson perchè la fregata costruendosi a Newcastle nel Thine, e la fabbrica Stephenson trovandosi nella città di Glasgow, si aveva il vantaggio di poter collocare la macchina sulla fregata in certo modo prima che fosse intieramente ultimata.

Ma ove si fosse fatta costrurre la fregata nel Thine, e si fosse fatta fare la macchina da una casa di Londra, od in qualsiasi altra grande officina, evidentemente non si sarebbe potuto metterla se non se dopo ricevuta la fregata, e quindi la responsabilità del costruttore sarebbe stata minore. La fregata fu varata, la macchina fu collocata sulla fregata stessa, e quindi questa fu condotta a Londra. Si ebbe cura nel contratto di stabilire che la prova per la macchina si sarebbe fatta nel Tamigi.

Nel fare questa prova accadde un inconveniente. Se sono bene informato, credo che sia l'asta di una delle pompe che si ruppe. Questo inconveniente si sta ora riparando a spese del costruttore.

Dall'ultima relazione pare che queste riparazioni dovevano essere ultimate, e la fregata mettersi in via per arrivare fra pochi giorni. Del resto, alle macchine anche fatte dalle migliori fabbriche e colla massima precisione possono succedere degli inconvenienti; ma non credo che siasi riconosciuti, nel sistema secondo cui la macchina è costrutta, dei difetti che possano farla giudicare meno atta al servizio a cui è de-

stinata. Io però non potrei entrare in particolari a questo riguardo, perchè non li so, ma non ho udito che si sia riconosciuto, nel sistema adottato, di quegli inconvenienti che potessero consigliare un mutamento radicale della macchina stessa. Si è solo trattato finora di taluni pezzi i quali si sono trovati difettosi.

PARETO. Io ho chiesto la parola per questo riguardo, perchè si era sparsa la voce che questa macchina essendo di un nuovo modello, forse non potesse funzionar bene. So che realmente una macchina dello stesso modello, ma in piccolo, aveva funzionato, ma si credeva che essendosi aumentata la proporzione, non agisse più.

Io ho fatto qui questa interpellanza al signor ministro, desideroso che il paese fosse tranquillato e affinchè dovendosi portare a compimento la costruzione di una fregata di egual forza che il *Carlo Alberto*, si guardasse il Ministero di non far costrurre per la medesima una macchina sul modello di quella del *Carlo Alberto* che pare non abbia fatta buona riuscita.

Se poi l'inconveniente occorso non è per difetto del modello del meccanismo, ma perchè la macchina si è soltanto guastata per un imprevedibile accidente, allora è meno male.

MAMELI G. Io vorrei osservare all'onorevole ministro dei lavori pubblici, che è una cosa giudicata dappertutto, che i bastimenti in ferro non sono assolutamente atti alla guerra. Siccome egli ha detto che in caso di bisogno questi battelli si potrebbero armare, io faccio osservare che, a creder mio, ciò non si può. Nè questa è mia opinione solamente, ma è quella di tutti i marinai, poichè se un proiettile venne nel baciasciuga, non c'è mezzo di turare immediatamente come si fa con quelli di legno, e parimente perchè un colpo di cannone sopra le lame in ferro fa perdere tutta la forma al bastimento, e quindi le sue qualità. Oltre di che, i bastimenti in ferro non sono suscettibili di portare una batteria qualunque, giacchè allo scoppio del cannone l'inchiudatura ed i perni saltano con facilità.

Questo è quanto io credeva osservare all'onorevole ministro.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io non ho mai inteso che si debba preferire un battello di ferro ad un battello di legno, quando fosse scopo essenziale di armarlo in guerra; ho detto che, malgrado non sieno destinati a quell'ufficio, i battelli di ferro possono venire sufficientemente armati, ed ho avvalorata la mia asserzione con un esempio recente.

Gli inconvenienti di cui egli parlò non dipendono da che il battello in ferro non possa prendere sufficientemente azione in guerra, ma che trovasi esposto a maggiori avarie che non un battello in legno. E quindi, ripeto, quando lo scopo principale fosse stato quello di armare i battelli in guerra, non avrei dubitato a preferire i battelli di legno; ma questo, ripeto, non è che affatto secondario, il principale essendo di servire al nostro transito. Ora egli sa meglio di me quanto maggior velocità con una determinata forza si possa ottenere da un battello in ferro.

Frattanto noi provvediamo ai bisogni essenziali cioè ai servizi del transito, e quando avverrà che il nostro commercio esiga la costruzione di altri battelli, potremo anche farli in legno per ottenere meglio l'altro scopo, a cui accennava l'onorevole deputato Mameli.

MAMELI G. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Depretis.

DEPRETIS. Farò poche osservazioni in risposta all'ono-

revolesse ministro dei lavori pubblici. Egli sostiene che la legge sull'amministrazione centrale non si possa applicare agli atti del Governo, quanto all'anno passato, e sostiene che stava in balla del Ministero il provvedere quando meglio gli piaceva all'esecuzione di quella legge: io credo che la legge non possa intendersi in questo modo.

Se si vuole interpretarla sanamente, la legge non si riferisce, quanto alla sua attuazione, al principio di quest'anno se non per l'impianto dei vari rami dell'amministrazione centrale: queste sole furono le disposizioni della legge rimandate eseguirsi al più tardi al principio dell'anno corrente. E doveva essere così, perchè la nuova amministrazione non poteva ragionevolmente entrare in attività, che al principio di un esercizio finanziario. Le parole stesse della legge confermano questa mia opinione: essa non lascia punto in facoltà del Governo di provvedere per decreto reale alla sua attuazione, dice invece: « potrà essere provveduto alla esecuzione per decreti reali. » Dunque a misura del bisogno il ministro quando poteva, doveva anche provvedere alla sua esecuzione. Del resto, come dissi, il fatto fa testimonianza per la mia opinione.

Riguardo al Consiglio speciale delle strade ferrate che l'onorevole ministro vuol surrogare anche in questo caso al Consiglio di Stato, io non credo che le ragioni addotte dall'onorevole ministro siano ammissibili. Qui non si può dire che si tratti di affare relativo alle strade ferrate. Vi è bensì relazione tra la navigazione del lago e l'esercizio della ferrovia, ma non si possono ritenere come una cosa sola. Io non so come un'altra navigazione che si stabilisca per conto dello Stato allo sbocco della nostra ferrovia a Genova, per esempio, per mettere il movimento commerciale in comunicazione colla Sardegna o con qualche altro punto dello Stato, si potrebbe dire una impresa per servizio della strada ferrata.

Ma, dirò di più, la questione era diversa: la questione era d'interpretazione di una obbligazione precisa che la legge del 8 giugno imponeva al Ministero.

Ora io domando se un Consiglio speciale, unicamente creato per la costruzione della strada ferrata, poteva ritenersi idoneo e competente a surrogare gli altri consultori naturali della Corona, trattandosi di interpretazione di una legge, e di restrizione portata dall'articolo 25 alla regola generale, che si debba sempre procedere per pubblicità e concorrenza in fatto di opere pubbliche e casi simili.

L'onorevole ministro dice che, trattandosi di macchine, e in questo caso di battelli a vapore, non è il caso in cui si possa seguitare il sistema degli incanti e della concorrenza. Ma io dico che se si può far eccezione per le macchine, non si può fare per i battelli. La concorrenza deve aprirsi in quel campo, ed entro quei limiti che è possibile, secondo i casi. Ma quando ci sono diverse case di fabbricanti che possono presentare le stesse garanzie, io credo che si debba sperimentare sempre la concorrenza. La legge va interpretata secondo il suo spirito, ed in quel modo che torna più a vantaggio dello Stato.

Fra le diverse voci corse, vi è questa, che la casa olandese di cui ha parlato l'onorevole ministro, abbia offerte condizioni assai più vantaggiose di quelle che furono fatte dalla ditta Escher-Wyss; che si obbligava cioè di eseguire i tre battelli ad un prezzo non so se di 60 od 80 mila lire meno, osservate nel resto le altre condizioni di garanzia della casa Escher-Wyss.

Sicuramente il Ministero avrà avuto delle ragioni per cui ha preferito la casa di Zurigo, e la Commissione saprà forse dare in proposito qualche schiarimento, ma vede la Camera

come sarebbe una misura salutare che entro quella cerchia che le circostanze e la natura delle cose acconsentono, il Governo non prescindesse mai dall'aprire una concorrenza quando si tratta di una spesa, che si fa nell'interesse dello Stato, e massime di una spesa come questa.

Riguardo al sistema, io ho detto che non aveva i dati necessari per apprezzarlo, e che, quantunque ci fosse il giudizio della Commissione, che certo è di qualche peso, avrei però desiderato molto di più di avere sott'occhio quegli elementi che il Ministero ha detto di aver comunicati alla Commissione. È sopra dati tecnici e positivi che si può formare un'idea giusta, quando si tratta di valutare un sistema, così per la pianta del personale, come pel materiale, per le spese di trasporto e pei prodotti.

Il ministro ha accennato una questione gravissima, la questione se il trasporto per acqua sarà meno costoso che il trasporto per terra. Io ho un'opinione perfettamente contraria alla sua; non è qui il caso di rimetterla in campo, tuttavia mi pare che sarebbe stato conveniente e mi sarebbe piaciuto personalmente non poco, di aver sott'occhio questi dati di fatto, onde esaminarli e discuterli. Quantunque lo creda molto difficile, tuttavia avrei voluto vederli, onde, se mai la mia opinione fosse erronea, potermi accostare ad un sistema migliore.

Quanto a quegli interessi eminenti, a cui si doveva provvedere colla navigazione sul lago Maggiore, come disse il signor ministro l'anno scorso, non si provvede niente affatto coi tre battelli in ferro, come ha confermato l'onorevole Mameli.

Il signor ministro ha poi afferrato una parola che io ho messo innanzi, quando ho nominato le barche cannoniere, ed ha detto: se si vogliono fare delle barche cannoniere, deve provvedervi il ministro della guerra. Io non ho accennato alle barche cannoniere che in via storica: ma la ragione principale, che io ho addotta, è questa, che l'Austria aveva una flottiglia, e fra gli altri legni un battello della forza di cento cavalli, che in caso di guerra si può armare di cannoni, e quindi è padrona del lago.

Ora io domando se noi coi nostri tre battelli in ferro non lasciamo perfettamente intatta la preponderanza della flottiglia austriaca, alla quale non voglio dare troppa importanza, sul lago Maggiore, e se col sistema del Ministero si provveda a questi interessi eminenti che l'anno scorso si volevano tanto gelosamente tutelare.

Il signor ministro aggiunge che in questo momento occorre provvedere agli interessi commerciali; ma io gli rispondo che non so se in questo momento il movimento commerciale sia troppo avviato, e specialmente se nella crisi politica attuale sia l'interesse prevalente; dico anzi che in questo momento importa forse non meno di provvedere a quegli interessi che furono nel sistema del signor ministro affatto trascurati. (Bravo! a sinistra)

PRESIDENTE. Il deputato Mameli ha la parola.

MAMELI. Vi rinunzio.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Io non entrerei nella questione di legalità che fu già abbastanza trattata dagli onorevoli preopinanti. Mi restringerò semplicemente alla questione di opportunità ed a provare che si è fatta opera utilissima alle finanze dello Stato nel provvedere che al principio del 1853 la navigazione a vapore fosse attivata. Mi sarà facile dimostrarlo.

Vi sono attualmente sul lago dei battelli a vapore eserciti da una società; piccoli battelli obbligati di servirsi di legna come combustibile, che costa enormemente. Questi battelli

malgrado le circostanze contrarie fanno buonissimi affari (quando non prendono fuoco) e malgrado la concorrenza dei battelli estranei, la compagnia ritrae un utile grandissimo dai suoi capitali.

Egli è evidente che coll'aprirsi della strada ferrata il movimento sul lago aumenterà per l'aumento sia del commercio locale, che del commercio di transito. Ora è chiaro che i bastimenti, il cui servizio sarà in relazione colla strada ferrata, avranno movimento, e che faranno quindi molto migliori affari di quelli che ora faccia la compagnia con bastimenti molto meno adatti.

Si aggiunga che compiendosi la strada sino al lago, la navigazione a vapore diverrà molto meno costosa, perchè alla legna, il cui prezzo già notevolissimo si è in pochi anni più che raddoppiato, si sostituirà il carbon fossile, che sarà trasportato sulla strada ferrata.

Quindi le spese di esercizio, nelle quali il combustibile entra per la massima parte saranno ridotte notevolmente, mentre d'altro lato cresceranno le entrate.

Io pertanto non esito a dire che questa speculazione che fa il Governo è la più proficua che sia possibile di compiere.

Onde, quando l'onorevole Depretis invitava la Camera a dare una lezione al Ministero rigettando questa convenzione, credo che non si punirebbe molto il Ministero, perchè esso troverebbe un'infinità di persone che rileverebbero il contratto, e che sarebbero certe di fare ottimi affari, poichè almeno pel primo anno sarebbero sicure di non incontrare concorrenza interna.

Prima che dei bastimenti fossero costrutti per far la concorrenza a questi vi andrebbe un anno; ed io credo che se nel primo anno non si ammortizzerà l'intera somma, si ammortizzerà almeno il 20, il 30 per cento del capitale, e l'onorevole Depretis sa che quando una compagnia ha già ammortizzato il 30 per cento del suo capitale, è in ottima condizione per sostenere una nuova concorrenza.

Quindi, io lo ripeto, se vi è qualche cosa a ridire dal lato della legalità, dal lato dell'opportunità, ritengo che mai il Governo avrà fatto miglior contratto, e che mai la Camera avrà sancito un'operazione che sia per tornare più vantaggiosa alle finanze dello Stato.

PRESIDENTE. Il deputato Sommeiller ha la parola.

SOMMEILLER. Comme j'ai eu l'honneur de faire partie de la Commission qui s'est occupée de la question relative à la construction de ces bateaux à vapeur, comme je n'ai pas changé l'opinion que je m'étais formée à l'époque des études qu'ils ont exigées, opinion qui était aussi celle de mes collègues, je crois devoir donner quelques explications à la Chambre sur les travaux de cette Commission, et cela dans le but aussi de répondre aux observations exposées par l'honorable monsieur Depretis.

Lorsque nous sommes allés au lac Majeur, mes collègues et moi, la première chose qui nous a frappés, c'est que pour étudier le service sur le lac Majeur, nous avons été obligés de nous servir des bateaux autrichiens.

Nous avons très-peu vu de leurs bateaux; mais ce que nous avons pu étudier nous a convaincus, dès les premiers pas, que c'était pour nous une nécessité absolue d'acquérir des bateaux à l'aide desquels l'administration du chemin de fer pût reprendre le rôle qui lui appartient naturellement dans la navigation du lac Majeur; parce qu'il s'agissait ici pour nous de conquérir, comme nous le disions à l'administration, le commerce de ce lac.

Nous ne nous sommes point arrêtés à la pensée que les Autrichiens avaient là une flottille dont on paraît avoir si

peur; nous n'avons pas considéré la question sous le point de vue militaire: il nous a semblé, à nous, hommes pacifiques, que nous devions espérer une victoire plus profitable que celle que l'on pourrait, peut-être à tort espérer d'une flottille armée. Je ne suis pas militaire, mais je pense que la flottille autrichienne n'est pas beaucoup à craindre; avec quelques canons bien placés sur la côte, il serait facile de la mettre hors de service, dans un pays surtout où les ressources pour les réparations manquent totalement; il suffirait d'envoyer quelques boulets dans les machines, pour les rendre inserviables pour longtemps.

Nous avons donc pensé qu'il était plus utile d'étudier la question sous le rapport économique et commercial, de l'exploitation du chemin de fer, et enfin du bénéfice qu'une bonne solution devait apporter à l'Etat, que sous le rapport de la défense militaire.

C'est pour ce motif que nous sommes d'abord convenus sur ce premier point, c'est-à-dire sur celui d'avoir des bateaux à vapeur tirant peu d'eau et pouvant naviguer à une vitesse assez considérable en transportant les charges en marchandises et voyageurs en destination des pays au delà d'Arona.

Pour déterminer la dimension des bateaux, dont on a vu le détail dans le contrat, nous avons dû réunir quelques données sur le commerce du lac Majeur et sur le transport des voyageurs. Nous avons cru qu'en établissant des bateaux qui porteraient en charge normale 25 tonnes, c'est-à-dire 25,000 kilogrammes, tant en marchandises qu'en voyageurs, et dont la charge pourrait être poussée au besoin à 15 tonnes de plus, et qu'en ayant trois de ces bateaux, on pourrait suffire non-seulement à toutes les exigences du chemin de fer, mais faire une concurrence tout à fait heureuse aux autres bateaux à vapeur qui sont sur le lac Majeur.

Pour faire cette concurrence nous avons les moyens suivants: d'abord les marchandises et les voyageurs arriveront par notre chemin de fer, ils arriveront dans notre station, dans notre port où il n'y aura qu'à les transborder, sans craindre le moindre danger de les voir nous échapper pour passer sur les bateaux autrichiens qui seront naturellement exclus de notre station.

Nous avons ensuite exigé que la vitesse de nos bateaux, j'entends la vitesse normale, fût supérieure à celle des bateaux à vapeur actuellement en exercice sur le lac Majeur.

La plus grande vitesse que nous avons observée dans ces derniers est de 18 à 18 kilomètres. Je crois qu'ils pourraient être poussés à une vitesse un peu plus forte, mais alors la dépense serait plus considérable parce que dans les bateaux à vapeur une fois arrivés à la vitesse normale si l'on veut obtenir une vitesse de quelques kilomètres de plus, il faut augmenter considérablement la dépense, en sorte qu'elle n'est plus alors en rapport avec l'augmentation de vitesse.

Nous avons donc cherché à obtenir une vitesse normale supérieure sans une grande augmentation de combustible, chose facile à faire, puisque nous avions des bateaux à construire à neuf et que les proportions pouvaient être combinées de manière à satisfaire à cette exigence.

Les bateaux qui ont été contractés par l'administration sont tels, qu'en service ordinaire, c'est-à-dire avec une consommation relativement faible et une charge normale, on pourra obtenir sur le lac Majeur une vitesse de 20 kilomètres si la concurrence l'exige; mais si nous pouvons nous arrêter à une vitesse de 18 kilomètres, nous pourrions alors transporter 40 tonnes, au lieu de 25, charge qui, comme je l'ai dit, correspond à la vitesse garantie de 20 kilomètres.

Le chargement peut ainsi varier de 25 à 40 tonnes et la vitesse varier en sens inverse de 20 kilomètres à 18. Le chargement se compose de marchandises et de voyageurs. Pour déterminer l'importance du transport des marchandises, nous avons les renseignements de monsieur Ponzoni actuellement chef de station à Gênes, et qui a été capitaine de bateaux à vapeur sur le lac Majeur; il nous a assuré que nous ne pouvions nous tromper en évaluant le transport des marchandises à 10 tonnes par jour.

Pour faire notre calcul pour chaque voyage, nous avons doublé cette quantité, parce qu'il est certain que le chemin de fer l'augmentera de beaucoup, et peut-être même la dépassera. Mais comme il s'agissait d'une dépense première qui pouvait être augmentée sans changer en rien le régime de la navigation, alors même que le trafic deviendrait dix fois plus fort, nous nous sommes arrêtés à cette base de 25 à 40 tonnes de portée pour chaque bateau, avec une vitesse relative de 10 à 18 kilomètres par heure et nous sommes certains que l'administration des chemins de fer pourra faire une concurrence victorieuse à ses compétiteurs et qu'elle desservira complètement le chemin de fer et les rives du lac sur notre territoire.

Lorsque nous étions là, les bateaux autrichiens n'allaient pas jusqu'en Suisse, ils s'arrêtaient sur notre territoire, de sorte qu'ils perdaient beaucoup des voyageurs qui venaient de la Suisse.

Nous en avons tenu compte dans nos calculs et nous avons porté le nombre des voyageurs à 200 par bateau ce qui avec deux voyages par jour suffira aux premiers besoins du chemin de fer.

Si plus tard le trafic sur le chemin de fer vient à augmenter d'une manière considérable, et que le transport des marchandises devienne trop dispendieux par les bateaux à voyageurs, il sera dans l'intérêt de l'Etat de séparer les deux services, et de construire des vapeurs pour les marchandises uniquement. Ces vapeurs pouvant être limités à une vitesse de 10 à 12 kilomètres, la charge pourra être poussée bien au delà de 40 tonnes, sans que la consommation du combustible s'en ressente.

Mais pour l'ouverture du chemin de fer il ne fallait pas proposer de pareilles dépenses parce que, au lieu de bateaux de 64 chevaux, il en aurait fallu de beaucoup plus forts et plus grands et alors la somme eût été triplée. Il suffisait à la Commission de voir qu'avec ces bateaux l'administration serait à même de faire face à tous les besoins futurs et c'est ce que nous pensons encore aujourd'hui; à l'ouverture du chemin de fer et pour un temps encore assez long, les trois bateaux suffiront complètement à tous les besoins actuellement prévus.

J'ajouterai une autre observation en réponse à celle de l'honorable Depretis. Il a parlé des adjudications.

Dans le principe on a inutilement cherché à faire des adjudications pour les mécanismes, les machines, les locomotives et autres parties du matériel, qui sans être des machines, n'ont cependant pas pu être obtenues par cette voie là. Si vous publiez un avis dans la gazette officielle à Turin pour un adjudication de bateaux à vapeur, de locomotives, etc. et si vous l'envoyez à tous les premiers entrepreneurs de l'Angleterre et même de la France, personne ne se présentera à l'adjudication publique. Les anglais eux-mêmes qui habitent le Piémont ne viennent point. L'adjudication n'est possible que pour ce qui peut se construire dans le pays. Ainsi toutes les fois que l'administration a excité publiquement la concurrence pour des voitures et autres ouvrages de

ce genre, les entrepreneurs se sont présentés; mais ils ne sont jamais arrivés pour les machines, ni même pour les roues, essieux, etc.

Dans d'autres pays, comme en Belgique, en Angleterre, en France, il n'eût pas été impossible de trouver des fabricants qui eussent suivi cette méthode, mais ici il n'y en a pas. Au reste je ferai observer que quand même cela aurait pu réussir, il arrive très-souvent que ceux qui en portent la commande sont des fabricants, pour ainsi dire, perdus, ceux qui se ruinent et ruinent les autres, qui pour avoir le contrat baissent les prix sans mesure, et quand il s'agit de livrer, il résulte que leurs produits sont inserviables.

Je n'ajouterai rien sur le système d'exploitation par une société ou par le Gouvernement, je dirai seulement que le Gouvernement ayant un chemin de fer et la navigation du lac Majeur n'étant que la prolongation de ce chemin de fer sur une longueur de soixante kilomètres, prolongation qui en sera certainement la partie la plus lucrative, il ne serait pas convenable pour l'administration de livrer cette exploitation du lac à une société avant d'avoir livré celle du chemin de fer. Je ferai enfin observer que les voyages par bateaux à vapeur sont beaucoup moins coûteux que les voyages par chemins de fer; je n'ai pas les tarifs sous les yeux, mais je sais que la différence est considérable.

CADORNA C. Io non intendo entrare nella questione di legalità, nè in quella relativa alla convenienza del contratto sul quale la Commissione, di cui faccio parte, ha già espresso il suo avviso; avviso al quale io pure partecipo non ostante tutte le cose che si sono dette nella discussione. Vorrei soltanto chiedere una spiegazione all'onorevole signor ministro dei lavori pubblici. Io tengo per fermo che quando il servizio di battelli sarà attivato, lo sarà in modo che tutte le stazioni che attualmente sono servite sul lago, continueranno ad avere il servizio di questi battelli, poichè reputo che ciò sia consigliato dalla stessa convenienza e dall'utilità dell'impresa; ma alcune cose dette l'anno scorso discutendosi appunto questa questione, mi hanno lasciato qualche dubbio che il servizio possa secondo l'idea del signor ministro essere fatto in modo diverso, che sia cioè attivato per linea continua e diretta, omettendo le stazioni intermedie, o almeno buona parte d'esse. Desidererei avere qualche schiarimento dal signor ministro, intorno alle sue intenzioni a questo riguardo.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Non mi ricordo mai d'aver detto l'anno scorso cosa alcuna che possa far supporre che io intenda escludere le stazioni intermedie anzi, quando sostenni la convenienza di stabilire la navigazione anzichè una linea di strada ferrata che circondasse il lago, dissi che i paesi che desideravano questa strada avevano tanto meno ragione di dolersene, in quantochè il transito era già loro assicurato col mezzo di battelli a vapore, specialmente parlando di Pallanza ed Intra. Allora io dissi: che interesse grave possono avere Intra e Pallanza, che la strada vada per la valle d'Orta, monti sul dorso della catena che separa il versante dell'Agogna da quello della Strona per discendere verso il lago Maggiore, quando, stabilita una linea di navigazione, essa servirà perfettamente ad Intra e Pallanza?

Forse avrò accennato, e lo ripeto adesso, che faremo anche delle corse dirette; ma questo avverrà come avviene sulle strade ferrate, dove un numero di corse si fa toccando tutte le stazioni, ed alcune altre si fanno direttamente. Il che avverrà principalmente quando avremo affluenza di forestieri che intendono fare l'intera corsa, e di mercanzie di transito che si vogliono mandare all'estero.

E questo bisogno di corse dirette sul lago io lo appoggiava anche all'argomento, che sebbene per cagione della trista combinazione dei tempi, non si sia ancor potuto venire a conclusione pel passaggio del Lukmanier, egli è certo che noi, arrivati alla sponda svizzera, abbiamo due strade che ci mettono in comunicazione, l'una colla Svizzera centrale e l'altra colla Svizzera orientale, cioè la strada del San Gottardo, e quella del San Bernardino; la prima delle quali ha già preso un grande movimento, di modo che io credo che, anche indipendentemente dalla strada del Lukmanier, quando noi avremo potuto portare il commercio di Genova alla sponda di Arona, avremo più facili relazioni dei nostri porti colla Svizzera di quello a cui possano riuscire altri paesi.

Per questo dunque avrò accennato (non me ne ricordo bene) alla necessità che vi sarà di fare delle corse speciali e dirette; ma sarebbe troppo contrario all'interesse del paese, ed alla utilità immediata dell'amministrazione lo escludere le stazioni intermedie.

CADORNA C. Mi dichiaro soddisfatto.

BOTTA. Dappoichè l'onorevole Cadorna ha accennato alle stazioni, prego il Governo, e specialmente l'onorevole ministro dei lavori pubblici, di non dimenticare la stazione di Feriolo a beneficio degli Ossolani e degli abitanti della riviera d'Orta e di tutto il mandamento di Omegna.

A Feriolo fa capo la strada reale del Sempione, e stabilendosi ivi una stazione non solo si faciliteranno i mezzi di trasporto a tutti i cittadini dei luoghi succennati ed a molti forestieri che quotidianamente percorrono la strada del Sempione, ma ne risulteranno considerevoli lucri alle finanze per i molti viaggiatori, e le svariate merci, che in ogni viaggio occorrerà di ricevere e scaricare.

Mi reco quindi a premura di raccomandare questa stazione anche nell'interesse delle finanze dello Stato.

DEPRETIS. Dirò pochissime parole in risposta alle osservazioni dell'onorevole deputato Sommeiller.

Io gli debbo essere grato di avermi dato qualcuna delle spiegazioni che ho aspettate invano dal signor ministro, e non ho trovate nella relazione della Commissione. Può darsi che forse nell'interesse del movimento commerciale il sistema, a cui si è attenuto il Governo presenti dei vantaggi; ma non posso accettare le sue ragioni quanto all'interesse al quale avevo pure accennato, cioè alla difesa del paese. Egli diceva che non possiamo far concorrenza ai cannoni austriaci, ma che tuttavia qualche pezzo d'artiglieria collocato sulla costa, un proiettile lanciato nei meccanismi dei vapori austriaci, che sono più potenti dei nostri, li renderà inabili alla navigazione per moltissimo tempo, perchè non hanno tutte le officine di riparazione che farebbe mestieri. Io gli osservo che allora bisognerà concedere altre spese, le quali saranno superiori al risparmio che si fa col sistema governativo che provvede soltanto agli interessi commerciali; poichè se si vuol provvedere agli interessi del paese nel modo suggerito dal deputato Sommeiller, bisognerà mantenere batterie sulle rive del lago, mantenere corpi di truppa in quelle vicinanze, costruire dei forti, e credo poi che, stante le condizioni del lago, che non ha strada in tutto il suo circuito, questo sistema non possa attivarsi nè servire allo scopo. Riguardo poi agli incanti, io credo che l'onorevole Sommeiller non mi abbia compreso; io non ho mai preteso che il Ministero aprisse gli incanti per la costruzione delle macchine a vapore sia pei battelli che per le loro locomotive qui nello Stato; poichè è facile il vedere che quando non abbiamo ancora stabilita nel paese la concorrenza di grandi officine di questa

specie e non ne abbiamo in paesi molto a noi vicini, questi incanti andrebbero a vuoto.

Io ho detto che fin dove la natura dei lavori lo consentiva il Governo non doveva mai prescindere dall'esperimentare una concorrenza.

In questo caso noi abbiamo un contratto stipulato senza concorrenza con una sola ditta commerciale; io credo che sarebbe stato conforme alla legalità, trattandosi di una spesa come questa che non solo in questo caso, ma in tutti gli altri simili, il Governo sottoponesse i progetti a molte delle case costruttrici di macchine che offrano sufficienti garanzie; e che sentisse le loro offerte. Io aveva accennato al fatto di offerte di una casa olandese, che si dice abbia fatto dei patti assai più vantaggiosi, che non quelli della casa Escher-Wyss. Certamente ci saranno stati motivi per accettare quest'ultima offerta, ma questi buoni motivi il pubblico non li conosce, ed io credo che col sistema della concorrenza questi inconvenienti non possano nascere, e l'interesse pubblico sia garantito.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. È vero che il Ministero ebbe quest'offerta, ma la medesima non veniva direttamente dalla fabbrica olandese, ma da uno speculatore del paese, il quale si offriva di fare i battelli a vapore ma senza alcuna condizione. Certamente il prezzo era minore, ma noi volevamo la sicurezza del buon servizio; ora avendo a fronte di quella il partito di una casa responsabile per ogni rapporto, la quale si assoggettava a costruire i battelli nelle forme e dimensioni da noi volute, ed a mantenerli a carico suo durante un anno, noi dovevamo darle la preferenza.

Il signor Escher non esigeva altra condizione che di lasciar mettere un suo macchinista, e questo era giusto dal momento che doveva rispondere del buon servizio dei battelli. Aggiungerò poi che sono stati consultati molti membri della Commissione, uno dei quali, espertissimo in simili costruzioni, mi diceva di conoscere perfettamente i battelli a vapore fatti dal signor Escher-Wyss, il quale costruiva tutti quelli dei laghi della Svizzera, e che è stato chiamato in Ungheria per crearvi uno stabilimento. Io stesso, poi vidi una sua officina a Pest.

Del resto, quel membro della Commissione avendo altresì esaminato battelli di altri fabbricanti, mi assicurò non esservi confronto con quelli della ditta Escher.

Per queste circostanze il Governo ha creduto di dare la preferenza a questa ditta.

SOMMEILLER. J'ajouterai quelques mots pour donner les explications que demande l'honorable monsieur Depretis.

D'abord, quant à la nécessité d'armer ces bateaux, je ferai observer que nous avons écarté cette idée parce que nous avons cru que s'il y avait là une apparence d'utilité, il fallait l'acheter trop chèrement. En effet, il aurait fallu donner aux bateaux une forme et une construction spéciales.

Dès lors non-seulement les prix en auraient été augmentés; mais les frais de navigation en service ordinaire auraient été beaucoup plus forts. Il ne convenait pas à l'Etat d'accroître considérablement les dépenses de combustibles en temps de paix, en vue de certaines éventualités belliqueuses qui ne peuvent tout au plus se réaliser qu'à de rares intervalles, et pour lesquelles les bateaux peuvent d'ailleurs être rendus inutilés.

Tandis qu'avec M. Escher-Wyss, nous connaissions pratiquement son établissement, et de plus c'est lui qui a construit tous les bateaux du lac Majeur, un grand nombre de

ceux qui naviguent sur les lacs de la Suisse; et comme la fabrication des bateaux à vapeur à l'usage de lacs est une spécialité comme celle des frégates de guerre, il valait mieux s'adresser à ceux qui ont déjà une expérience rompue, que de faire faire à d'autres leur pratique à nos propres frais.

Quant au prix nous étions au courant de ces machines-là, qui s'évaluent à tant par cheval de force.

Relativement au contrat, je dirai que la Commission n'a eu qu'une connaissance vague de la valeur de l'offre faite par la maison hollandaise: elle a la persuasion que c'est une maison bonne; mais elle n'a pu la juger: nous ne la connaissons pas.

Monsieur Mattei qui est directeur des ateliers de constructions maritimes à Gènes, a été longtemps en Angleterre, et est très au courant de ces affaires; nous nous y connaissions aussi quelque peu, et nous avons cru pouvoir conseiller à l'administration d'accepter le prix offert par la maison Escher-Wyss; d'autant plus que cette maison offrait des conditions tout à fait satisfaisantes, entr'autres, celle de construire sur notre territoire; ce qui nous donnait la facilité de surveiller les travaux, ce qui occupait nos ouvriers et leur donnait un peu de pratique dans la construction, pratique que nous pourrions utiliser avantageusement lors des réparations à faire aux bateaux. Par toutes ces raisons et en dépit de la petite différence de prix qu'offrait la maison de Hollande, nous n'avons pas hésité à accepter le parti de la maison suisse.

PRESIDENTE. Interrogo la Camera se intende passare alla discussione degli articoli.

(La Camera delibera affermativamente, e approva senza discussione i seguenti articoli:)

« Art. 1. È approvata la convenzione che per l'esecuzione della legge 5 giugno 1853 si è passata dalla cessata azienda delle strade ferrate li 30 ottobre 1853 col signor Federico May Escher, quale rappresentante della casa Escher-Wyss di Zurigo, per la costruzione che la casa stessa si è obbligata di fare di tre battelli a vapore per la navigazione del lago Maggiore, ai prezzi ed alle condizioni di cui nella convenzione medesima.

« Art. 2. Per l'effetto di tal convenzione è autorizzata una spesa di lire 525,000, la quale verrà stanziata nel bilancio del corrente anno 1854 del Ministero dei lavori pubblici per la concorrente di lire 450,000, e per le rimanenti lire 75,000, su quello del 1853. »

Si passa allo squittinio segreto sul complesso della legge.

Risultamento della votazione:

Presenti e votanti	119
Maggioranza	66
Voti favorevoli	86
Voti contrari	33

(La Camera approva.)

RELAZIONE DI PETIZIONI.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la relazione di petizioni.

PIACENZA, relatore. La petizione 5355 è sporta da Adelaide Dania, vedova Arduini, e con essa domanda una pensione, per essere morto, in seguito a ferite riportate alla battaglia di Novara, il suo unico figlio, capitano nel quattordicesimo reggimento, ed invoca in suo favore l'articolo 52 della legge 27 giugno 1850 sulle pensioni militari.

In seguito narra la esponente che, dietro ad un suo ricorso, le fu assegnato un sussidio, e con vari considerandi intende provare che essa deve godere del disposto dell'articolo 45 della detta legge, senza far cenno che il defunto suo figlio fosse l'unico suo sostegno, circostanza che la legge richiede all'articolo 52 per accordare una pensione.

Il Governo, nel rifiutare la pensione, si è tenuto alla lettera dell'ora detto articolo 45; ma apprezzando la condizione dolorosa di questa vedova rimasta senza figlio, le ha assegnato un sussidio equivalente alla pensione che potrebbe spettarle, interpretando in suo favore il detto articolo 45 della legge 27 luglio 1850.

La Commissione, considerando che la Camera non può altrimenti provvedere a questo riguardo, vi propone l'ordine del giorno.

(La Camera approva.)

Petizione... Ravera Ajra Felice, di Chiaverano, espone che il suo figlio Ferdinando, soldato temporario della classe 1839, chiamato sotto le armi nel 1848, fu impiegato a lavorare col l'armaiuolo del reggimento, e che ammalatosi, morì nel dicembre 1848 nell'ospedale militare di Genova.

Il petente assegna per causa di questa morte le fatiche sopportate da suo figlio nelle marcie per cambiamento di guarnigione, e il lavoro da armaiuolo in camera umida; e domanda una pensione a norma dell'articolo 52 della legge 7 giugno 1850.

La Commissione, considerando che, ammesso pure che il Ravera Ferdinando sia stato vittima di cause reumatiche, cosa non provata, non si può ritenere che la sua morte possa essere contemplata fra i casi accennati dalla surriferita legge e che danno diritto a pensione;

Che un'interpretazione diversa verrebbe a dire che non vi sarebbe più nel militare servizio un solo caso di morte che non desse diritto di pensione ai parenti superstiti, vi propone perciò l'ordine del giorno.

(La Camera approva.)

Colla petizione 5347 Giovanni Maria Lorenzini narra d'aver servito nelle armate francesi, e che nell'agosto 1813 fu ferito in una mano, la quale gli fu mutilata di quattro dita. Rientrato in patria in maggio 1814 con foglio di via ottenne un assegno di lire 89 40 all'anno. Ora domanda che gli sia data pensione di riposo.

Certamente la sorte del ricorrente è degna di commiserazione: la Commissione però osserva che la legge 7 maggio 1850 esclude dal beneficio della pensione i militari che non l'avessero già ottenuta dal cessato Governo, e vi propone l'ordine del giorno.

(La Camera approva.)

ROBECCHI, relatore. Nella petizione 5399 il sacerdote Giovanni Battista Muraglia, di Bordighera, provincia di San Remo, diocesi di Ventimiglia, narra che il suo vescovo Lorenzo Biale lo tiene già da cinque anni sospeso a divinis; che per quanto abbia supplicato onde conoscere il motivo di tanto rigore, non ha mai potuto strappare di bocca a monsignore una parola di spiegazione.

Suppone gli sia imputata a delitto la sua sottoscrizione al così detto monumento Siccardi, e il ritenere in casa, lui settuagenario, una domestica sessagenaria. Fa fede della sua buona ed onorata condotta con un certificato di quel municipio, e conchiude implorando dalle signorie vostre sia posta una volta freno agli abusi di potere di quel vescovo.

Le circostanze esposte dal petente, il buon testimonio che rende di lui il Consiglio municipale, il costante rifiuto di addurre una ragione che giustifichi la sua indeprecabile se-

verità, hanno fatto nascere nell'animo de' vostri commissari dubbio che vi possa essere difatto qualche abuso di potere. Per questo motivo hanno unanimi adottato la conchiusione di proporre l'invio della petizione al ministro di grazia e giustizia perchè assuma le informazioni che crederà opportune, e veda se sia il caso di qualche suo provvedimento che conforti la canizie del povero sacerdote.

(Le conclusioni sono approvate.)

Nella petizione 5409 la città di Fossano fa tre domande, l'una subordinata all'altra.

Stanca di soffrire uteriormente l'oppressivo governo provinciale di Cuneo e l'ingiustizia col danno che ne deriva, domanda: primo, di essere ricostituita a capo di provincia, niuna città avendo meglio di lei sito opportuno per poter aspirare alla propria autonomia.

Se vero poi fosse che con un nuovo ordinamento scemare si voglia il numero delle provincie anzichè accrescerlo, domanda, secondo, come atto di semplice giustizia e di ripiego ai suoi danni, di dividere colla città di Cuneo una parte dei vantaggi, e che ad essa venga trasferita la sede del tribunale provinciale, ovvero l'ufficio d'intendenza.

Nel caso anche questa seconda domanda venisse respinta, la città di Fossano troverebbe miglior suo conto ad unirsi alla provincia di Mondovì: ed ecco la domanda terza.

La vostra Commissione non crede che la Camera voglia risolvere così *stans pede in uno* le gravi questioni che la petizione del municipio di Fossano le presenta.

Ieri appunto l'onorevole signor ministro di grazia e giustizia presentava un progetto di legge relativo all'amministrazione provinciale e comunale, e la vostra Commissione crede doversi mandare questa petizione alla Commissione che sarà incaricata dell'esame del nuovo progetto.

(La Camera approva.)

Petizione 5386. Il petente è un padre Elia Usai, carmelitano, che, chiamato al rendiconto della gestione a lui affidata dei redditi della comunità cui appartiene, fu trovato in deficit di 726 lire.

Gli furono inflitte, a norma delle leggi claustrali, pene correzionali che bisogna pur riconoscere molto giudiziose, come quelle che entravano al doppio scopo di affliggere corporalmente il reo, e di indennizzare la comunità.

Da questa condanna appellava il padre Elia al tribunale di prima cognizione di Cagliari, dal quale riportava favorevole sentenza, ma così pronta (confessa ingenuamente il petente) « che non si potè svolgere la questione in tutta la sua essenza. »

Forse ebbe più agio a svolgerla il magistrato d'Appello il quale riparò di poi la sentenza del tribunale di prima cognizione.

Il superiore del convento, sia per isfogo d'odio, come dice il petente, sia per qual altro vogliasi motivo, faceva di pubblica ragione colla stampa il giudicato del magistrato d'Appello.

Il petente rispondeva al superiore con una *giustificazione* pure mandata alla stampa e divulgata.

Bisognerebbe conoscere il tenore di questa *giustificazione* per giudicare se il petente meritasse o no le pene alle quali fu in seguito sottoposto; pene che saranno forse scritte negli statuti di quell'ordine, ma che non rivelano certo molta mitezza in quei reverendi padri.

Al momento in cui il petente scrive, il rigore è mitigato d'assai, dacchè è fuori della prigione, in cui fu tenuto due mesi, ma non cessato del tutto; perchè durano ancora la sospensione a *divinis*, e una certa lesineria de' suoi fratelli di religione nel provvederlo di vitto e vestito.

Epperò il padre Elia Usai vorrebbe *fuggire*, come egli dice, al secolo, approfittando del breve di secolarizzazione che ha già ottenuto.

Ma per ciò fare ha bisogno d'un patrimonio ecclesiastico, e questo patrimonio ecclesiastico è appunto quello che egli vi domanda. (*ilarità*)

La vostra Commissione crede d'avervi, colla breve esposizione di questa storia, provato che il padre Elia Usai non ha nulla di comune (come egli vorrebbe far credere) con coloro che soffrirono per l'indipendenza della patria e per l'osservanza delle leggi; crede anzi che i fatti accennino a tutt'altro.

Per questo riflesso, e per l'altro che non consta abbia il petente avuto ricorso che di pratica e di diritto per ottenere soddisfatti i suoi desiderii, vi propone l'ordine del giorno.

(La Camera approva.)

La petizione 5254 è relativa alla circolare del signor ministro degli interni interpretativa della legge elettorale, per ciò che riguarda la Sardegna, intorno alla quale la Camera ebbe già ad occuparsi e ad emettere il suo voto in occasione che venne riferita, non ha molto, altra analoga petizione.

La Commissione quindi vi propone l'ordine del giorno.

(La Camera approva.)

Petizione 5415. Domando il permesso alla Camera di leggere alcune parti del testo medesimo di questa petizione.

« Gerolamo Picchioni, nativo dei regi Stati, per le proscrizioni politiche del 1821, cioè a dire, per amore di quelle istituzioni che fanno oggi la gloria e la forza del paese subalpino, ebbe a soffrire poco meno che 28 anni di esiglio e la perdita totale di un patrimonio, col quale poteva vivere indipendente, come fece dal 1814 al 1821, attendendo liberamente a' suoi studi ed alla cultura dei patri campi nella sua provincia natale di Lomellina.

« Nel 1848, per desiderio di ripatriare in un momento in cui pareagli che l'Italia dovesse aver bisogno dell'opera assennata e concorde di tutti i suoi figli, il Picchioni lasciò un impiego comodo, onorevole e sicuro che aveva da otto anni a Eton, nel più illustre collegio dell'Inghilterra.

« Nel 1850, quando egli stava deliberando se non fosse meglio per lui e pe' suoi, piuttosto che rimanersi più lungamente in patria inoperoso, il ritornarsene in Inghilterra o a Parigi, ove aveva lasciato amici e parenti, e avrebbe ancora potuto occuparsi utilmente, il Picchioni fu, con dispaccio ministeriale del 17 ottobre, nominato preside del collegio di Alessandria, con uno stipendio di lire due mila, oltre vitto, alloggio, ecc. Accettò con grato e fidente animo, e andò in Alessandria.

« Due anni dopo, cioè nel novembre del 1852, furono, per motivi di economia desiderata dal municipio alessandrino, soppressi in quel collegio gli uffici di preside e di direttore spirituale, e il Picchioni col suo collega, teologo Onesti, improvvisamente collocato in aspettativa, coll'assegnamento di lire cinquanta al mese, per un solo anno, il quale assegnamento cessò quindi coll'ottobre 1853.

« Ma al detto suo collega, il quale aveva per sua buona ventura, benchè giovane di circa 30 anni, compiuti i tre anni di servizio che conferiscono il diritto alla inamovibilità, fu in meno di un mese assegnato, come ben meritava, un altro impiego equivalente; pel Picchioni, al quale, benchè vecchio di 63 anni con famiglia cui deve provvedere, mancano i tre anni di servizio che ei non potè prestar nell'esilio, l'aspettativa dura tuttavia da 18 mesi. Ed egli trovasi ora nella condizione di un uomo temporariamente incaricato, per gentile rispetto avutogli dal signor ministro, di insegnare il tedesco

nel collegio nazionale di Torino per sessantasei lire al mese, e privo di ogni altro mezzo onde provvedere a sè ed a' suoi, avendo oramai esaurito tutto ciò che aveva potuto risparmiare lavorando in terra straniera; nella condizione adunque di dover perire di miseria nella sua terra natale, che è pure sì generosamente e sì nobilmente ospitale verso tanti di altre terre italiane che rifuggirono ad essa, e che per amore della patria comune non hanno fatto nè patito più di lui;

« Il Parlamento subalpino desideroso, per quanto fosse possibile, di riparare i danni sofferti dai proscritti del 1821, ordinava per legge che a coloro di essi proscritti i quali avevano avuto pubblici impieghi (e di cotali componevasi la totalità, salvo pochissime eccezioni inavvertite dei superstiti di essi) fossero contati per anni di servizio tutti i decorsi fino al 1848, e assegnate loro pensioni corrispondenti alla anzianità del loro servizio e all'avanzamento proporzionato alla detta anzianità: e la Camera elettiva, fedele allo spirito e alla intenzione di quella legge, approvava poi l'operato di una Commissione, la quale provvide equamente ad alcuni casi particolari, ai signori Tadini, Crivelli, ecc., non compresi in quella generale categoria.

« Il Picchioni crede adunque poter con fiducia invocare l'alta equità della Camera elettiva, perchè ella voglia applicare al caso identico di lui lo spirito della legge 14 ottobre 1848, e, se non concedendogli come a quelli una pensione, almeno procurandogli una occupazione accomodata a' suoi studii, venir in soccorso di lui e della sua famiglia. »

Signori, la vostra Commissione crede che questa genuina esposizione basti a raccomandarvi l'onorato cittadino che vi presenta la petizione.

Si aggiungerà soltanto che il signor Picchioni è uomo dotato di preziose doti di mente e di cuore, che conosce perfettamente le principali lingue viventi, e che in un volume recentemente pubblicato *Ricordi dell'imperatore Marco Aurelio Antonino*, ha fatto prova al suo paese di molta e rara dottrina.

La vostra Commissione quindi spera che accetterete le sue conclusioni, che sono per l'invio della petizione al signor ministro dell'istruzione pubblica con ispeciale raccomandazione, perchè voglia avvisare al modo di usufruttare i talenti del signor Picchioni, e far consolata la vecchiaia a chi ebbe, per solo amore del suo paese, tribolata tanto la gioventù e la virilità.

RATTAZZI, ministro di grazia e giustizia e reggente il Ministero dell'Interno. Io non mi oppongo a che la petizione venga trasmessa al ministro di grazia e giustizia; però, se la memoria non m'inganna, credo che non siano più di otto giorni, dacchè furono assegnate 400 lire sull'Ordine del merito civile di Savoia al signor Picchioni, appunto in considerazione dei meriti particolari che egli seppe acquistarsi per gli studi che ha fatto.

BEZZI. Non era a mia cognizione che oggi potesse essere presentata la relazione sopra una petizione sporta alla Camera da questa distinta persona, di mia stretta conoscenza, perchè amico d'infanzia, il quale ha onorato l'Italia in Inghilterra, ed è sicuramente meritevole della considerazione della Camera. Se ciò avessi saputo, mi sarei preparato a sostenere, col corredo di alcuni fatti che probabilmente non vennero a cognizione della Commissione, le conclusioni della medesima. Noterò tuttavia in risposta a quanto venne ora detto dall'onorevole signor ministro di grazia e giustizia, che le 400 lire che furono assegnate al Picchioni, gli vennero specialmente concesse in compenso e dei lavori e delle spese in cui egli ha dovuto incorrere per la pubblicazione di quel

libro accennato nella relazione, e non per altro. Quell'opera gli costò anni di lavoro e gravi spese, e credo poter asserire che questa fu l'espressa condizione delle 400 lire accordate al mio amico Picchioni.

RATTAZZI, ministro di grazia e giustizia. Non può essere che queste 400 lire si siano date al signor Picchioni pel compenso di spese da lui incontrate, perchè furono concesse sulla somma che è assegnata all'Ordine civile del merito di Savoia, e lo furono precisamente dietro la proposta del Consiglio di quell'Ordine pei meriti particolari del signor Picchioni, ma non in ricompensa di opere da lui scritte.

Io, ripeto, non mi oppongo all'invio della petizione al Ministero; comunico solo alla Camera questo fatto. Del resto io pure faccio voti perchè sia soddisfatto il desiderio manifestato dalla Commissione.

PRESIDENTE. Metto ai voti le conclusioni della Commissione.

(Sono approvate.)

MARTINET, relatore. La pétition numéro 5351 de Salico, syndic de Chiaverano province d'Ivrée, a pour objet deux réclamations relatives à la loi du 28 avril 1853 qui a réorganisé l'imposition personnelle mobilière.

La première concerne l'article 13 de cette loi, d'après lequel la taxe est fixée à un taux plus ou moins élevé, en proportion de la population de chaque commune, et, à cet égard, fait notamment une distinction entre celles où la population ne dépasse pas le nombre de 2000 habitants, et celles où elle est supérieure.

Le pétitionnaire, disant que sa commune, quoiqu'ayant en tout numéro 5270 habitants, ne se compose cependant que de bourgades éparses, séparées entr'elles par des distances qui dépassent deux kilomètres et demi, et dont aucune n'arrive à la population de deux mille habitants, demande que la Chambre déclare que dans l'application des divers degrés de taxe contemplés par l'article 13 de la loi précitée, l'on ne fasse cas que des populations agglomérées, de manière à ne soumettre qu'à la taxe la moins forte celles dont l'agglomération en bourgades ne dépasserait pas le nombre de 2000.

Votre Commission, considérant que si l'article 13 de la loi en question pouvait présenter un sens douteux, ce qu'elle ne croit pas, il ne lui appartiendrait pas d'interpréter la loi, vous aurait, par ce motif, proposé l'ordre du jour; mais ayant dû reconnaître que les motifs énoncés par le pétitionnaire d'après lesquels les habitants des bourgades peu nombreuses, ne jouissant pas des mêmes avantages commerciaux et industriels que ceux des lieux où la population est plus agglomérée, ne devraient pas avoir à supporter une taxe personnelle aussi forte, ces motifs pourraient être pris en quelque considération lorsqu'on en viendrait à une réorganisation plus équitable des contributions, elle vous propose de déposer cette partie de la pétition dans les archives de la Chambre.

Dans la seconde partie de la même le pétitionnaire se plaint de ce que, malgré que la même loi du 28 avril 1853 ne contienne aucune déclaration qui rende les pères tenus de payer la taxe pour leurs enfants majeurs des deux sexes, monsieur le ministre des finances a cependant prétendu, par une circulaire, soumettre les pères à une telle obligation.

Il fait observer qu'une telle responsabilité à la charge de ceux-ci ne pourrait être imposée que par une loi, et que si l'on croyait devoir l'adopter, il serait convenable, en ce cas, de porter directement cette taxe sur la quote des pères, pour épargner la multiplicité des avis, des travaux et des frais.

Reconnaissant que les réclamations contenues dans cette seconde partie de la pétition et les motifs sur lesquels elle

les appuye, sont dignes d'être pris en sérieuse considération, ainsi que monsieur le président du Conseil l'a déjà reconnu lui-même dans une séance de cette Chambre, en réponse à des interpellations qui lui étaient adressées par l'honorable député Arnolfo, votre Commission vous propose de renvoyer cette seconde partie de la pétition qui nous occupe, à monsieur le ministre des finances.

(La Camera approva.)

La pétition inscrite sous le numéro 5408, présentée par le nommé Raimondo Tilloca de Bono (Sardaigne), n'étant revêtue d'aucune des formalités voulues par le règlement de cette Chambre, pour constater la majorité du pétitionnaire, exigée par l'article 57 du Statut, la Commission vous propose, messieurs, de passer sur la même à l'ordre du jour.

(La Camera approva.)

La pétition numéro 5407 a été présentée par monsieur Alexandre Compans Brichanteau qui, après avoir fait l'énumération de quelques-uns des nombreux inconvénients de l'organisation actuelle relative au contentieux administratif, et les avoir fait ressortir d'une manière pratique dans un opuscule distribué aux membres de cette Chambre, où il fait l'exposé des diverses phases des péripéties qu'il a eu à subir à l'occasion de la construction d'un mur attigu à une route provinciale, demande que cette Chambre renvoie sa pétition à messieurs les ministres de l'intérieur et de la justice, afin que chacun d'eux, dans la sphère de ses attributions particulières, provoque les déterminations qui paraîtront aptes à abolir entièrement l'autorité judiciaire dont sont actuellement investis les intendants et les Conseils d'intendance, et la transférer aux tribunaux ordinaires.

Votre Commission n'a pas cru devoir entrer dans l'examen et l'appréciation des griefs particuliers dont se plaint le pétitionnaire; mais elle est éminemment convaincue de la nécessité que déjà l'on a fait si souvent retentir dans cette enceinte, de soustraire toutes les questions contentieuses à l'autorité administrative et de les conférer uniquement la juridiction des tribunaux ordinaires, et dans ce but elle vous propose de transmettre cette pétition à monsieur le ministre de la justice.

Elle était aussi d'avis de la renvoyer à monsieur le ministre de l'intérieur; mais la présentation faite dans la séance d'hier, des projets de loi pour la nouvelle organisation des provinces et des communes, et pour l'abolition de la Chambre des comptes, l'a déterminée à vous proposer de la renvoyer aux Commissions qui seront nommées pour l'examen de ces deux projets de loi dont la discussion offrira un champ naturel pour développer plus amplement les motifs qui sollicitent le transfert de juridiction désiré par le pétitionnaire, sans qu'il soit nécessaire de les déployer d'avantage en ce moment.

(La Camera approva.)

DEMARIA, relatore. Colla petizione 5359 Giovanni Albuzio verificatore delle contribuzioni dirette a Nizza Monferrato, deplorando che la società sembri non curare un abuso grandemente invalso, di cui non rare conseguenze sono domestiche felicità mutate in domestici lutti, ricorda il prescritto delle veglianti leggi, che nessuna donna possa darsi all'esercizio ostetrico che non vi si sia preparata collo studio pratico, ed abbia dato di questo prova in apposito esame. Espone che l'esercizio abusivo dell'ostetricia è presso che generale, donde numerose vittime, sulla misera sorte delle quali non si alzò sinora pietoso lamento. Tra coloro che ingannati da mentita perizia di pseudo-levatrici ad esse confidano la preziosa salute delle compagne della vita loro è il

petente stesso, che ebbe perduta la cosorte per insipienza di donnicciuola venuta in grido di abilità ad un'arte alla quale non le dava capacità, facoltà, studio od esame. Nè i municipii si commuovono a tale disordine, che anzi molti ne son talora non che tolleranti, favoreggiatori, col pretesto che mancano i mezzi ai comuni di procurarsi levatrici approvate, che sono in troppo scarso numero somministrate dalle scuole dello Stato. Inette scuse a giustificare così dannosa e colpevole trascuranza, che conduce a negare a madre che soffre, ed a creatura che nasce, la tutela della vita! Perchè non potrebbesi provvedere ai nascimenti col mezzo di levatrici idonee ed approvate con tassa analoga a quella che in parecchi comuni provvede a che la terra accolga i cadaveri dei trapassati? Così i comuni avrebbero mezzo per mantener alle scuole donne che ne sortissero ben ammaestrate di ostetricia. Se non che la tolleranza lamentata dell'abusivo esercizio ostetrico vuolsi più vivamente ancora deplorare ne' comuni dove pur sono levatrici approvate, poichè se queste difettano, si dovrebbero procurar più numerose; se bastano all'uopo, è colpevole la licenza concessa ad ignoranti donnicciuole prive di ogni titolo legale. Delle quali rimanendosi occulti assai tristi fatti, documento dell'ignoranza loro, e trovato appoggio nel silenzio de' medici, che dovrebbero sull'abuso in questione muover alto lamento, la fama talora cresce in ragione della durata dell'illegittimo esercizio. Perciò il petente, vittima di un abuso che gli costa lagrime di sangue, invoca leggi valide a reprimerlo.

La Commissione non può che riconoscere appoggiata a dolorosa quotidiana osservazione, ed a luttuosi fatti, la domanda del petente. Da molti anni l'abuso che egli deplora è oggetto di reclami di quanti nel nostro paese portano in cuore la cura della pubblica salute. Si inganna il petente nel credere silenziosi gli amici dell'umanità sui mali che con tanta vivezza di parole, e con tanta verità di espressioni espone alla Camera. I cultori dell'arte salutare da molto tempo invocano meglio promossi, che non sian tra noi, lo studio pratico ostetrico, e l'ammaestramento di numero di levatrici idonee, e licenziate a legale esercizio, pari al bisogno di tutti indistintamente i comuni dello Stato. La regia Accademia medico-chirurgica, e la medica Associazione, massime ne' suoi anqui congressi, deliberarono relative rimostranze inoltrate ai poteri dello Stato. La stampa periodica eziandio si fece spesso eco del lamentato disordine. Il rimedio a questo, come ad altri sconci, che presenta l'esercizio dell'arte salutare a danno dei cittadini, è tuttora tra le cose da lungo tempo invano desiderate. A tal uopo gioverebbero certo le misure proposte dal petente, ed altre che nelle ricordate rimostranze sono indicate.

Perciò la vostra Commissione nella ferma credenza che a così importante argomento di polizia medica vorrà finalmente il Governo volgere la sua attenzione, e provvedere opportunamente, vi propone l'invio della petizione del signor Albuzio ai signori ministri dell'interno, e della pubblica istruzione.

(La Camera approva.)

Colla petizione 5383 Ballada Antonio, di Stupinigi, rappresenta che, entrato nel 1813 nella compagnia dei dragoni guardacaccia, non ne usciva che nel 1831 perchè a torto gli venne negato il grado di sergente. D'allora in poi visse del lavoro giornaliero col soccorso però di lievi sussidi che ottenne dal Ministero della guerra; il quale ora stimò di desistere da ulteriori. Perciò ricorre alla Camera perchè ne ordini la continuazione.

La Commissione, non scorgendo nelle cose esposte del pe-

tente violato a suo riguardo il prescritto delle leggi, vi propone l'ordine del giorno.

(La Camera approva.)

ZIRRO, relatore. Colla petizione numero 5394 il sacerdote Giorgio Ferrari, consigliere del comune di San Giorgio in Canavese, fa la storia di cinque capi di sottrazioni di carte, e di danari, e di vendite asserite commesse dal 1825 al 1852 dal signor Vitale Priè, quando in detto intervallo era segretario di quel comune, e dice che a causa di questo veniva con decreto dell'intendente generale d'Ivrea del 17 giugno 1847 rimosso da detto impiego, con minacce di denunziarlo al fisco per essere a termine di legge punito.

Che il Priè, risaputa una tal provvidenza dell'intendente prima che gli venisse intimata, ebbe il destro di dimettersi volontariamente dal suo ufficio, e l'affare restò così sopito, nè ebbe allora più corso la giustizia punitiva (1).

Che, ciò non ostante il Priè, già prevaricatore nel tenuto ufficio, venne dal Governo nominato a sindaco di San Giorgio, carica da lui tuttora occupata.

Essere stati sporti al Ministero interni dei reclami contro questa nomina; ma essere rimasti fin qui senza effetto.

Si rivolge pertanto alla Camera affinché interponga la sua autorità presso il Ministero stesso onde provveda come richiedono le regole di buona amministrazione e si ordini una inchiesta per iscoprire i sottrattori delle carte dell'intendenza generale sopraccennata.

Per converso il signor Vitale Priè, con altra petizione sotto lo stesso numero 5394, non contestando il fatto della sofferta destituzione da segretario per la causa narrata da don Ferrari, contrappone in fatto che, dietro inchiesta ordinata circa i provvedimenti dell'intendente generale, furono riconosciute mal fondate le accuse che motivarono la destituzione; che il decreto intenzionale fu cancellato per disposizione ministeriale sovrana della quale egli non indica la data, ma che il referente ha verificato essere del 30 aprile 1849.

Aggiunge che l'esposizione del don Ferrari è effetto di una particolare vendetta, per avere esso Priè, nella sua qualità di sindaco, chiesto al prete Ferrari i conti delle fabbricerie della parrocchiale di San Giorgio di cui il medesimo è presidente e ad un tempo tesoriere, quali ha sempre rifiutati. Essere perciò calunniosa l'accusa, e doversi respingere, come tendente a disonorar lui che fin dal 1799 spiegò sensi liberali, che ebbe intimi rapporti coll'insigne nostro storico Carlo Botta, come da 5 lettere autografe state esibite, e che gode la stima e confidenza dei suoi concittadini e del Governo.

La vostra Commissione considerando che il principale e, puossi anche dire, l'unico fondamento degli appunti fatti dal petente al sindaco Priè sarebbe il decreto dell'intendente generale d'Ivrea sopra collaudato, il quale, come soggetto a ricorso al Ministero interno, consta essere stato dal medesimo annullato;

Che per ciò solo mancherebbe ogni motivo di censura e della chiesta rimozione del medesimo, considerando che, dal momento che il Priè per voto della popolazione di San Giorgio venne nel 1849 eletto a consigliere di quel comune, acquistava l'attitudine a poter essere anche nominato a sindaco del comune stesso;

Che, dietro le informazioni assunte d'incarico della vo-

(1) A corredo dell'esposto il prete Ferrari presenta diversi documenti emanati da autorità giudiziarie e amministrative, queste ultime però per copia, notando che l'originale, e gli atti del procedimento in via amministrativa contro il Priè furono sottratti, nè più si rinvennero presso l'intendente generale d'Ivrea.

stra Commissione, risulta altresì che nelle occasioni che il Priè fu ripetutamente eletto a sindaco di San Giorgio, venne a tal carica prescelto dietro appunto favorevoli informazioni dello stesso intendente generale d'Ivrea; e risulta anzi di più, che cioè, avendo egli, con lettera diretta nel giugno del 1853 all'intendenza d'Ivrea ed al Ministero interni, chiesta la sua dimissione dalla carica di sindaco, questa non venne accettata, in considerazione appunto sia del suo zelo che dell'attitudine sua in questo ramo di servizio; — Che, quanto all'allegata sottrazione di carte dall'ufficio della prefata intendenza, se il petente crede veramente questa sussistere, avvi la via ordinaria di porgerne denuncia contro gli autori, senza che in ciò abbiano nè la Camera nè il Ministero ad ingerirsi;

Perciò, a nome della Commissione, ho l'onore di proporre alla Camera l'ordine del giorno sulla presente petizione.

(La Camera approva.)

Colla petizione 5348 Michele Francesco Lupo, di Pinerolo, qualificatosi liquidatore in vigore di asserita declaratoria del tribunale di prima cognizione di quella città, tanto a nome suo, che de' suoi colleghi Giuseppe Camussi e Carlo Biattro, accennando come nel dicembre del 1852 avevano ricorso collettivamente a quel tribunale perchè provvedesse in modo che essi godessero l'esclusiva di fare le liquidazioni giudiziali dipendentemente a sentenze ed ordinanze pel medesimo rese, ed in specie nei giudizi di graduazione, quali asserivano invece fatte dai causidici di quella città con danno loro e del pubblico; e, soggiungendo che nulla hanno potuto ottenere, si rivolgono alla Camera affinché sia proposta una legge la quale fissi il numero, le attribuzioni e gli onorari dei liquidatori presso i magistrati e tribunali cui sarebbero anche potuto imporre una tassa a vantaggio delle finanze dello Stato.

Appoggiano questa loro domanda specialmente sul riflesso che le liquidazioni fatte da causidici sono più costose, come quelle che ben sovente vanno soggette a controversie; che d'altronde è giusto che ognuno stia nella cerchia delle proprie attribuzioni, e che viva della propria professione.

La vostra Commissione, fatto riflesso che, ad eccezione di questa capitale, nelle altre città non esistono piazze di liquidatori, e che forse anche queste dovranno in avvenire essere soppresse o riscattate dal Governo;

Che non è quindi il caso di indagare se sia o no conveniente di creare simili piazze presso tutti i magistrati e tribunali dello Stato, e così monopolizzare in certo qual modo l'esercizio di questa professione contro i principii di libertà che si vanno grado grado allargando in tutte le professioni, ed ultimamente lo furono in quelle dei mediatori;

Che per altro, senza ledere questi principii, potrebbe col tempo riconoscersi che anche la professione di liquidatore, senza punto limitarne il numero, sia conveniente di assoggettarla per legge ad apposite discipline, ed anche regolarne i doveri e le competenze;

Che per tale ricorrenza gioverebbe aver presenti le ragioni esposte dal petente:

Vi propone per mio mezzo che la presente petizione sia mandata depositarsi negli archivi della Camera per avervi all'evenienza del caso quel riguardo che di ragione.

(La Camera approva.)

Petizione 5401. Ventidue notai...

SERRA F. M. (Interrampendo) Domando la parola.

Siccome a proposito di questa petizione degli esercenti il notariato pubblico in Sardegna io mi son proposto di presentare un ordine del giorno alla Camera, l'accettazione del quale dipenderà dal signor ministro delle finanze, perciò, non

essendo egli presente, e parendomi che la Camera non sia più in numero, chiederei che la relazione di questa petizione fosse rimandata ad altro giorno.

ZIRIO. Se la Camera lo consente, io non ho alcuna difficoltà.

Molte voci. Sì! sì!

La seduta è levata alle ore 5.

Ordine del giorno per la seduta di lunedì:

Discussione del bilancio passivo degli affari esteri per l'esercizio 1854.

TORNATA DELL'8 MAGGIO 1854

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE BON-COMPAGNI.

SOMMARIO. *Atti diversi — Lettera del sindaco di Torino relativa alla festa dello Statuto — Presentazione di un reale decreto per la nomina del conte di Pollone a commissario regio pel bilancio degli affari esteri — Discussione generale del bilancio passivo degli affari esteri per l'anno 1854 — Discorso e interpellanza del deputato Solaro della Margherita — Risposta del ministro degli affari esteri — Osservazioni dei deputati Borella, Arrigo, Valerio e Mellana e del presidente del Consiglio — Repliche del deputato Solaro e del ministro degli esteri — Spiegazioni del deputato Di Revel — Chiusura della discussione generale — Approvazione delle categorie 2, 3, 4 e 5 — Osservazioni del deputato Despine sulla categoria 6 e del ministro dell'interno — Approvazione delle categorie 6 e 7 — Opposizione del ministro degli esteri alla riduzione sulla categoria 8, e parole in difesa dei deputati Daziani, relatore, e Depretis — Approvazione della categoria 8 ridotta, e rinvio della 9 — Presentazione di un progetto di legge del ministro dell'interno per estensione alla Sardegna delle disposizioni in vigore sul continente per la caccia.*

La seduta è aperta alle ore 1 e 1½ pomeridiane.

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

5416. 21 cittadini addetti all'insegnamento nel regio collegio di Vigevano chiedono che il progetto di legge riflettente il riordinamento della pubblica istruzione venga discusso nella presente Sessione.

5417. Montixi Efsio, di Pauli Pirri, provincia di Cagliari, rappresentando che, dopo d'aver prestato il surrogato militare al suo figlio primogenito designato nella leva sulla classe del 1850, veniva in seguito arruolato anche il suo secondogenito appartenente alla classe del 1852, sebbene il suo primo figlio si trovasse ancora rappresentato sotto le armi, chiede si trasmetta questa sua petizione al ministro della guerra affinché voglia accordare il congedo definitivo al suo figlio secondogenito, oppure richiamare al servizio militare il primogenito col restituire però al petente in questo ultimo caso la somma sborsata per la surrogazione.

5418. Giuli Francesco, da Casale, esponendo che in seguito alla morte dell'unico suo figlio Pietro Paolo, soldato nel dodicesimo reggimento fanteria avvenuta per grave malattia contratta nella campagna del 1848, sporse infruttuosamente vari ricorsi al ministro della guerra per ottenere la pensione che la legge 27 giugno 1850 gli accorderebbe, si rivolge alla Camera perchè inviti il Ministero a provvedere favorevolmente sulla domanda dello stesso petente.

ATTI DIVERSI.

(I deputati Carta e Decastro prestano il giuramento.)

PRESIDENTE. Il deputato De Chambost scrive chiedendo un congedo.

(È accordato.)

Il ministro degli affari esteri comunica alla Camera quattro volumi contenenti i rendiconti della Camera dei deputati di Portogallo dal 1851 al 1852, e la raccolta dei bilanci portoghesi dal 1851 al 1853, dono di quella Camera.

Questi libri verranno depositati alla biblioteca.

Il sindaco del municipio di Torino scrive:

« La funzione religiosa per la festa anniversaria dello Statuto avrà luogo, in conformità della legge, domenica prossima 14 corrente, nella chiesa della Gran Madre di Dio, alle ore dieci antimeridiane. Prego pertanto la S. V. illustrissima a voler invitare i signori deputati a trovarsi all'accennata funzione, ove ci sarà un apposito sito, tanto per quella deputazione che si creda delegare per rappresentare la Camera dei deputati, quanto per tutti gli onorevoli membri della medesima che vorranno unirsi alla deputazione.

« Il municipio terrà per suo ben distinto onore di ricevere nel proprio palco per la corsa dei cavalli di lunedì 15 e per fuochi d'artificio di martedì successivo tutti quei membri del Parlamento che fossero per desiderare di recarsi nello stesso.

« Al qual effetto osa porgerle preghiera d'inviare all'in-