

TORNATA DEL 26 GIUGNO 1854

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE BON-COMPAGNI
INDI DEL VICE-PRESIDENTE AVVOCATO BENSO.

SOMMARIO. *Atti diversi — Seguito della discussione del progetto di legge per concessione di una strada ferrata da Alessandria a Stradella, da Acqui ad Alessandria, da Novi a Tortona, e cessione dello stabilimento balneario d'Acqui — Domanda del deputato Valerio e risposta del ministro dei lavori pubblici — Osservazioni dei ministri dei lavori pubblici e delle finanze e dei deputati Depretis e Valerio sull'articolo 15 del capitolato, modificato dalla Commissione — L'emendamento è approvato — Opposizione dei ministri all'emendamento all'articolo 54 — Parlano i deputati Mellana, Mantelli e Depretis — Approvazione dell'emendamento all'articolo 54 — Articolo di aggiunta proposto dal deputato Valerio, modificato dal ministro, ed oppugnato dal deputato Farina P. — Approvazione della proposta ministeriale — Opposizione del ministro delle finanze all'emendamento sull'articolo 89 — Osservazioni del deputato Mellana — Proposizione del relatore Correnti, adottata — Approvazione dell'intero capitolato, e quindi dell'intero progetto — Relazioni sui progetti di legge: sul personale addetto al servizio tecnico dei porti e spiagge; per modificazioni ed aggiunte al Codice penale, e per l'approvazione di una nuova convenzione relativa alla strada ferrata della Savoia — Presentazione di un progetto di legge del ministro dei lavori pubblici per una spesa riflettente il porto di Arona, e di un altro del ministro delle finanze per modificazioni al bilancio 1855 — votazione ed approvazione del progetto di legge per la sanzione del Codice di procedura civile — Discussione generale del progetto di legge sull'amministrazione centrale e delle categorie del bilancio 1854 rimaste in sospeso — Osservazioni e appunti del deputato Gerbore, e risposte dei ministri delle finanze e dell'interno — Osservazioni del deputato Depretis, e risposta del relatore Lanza — Chiusura della discussione generale.*

La seduta è aperta alle ore 12 3/4 pomeridiane.

CAVALLINI, segretario, legge il processo verbale dell'ultima tornata, che viene approvato.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. Il deputato Di Revel scrive esponendo come, trattenuto da urgenti affari, si veda costretto a chiedere una prolungazione di quindici giorni al congedo già ottenuto.

(La Camera accorda.)

Il deputato G. B. Michelini scrive chiedendo pur egli un prolungamento di congedo di giorni quindici.

(La Camera accorda.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER CONCESSIONE DI UNA STRADA FERRATA DA ALESSANDRIA A STRADELLA, DA ACQUI AD ALESSANDRIA, DA NOVI A TORTONA E CESSIONE DELLO STABILIMENTO BALNEARIO DI ACQUI.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del progetto di legge relativo alla concessione delle strade ferrate da Alessandria a Stradella, da Acqui ad Alessandria, da Novi a Tortona e cessione dello stabilimento balneario d'Acqui.

Nell'ultima seduta la Camera, avendo votato il testo del progetto di legge, rimane a discutersi il capitolato. Siccome

però il ministro dei lavori pubblici mi ha indicato quali sono gli articoli su cui vi ha dissenso tra il Ministero e la Commissione, di questi soli darò lettura.

VALERIO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il deputato Valerio ha facoltà di parlare.

VALERIO. Io ho domandata la parola prima che venga in discussione il capitolato per rivolgere una domanda al signor ministro.

Uno dei punti principali per cui debbe percorrere la strada di cui stiamo discutendo, è Casteggio. Questo borgo è uno dei mercati più importanti di quella provincia e, dirò anzi, il principale.

Esso viene intersecato e ridotto a strettissimi confini dal torrente Coppa, di cui il Governo ha promesso iteratamente la rettificazione. Vennero fatti gli studi a tale proposito, ma il comune non poté metter mano a tali lavori per difetto di mezzi.

Ora vengo a chiedere al signor ministro che, nell'esecuzione di questa rettificazione (la quale torna anche a vantaggio della strada ferrata, migliorando un mercato che ne sarà una delle precipue rendite), la società abbia a contribuirvi in gran parte, tenendo conto di questa circostanza, e, ad ogni modo, i lavori della strada ferrata siano condotti in tal maniera che non si ponga, per dir così, una barricata per cui la rettificazione stessa non possa più aver luogo. Se la rettificazione, di cui gli studi sono fatti e che non fu eseguita fino ad ora per mancanza di fondi, non potesse più aver luogo, ne avverrebbe un danno grandissimo al comune di Casteggio ed un danno non minore alla strada ferrata, la quale vedrebbe, per così dire, chiudersi davanti uno dei principali e più importanti mercati della provincia. Nè ciò basta, l'onorevole signor ministro ha accennato nella discussione gene-

rale come una delle diramazioni più utili di questa strada sia quella da Casteggio al Po.

Io penso che, dovendo questa diramazione aver luogo, sia necessario che lo scalo di Casteggio abbia un'area molto maggiore, coi necessari magazzini, perchè allora viene ad essere uno scalo centrale, e quindi questa rettificazione del torrente Coppa, senza il quale lo spazio del mercato e dello scalo sarebbero ristrettissimi ed insufficienti all'uopo, di viene viepiù indispensabile al comune ed alla strada medesima.

Io prego quindi il signor ministro a voler dare un appagamento a questo proposito alla Commissione incaricata di riferire sopra una petizione del comune medesimo ed alla Camera, affinché rimangano tranquillati gli animi degli abitanti di quel comune, i quali, non avendo i capitali necessari per compiere quest'operazione, temono di vedersi danneggiati al presente e nell'avvenire.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. La petizione del comune di Casteggio, di cui parla l'onorevole preopinante, è stata pure presentata a me da una deputazione dello stesso comune. Io le facevo presenti alcuni argomenti che mi parevano convincenti, fra cui, che io non poteva dispormi ad introdurre, in un capitolato di massima, obblighi speciali a carico di una società, quali sarebbero di rettificare questo torrente o quella strada, od eseguire altra qualsiasi opera, solo perchè giova a questo od a quel comune.

Egli è facile il comprendere che se noi ci mettessimo in questa via, daremmo luogo ad un'infinità di domande e di pretese locali, che finirebbero col distogliere la società dall'assumere quest'impresa, gravata di tanti oneri riflettenti interessi puramente locali.

Dissi pure ai rappresentanti del comune di Casteggio, che se, come essi allegavano e come voglio credere, anche sulla semplice ispezione del disegno che mi venne presentato (il quale però vorrebbe essere appoggiato a studi più maturi), se, dico, sta in fatti che la chiesta rettificazione del torrente sia anche nell'interesse della società, non vi è dubbio che essa la eseguirà.

Intanto posso assicurare l'onorevole preopinante che l'amministrazione farà esaminare sulle località la condizione di questo torrente, ed ove riconosca utile la chiesta rettificazione non mancherà di consigliarle la società ad eseguirla.

Quando poi fosse anche vero che non rettificando attualmente il torrente, le opere della strada ferrata toglierebbero il modo di fare qualche rettificazione a tempo opportuno, non solo l'amministrazione farà eccitamenti perchè si faccia subito, ma obbligherà l'impresa ad eseguirla, atteso che la costruzione della ferrovia non deve recar danno alle condizioni locali dei comuni.

Così difatti praticò il Governo relativamente all'arginamento del Polcevera; il motivo principale pel quale io ho proposto alla Camera, ed essa ha approvato che si portasse il tracciato della strada ferrata dello Stato in Polcevera sulla sinistra piuttosto che sulla destra di quel torrente, malgrado che la spesa dovesse risultare di gran lunga maggiore, si fu che in questa guisa si sarebbe procurato il modo di rettificare il torrente, mentre all'opposto, tenendo la strada ferrata sulla destra, non solo non lo si rettificava subito, ma si toglieva la possibilità di riescirvi più tardi, pregiudicio questo che doveva assolutamente evitarsi.

Quindi assicuro l'onorevole Valerio che se l'impresa troverà utile questa operazione, la farà; del resto l'amministrazione non tralascierà certamente di eccitarla come sopra ho detto ad eseguire una tal opera.

Per quanto riguarda il tronco da Casteggio al Po, credo di averlo accennato nella discussione dell'altro ieri, esso arriva all'approdo del Po in un punto in cui la navigazione non incontra più ostacolo, perchè tutta l'affluenza dei grandi fiumi e torrenti che corrono nel nostro paese vi è già seguita.

Io riguardo questa linea come importantissima, e tale che sono certo che nel suo interesse stesso la società si disporrà ad eseguirla; siccome la società ha la preferenza su ogni altra per questa linea, così se la medesima ne domanderà la concessione, credo non vi sarà difficoltà alcuna ad accordargliela, ed anzi il Governo cercherà di favorirla.

Aggiungo poi che quando si tratti di divenire all'esecuzione della linea da Casteggio al Po direttamente, io credo che per istabilire la testa della navigazione, la rettificazione del torrente desiderata dal comune di Casteggio diventa non più soltanto un'opera utile, ma assolutamente necessaria, perchè mi è avviso che non si possa far bene il tracciato di quel rettilineo di strada ferrata se non si rettifica il torrente.

VALERIO Io mi dichiaro interamente pago della risposta datami dal signor ministro dei lavori pubblici, e ne prendo atto nello stesso mentre che mi riservo di proporre all'articolo 55 del capitolato un articolo nel quale sia accennato che pel tronco da Casteggio al Po sarà data la preferenza alla società.

DEMARCHI. Domando la parola per una mozione d'ordine.

Io non intendo di obbligare il signor presidente a leggere tutti gli articoli del capitolato. Per parte mia dichiaro che accetto in massa tutti quelli sui quali la Commissione non ha fatto osservazioni; ma metterci così nella necessità di accettare o le sole variazioni della Commissione o le nuove proposizioni del Ministero, tenendo per approvato *a priori* tutto il rimanente del capitolato, io credo che ciò non sia regolare. Chiedo pertanto che s'interroghi la Camera se accetta gli articoli sui quali non vennero fatte osservazioni dalla Commissione.

PRESIDENTE. Interrogherò la Camera a questo proposito appena siansi votati questi articoli; osservo però che se si volesse che io leggessi tutti gli articoli del capitolato, si andrebbe troppo in lungo.

VALERIO. Io credo che la lettura del capitolato sia di diritto qualora anche un solo deputato ne movesse domanda; ma se nessuno la richiede, io mi associo alla proposta dell'onorevole Demarchi.

PRESIDENTE. « Art. 3. La linea da Alessandria per Tortona a Stradella si diramerà da quella dello Stato al di là del ponte della Bormida alla distanza non maggiore di 4 chilometri dalla stazione di Alessandria; s'accosterà alla città di Tortona e Voghera quanto conviene nel miglior servizio di queste città, ed è compatibile colle condizioni del sito, e terminerà in guisa a Stradella che il tracciato possa essere a suo tempo regolarmente prolungato sino al confine del ducato di Parma verso Castel San Giovanni. »

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Non ho che una osservazione a fare, di poco momento, ma che però ha un certo qual valore per assicurare il procedere del Governo. Il Ministero aveva nel suo progetto stabilito all'articolo 3 del capitolato che il punto da cui si distaccherà dalla ferrovia dello Stato quella che si vuole concedere sarà alla distanza di circa quattro chilometri dalla stazione di Alessandria; la Commissione ha creduto meglio di mettere positivamente che

tale distanza non potrà essere maggiore di quattro chilometri. Io credo effettivamente che essa non riuscirà maggiore, perchè il ponte della Bormida alla sua estremità non dista nemmeno quattro chilometri dal centro della stazione d'Alessandria, tuttavolta osservo che vi è una condizione di tracciato alquanto difficile ad osservare, cioè una grande fuga di risvolti ad angolo notevolmente acuto, ciò che potrebbe forse indurre nella necessità di allungare la distanza suddetta di un mezzo chilometro in più.

Io non credo poi che la Commissione possa dubitare essere d'interesse reciproco del Governo e della società far sì che il tronco comune sia lungo; desidero quindi che si conservi l'articolo qual fu proposto dal Ministero.

PRESIDENTE. La Commissione insiste nella sua proposizione?

CORRENTI, relatore. Si potrebbe dire: non maggiore di 4 chilometri e mezzo, per meglio precisare la cosa.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Se non si tratta che di mezzo chilometro, non ho difficoltà alcuna; io credo che non arriveremo nemmeno ai quattro, e così in tali limiti non saremo troppo strettamente vincolati.

PRESIDENTE. Proseguo a leggere gli altri articoli del capitolato stati emendati sui quali avvi contestazione.

« Art. 15. Nella linea da Tortona per Voghera a Stradella e nelle due diramazioni da Tortona ad Alessandria e da Tortona a Novi, la compagnia concessionaria dovrà tuttavia acquistare il terreno necessario per ridurre, quando se ne manifesterà il bisogno, la strada a due binari, e costruirà fin d'ora, come se dovessero servire per la doppia via, i ponti che hanno luce maggiore di 6 metri ed i cavalcavia e sottovia che per avventura vi si dovessero stabilire. »

CORRENTI, relatore. C'è un'aggiunta all'articolo 6.

PRESIDENTE. Su questo non si fanno osservazioni.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Ho accettato la maggior parte delle modificazioni, sopra alcune poche però intendo fare osservazioni, ma la modificazione recata all'articolo 6 non è fra queste ultime.

Io non dubito che quando la società si disponga ad acquistare il terreno, essa dia pur anche alle opere d'arte quella maggiore estensione richiesta pel collocamento di due binari anziché per uno solo. Sarebbe certamente meglio l'aver due binari, ma non vuoi imporre onerose condizioni che eccedano gli stretti bisogni e riescano d'incaglio alla costituzione di una società la quale voglia assumersi la costruzione di quella strada.

Se il Ministero non propone la condizione di stabilire un doppio binario, egli è perchè ha fondato timore che un tale peso, grave assai nei tempi attuali, attesa la carezza dei ferri, renda più difficile il trovare una buona società. Mi pare dunque che desiderando trovare questa società, volendo principalmente far sì che questa società si assuma la costruzione di tutti tre i tronchi delle ferrovie proposte, non bisogna aggravare oltre ciò che è puramente necessario i suoi obblighi. Il Ministero aveva all'articolo 16 del suo capitolato proposto che la società dovesse acquistare il terreno necessario per collocare il doppio binario sulla linea da Tortona per Voghera a Stradella, cioè su tutta la linea principale, e non l'aveva proposto sulle altre linee, perchè è naturale che un molto maggiore movimento avrà luogo sulla linea nella quale concorrono le altre diramazioni, e che riceve da una parte le provenienze del Piemonte, della Francia ed anche quelle di alcuni paesi della Lombardia e della Svizzera, e dall'altra parte quelle importantissime di Genova. Io quindi, considerando quanto importi, principalmente nelle condi-

zioni attuali del credito, di non aggravare troppo le condizioni di concessione di strade ferrate, sarei d'avviso di limitare per quanto si può l'obbligo di collocare due binari.

Io credo che sarebbe meglio autorizzare la società ad acquistare il terreno per un solo binario nel tronco di ferrovia da Alessandria a Tortona, come in quello da Novi a Tortona, ed obbligarla a provvedere il terreno per due binari nella linea da Tortona a Stradella e quandoché sia al confine piacentino, perchè questo tronco riceverà le suddette diramazioni, e godrà tanto del movimento che viene da Alessandria come di quello proveniente da Novi. Io credo che questo sia assai miglior partito di quello di esigere il terreno per due binari anche nel tronco da Novi a Tortona, e ciò sempre nella mira di trovare più facilmente una società che si impegni alla costruzione di questa strada. Si noti però che se la società credesse di suo utile costruire la ferrovia a due binari, non le è tolta facoltà di farlo, limitandosi il capitolato a non farne una condizione obbligatoria, affine, giova il ripeterlo, di aggravare il meno possibile le condizioni finanziarie della società.

Sarei dunque d'avviso che si dicesse: « Nella linea da Tortona per Voghera a Stradella la compagnia concessionaria dovrà tuttavia acquistare il terreno necessario per ridurre, quando se ne manifesterà il bisogno, la strada a due binari... »

CORRENTI, relatore. È l'articolo ministeriale.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Sì, è lo stesso.

PRESIDENTE. Dunque il Ministero insiste nella sua prima proposizione?

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Insomma la mia proposizione sarebbe di obbligare la società a comprare il terreno necessario, ed a costruire le opere d'arte in modo a poter servire per un doppio binario, ma limitatamente al tronco comune alle due diramazioni.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Aggiungerò che, stante la brevità di questi tronchi, è assolutamente impossibile che si stabilisca il servizio in modo che vengano a incrociarsi due treni. Si dovrà sempre formare un treno ad Alessandria e un altro a Novi in modo che si riuniscano a Tortona; è impossibile che questi treni andando in direzione diversa fra Tortona, Novi e Alessandria possano incontrarsi.

DEPRETIS. Io temo l'opposto. I treni che partiranno da Tortona per andare a Novi dovranno percorrere la ferrovia contemporaneamente a quelli che partiranno da Alessandria per Novi e Tortona e da Novi per Tortona, e così niente di più facile che vi sia un treno che parta da Tortona per venire a Novi nello stesso tempo in cui ne parte un altro da Novi per andare a Tortona. Questa considerazione mi pare che renda necessario l'acquisto del terreno per due binari.

La Commissione poi si è determinata a questo cambiamento, inquantochè è comprovato che l'importanza di queste linee, specialmente di quella di Novi, naturalmente deve obbligare a costruire la strada con due binari fra breve tempo, perchè è certo che vi sarà un concorso considerevole di merci, e per poco che questo movimento aumenti, onde servire i convogli dei viaggiatori, saranno necessari due binari.

Queste sono le considerazioni che hanno preoccupate la Commissione.

Del resto c'è anche un'altra avvertenza. Si è osservato che, una volta costruito il ponte sulla Scrivia, il quale deve riunire le due linee, i terreni nel tronco da Tortona ad Alessandria sono di pochissimo conto. Cioè, e per la natura

dell'opera e per la tenuità della spesa, la Commissione ha creduto che si potesse adottare l'articolo, quale essa l'ha proposto, senza pericolo.

PRESIDENTE. Il deputato Valerio ha la parola.

VALERIO. Io vorrei domandare al signor ministro od alla Commissione quale differenza approssimativamente di maggiore capitale sarebbe imposta all'impresa, ove fosse resa obbligatoria per amendue le linee la compra di questi terreni pel secondo binario. Se la differenza fosse piccola, a parer mio, il signor ministro dei lavori pubblici farebbe cosa ad un tempo utile all'impresa medesima ed allo Stato, acconsentendo all'emendamento proposto dalla Commissione, perchè tutto ci indica che questa strada dovrà essere una delle principali dello Stato, e che quindi la necessità del secondo binario si presenterà presto.

Se veramente i terreni che si dovranno comprare, come affermava l'onorevole Depretis, non fossero di alto prezzo, io penso che la Camera ed il signor ministro dovrebbero accettare l'emendamento proposto dalla Commissione.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Risponderò prima al rilievo che ha fatto l'onorevole Depretis sui pericoli che presenta la coincidenza dei convogli che partono da Tortona e da Alessandria per arrivare a Novi. Io credo che questa coincidenza non presenti alcun pericolo, poichè se il servizio è bene ordinato, i convogli arrivano nelle loro stazioni da due lati opposti, e saranno ordinati in modo che possano continuare senza interruzione il loro viaggio per Genova.

D'altronde questa coincidenza non si potrebbe evitare neanche con una strada a due binari, perchè l'onorevole Depretis sa che quando vi sono due binari uno serve all'andata e l'altro alla venuta dei convogli. Adunque la coincidenza dei convogli avrà sempre luogo sia che la ferrovia abbia due binari od uno soltanto.

La necessità o convenienza dei due binari è evidentemente dimostrata quando il movimento della ferrovia è tale da richiedere un gran numero di convogli nelle due direzioni. Ma nel caso nostro il movimento, tuttochè notevole, si troverà ripartito sulle due linee da Alessandria a Tortona e da Novi a Tortona, una delle quali avrà la parte del transito proveniente da Genova e l'altra quello del Piemonte e della Svizzera. Queste due fonti di movimento si trovano poi riunite sul tronco da Tortona a Stradella, ed ecco perchè il Ministero ha creduto di proporre la costruzione di questo a due binari.

Abbiamo esempi di strade ferrate estere assai frequentate, che soddisfano a tutti i bisogni del loro movimento con una via sola. Tali sono la strada lombardo-veneta e la maggior parte di quelle della Germania.

In certe determinate circostanze è utilissimo ed anche indispensabile avere le ferrovie a due binari, ma quando si tratta, come nel nostro caso, di limitare quanto più si possono gli oneri delle società, e si può realmente soddisfare ai bisogni del servizio senza pericolo, parmi assai più conveniente di non prescrivere che una via sola.

Rispondendo ora all'onorevole Valerio, io non sosterrò già che sia un enorme aggravio pella società il comprare i terreni pel doppio binario, ma faccio avvertire come il principale inconveniente che ne deriva si è quello di lasciare un capitale, che può essere anche ragguardevole, per lungo tempo senza proventi e l'obbligo inoltre di spendere assai più nelle opere d'arte, e finalmente è pure da calcolarsi la grave spesa di un doppio armamento, la quale, al costo odierno delle traversine, dei regoli, cuscinetti ed accessorio materiale, aumenterebbe da oltre 52 a 53 mila lire per chilometro l'importo di questa ferrovia.

Per queste ragioni io persisto nell'avviso che, per agevolare la costruzione di questa strada, e principalmente per ottenere più facilmente l'unione di tutte le linee in una impresa sola, non convenga addossare questo carico alla società imprenditrice.

DEPRETIS. Vorrei solo sottoporre alla Camera un calcolo che ho fatto. La spesa a cui si verrebbe a sottoporre la società sarebbe tenue assai, giacchè la lunghezza di queste due linee non sarebbe che di una trentina di chilometri, essendo una parte del tragitto percorsa sulle ferrovie dello Stato. Per acquistare il terreno e procacciare alla strada la larghezza necessaria per due binari, cioè una larghezza maggiore di tre metri, si tratterebbe dell'acquisto di 25 a 30 giornate di terreno in regioni dove, come tutti sanno, i terreni sono di poco valore; onde non è da temersi che la spesa sia tale da incagliare l'impresa. Si noti poi un'altra circostanza. Il signor ministro, penso, non avrà creduto di fare eccezione alle variazioni che ha fatto la Commissione al capitolato circa gli utili futuri della strada, i quali, quando eccedano un certo limite, debbono cadere a vantaggio dello Stato.

La Commissione ha stabilito anche che gli utili dell'impresa, prima di andare a vantaggio del Governo, devono convertirsi a dotare quella strada di doppio binario. Se si corregge l'articolo in discussione, bisogna correggere anche gli altri. Io lo ripeto, la spesa è tenue, relativamente all'importanza della ferrovia, io la prego quindi a lasciare l'articolo come è proposto dalla Commissione, che non farà certo questo provvedimento se non per porre ostacolo alla formazione della società.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Dirò solo aver notato che l'articolo 96, proposto dalla Commissione per provvedere all'impiego del prodotto eccedente il 10 per cento, suppone che gli utili oltrepassino il detto tasso del 10 per cento, e non so se questo si otterrà così facilmente (*l'arità*), onde impiegarli all'applicazione di un secondo binario.

PRESIDENTE. La Commissione insiste?

CORRENTI, relatore. Sì.

PRESIDENTE. Interrogo la Camera se voglia approvare la proposta della Commissione.

(Dopo prova e controprova è adottata.)

Articolo 54 del Ministero che diventa il 53 della Commissione:

« Facendo questa concessione, lo Stato si obbliga a non accordarne alcun'altra, nè per le linee di strade ferrate che uniscano due punti delle linee ora concesse, sia che questi punti si trovino sulla medesima, sia che si trovino su linee diverse; nè per le linee che vadano da un punto della strada ferrata dello Stato ad un punto qualunque di queste medesime linee. »

Su quest'articolo non venne proposta veruna modificazione.

Art. 54 della Commissione. « Si eccettua espressamente dalla disposizione portata dall'articolo 54 la linea che, staccandosi da un punto qualunque della ferrovia fra Tortona e Voghera, volgesse a Valenza, per la quale linea il Governo si riserva la facoltà di accordare una distinta concessione, salvo però sempre il diritto di prelazione di cui si parla nel terzo alinea dell'articolo 56. »

CAVALLINI. Io non intendo parlare sull'articolo 54. Desidererei solo che si mutasse un'espressione, che si trova nell'articolo 54 del Ministero, che è il 53 della Commissione.

In quest'articolo è detto: « Facendo questa concessione,

lo Stato si obbliga a non accordarne alcun'altra, nè per linee di strade ferrate che uniscano due punti delle linee or concesse, ecc. » Questa espressione « or concesse » pare quasi che si debba riferire a tutte le strade, le quali si trovano concesse attualmente, il che non è nell'intenzione del Ministero.

Queste parole vogliono riferirsi evidentemente alle strade di cui si parla in questo progetto; epperò io proporrei che invece di « concesse » si avesse a dire che « formano oggetto di questa legge. » (*Segni di assenso del ministro dei lavori pubblici e della Commissione*)

PRESIDENTE. Assentendovi e Commissione e Ministero, s'intenderà approvata la correzione testè proposta dal deputato Cavallini.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io confesso che con questo articolo temo assai che si comprometta grandemente la possibilità di trovare una società che si assuma la costruzione delle linee che sono in discussione, perchè la concorrenza di questa strada di cui verrebbe minacciata la società, la farà probabilmente astenersi dal concorrere alla impresa.

Noti la Camera che ieri l'altro trattavasi semplicemente di sapere quale delle due linee si dovesse scegliere se quella proposta dal Governo ed ammessa dalla Commissione, da Alessandria per Tortona e Voghera, e la linea chiesta nella direzione di Pivera, Sale e Castelnuovo, ed essa preferì il tracciato sostenuto dal Governo e dalla Commissione; ora qui la questione sarebbe assai più grave, mentre non si tratta di adottare una direzione piuttosto che un'altra, ma di autorizzare la costruzione di una ferrovia che, correndo quasi parallela a quella da Alessandria per Tortona e Voghera, farebbe una seria concorrenza alla medesima.

Ora, io domando, quando sarà costruita la linea da Alessandria per Tortona a Voghera e Stradella come ha adottato la Camera, qual pregiudizio non risentirebbe la società concessionaria, se un'altra venisse a costruire una strada che da Valenza per Bassignana, Sale, Castelnuovo Scivia, fosse anch'essa avviata nella direzione di Stradella e dei ducati? È evidente che la società non potrebbe sfuggire alle conseguenze di questa rivalità, nè impedire che le provenienze delle linee da Mortara a Valenza, e da Vercelli per Casale prendessero la ferrovia da Valenza per Sale a Castelnuovo, con gravissimo danno del transito sulla sua strada nel tronco da Alessandria per Tortona a Voghera.

Avverta la Camera che, se sin d'ora si riserva al Governo la facoltà di concedere questa linea, ancorchè di presente non siavi fors'anco il positivo e concreto progetto di eseguirla, non mancheranno certamente di sorgere aspiranti a questa impresa, i quali offriranno anche buone condizioni: ora, come potrà il Governo rifiutarle quando la legge dice: il Governo si riserva la facoltà di concedere questa linea? Come potrà la società che si porta concessionaria delle linee proposte dal Governo ed adottate dal Parlamento, aver sicurezza e confidenza che la linea rivale non sarà costruita quando vede nella legge una promessa, una specie di affidamento di farne la concessione a quella società che si presenti a domandarla? Lo ripeto, temo assai che una tale disposizione ingeneri esitanza pregiudizievole troppo all'esito della impresa che si cerca di promuovere in ogni maniera. Se si vuole pertanto assicurare l'esecuzione d'una strada ferrata non bisogna lasciar travedere la prospettiva della concessione di una linea che per la rivalità di sua concorrenza le riescirebbe dannosa.

MELKANA. Prego la Camera a voler ben considerare la

portata della discussione che le è sottoposta; si tratta di un principio di libertà, di quello stesso principio che ieri l'altro ha indotto la Camera a votare contro la proposta dell'onorevole Saracco.

Si può ben aver riguardo agli interessi di una provincia, o di un'altra, ed anche promuoverne specialmente i di lei interessi; ma pel vantaggio di una non si può in perpetuo denegare la giustizia a tutte le altre provincie, e togliere a queste la libertà d'azione.

Dalla carta topografica che ciascuno ha sotto gli occhi, si vede che le linee che dovevano naturalmente costruirsi per fare un vero beneficio, senza preconcepite idee, come quelle dell'onorevole Paleocapa, sarebbe stato di far divergere la strada di Piacenza una sopra Genova e l'altra sopra Valenza, perchè in tal modo senza allontanare la strada piacentina da Torino, la si avvicinava di più di 50 chilometri alla Svizzera, ed a tutte le valli industriali del nostro paese, come d'Ivrea, Biella e simili.

Io ho presa la parola per portare la questione su questo terreno, perchè, come tutti sappiamo, il Ministero essendosi fissato in mente di fare di Alessandria un centro unico dei suoi progetti, non mi rimaneva speranza di poter chiamare l'attenzione della Camera sopra questo errore.

Una strada che avesse teso a Valenza alla linea dello Stato che conduce alla Svizzera, e l'altra che avesse accennato direttamente a Genova, era la cosa più logica; ma tuttavia io non ho parlato in questo senso, perchè credeva inutile spendere parole, sapendo che vi sono irremovibili volontà che hanno l'appoggio della Camera.

Ma, io dico, si conceda pure la linea quale venne domandata dal Governo, fate a questo principio della centralizzazione in Alessandria il sacrificio della logica e del generale interesse, ma non ispingete l'ingiustizia al punto di togliere la facoltà di stabilire un'altra strada a coloro cui interessa di ciò fare. Ma il signor ministro dice: non potrà sorgere questa società, se voi la lasciate sotto la minaccia che si possa fare in concorrenza un'altra strada. Io rispondo: come possono essere fondati questi timori? Una volta costruita la linea fra Alessandria e Tortona con poca spesa, giacchè godono del beneficio del ponte sulla Bormida, che si trova già sulla strada dello Stato, come possono questi temere la concorrenza d'una linea che, partendo da Voghera, passando per Sale e Bassignana, si unisca a Valenza alla strada dello Stato che tende al lago Maggiore, quando questa linea dovrà fare la spesa di due ponti, uno sulla Scivia, e l'altro alla foce del Tanaro? Se questa nuova società potrà sopportare tali ingenti spese per porsi in concorrenza con quella già esistente, ciò vuol dire che la natura delle cose, che i bisogni del commercio altamente lo reclamano. E se le cose fossero a questo punto, come potete voi *a priori* condannare all'inazione tutte le popolazioni di quella fertile regione? Ma vi ha di più: se sarà fatta la linea fra il confine piacentino e Valenza, voi potrete attirare il commercio dei ducati per la Svizzera a valersi delle nostre ferrovie; se voi li condannate a dover allungare di 50 chilometri la via per passare ad Alessandria, allora tornerà più conveniente a quelle popolazioni a valersi delle linee della Lombardia.

Il commercio, o signori, non vive e non prospera che per la libertà, e niun ministro o Parlamento non può a quello tracciare per violenza altre vie fuor quelle che sono indicate dalla natura. Fate la strada per Alessandria, sarà un capriccio; levatevelo, ve ne concedo il diritto; ma non usate un atto di tirannia negando ad altri libertà d'azione per creare un monopolio.

Io ammetto anche che sia utile il fare questa linea fra Tortona ed Alessandria, sulla considerazione, come bene ricorda la Camera, delle gravi parole pronunciate dal ministro della guerra nell'ultima tornata, le quali indussero principalmente la Camera a respingere una petizione che le venne presentata in ordine a questo progetto. Il ministro della guerra, preoccupato come essere deve della difesa dello Stato, faceva osservare come fosse indispensabile l'averne una congiunzione pronta tra Alessandria e Tortona per poter fare di quest'ultimo punto come un baluardo avanzato della seconda. Ma io domanderò al signor ministro della guerra se esso non debba, nell'interesse della difesa dello Stato altamente desiderare di avere un ponte sul Tanaro a Bassignana ed una ferrovia che percorra alla destra del Po tutta la nostra frontiera. Oggidì, non già in grazia delle cure del Governo, ma in grazia della previdenza di alcune provincie, lo Stato si trova già ad avere una strada che da Torino, sulla destra del Po, tende a Casale; per cura di quella provincia quella strada fra breve giungerà fino a Valenza; non rimane dunque al Governo, per compiere quanto gli è necessario, che lo stabilimento d'una strada ferrata che da Valenza, radente la sponda del Po, tenda al confine piacentino. Ma se i nostri mezzi finanziari non ci permettono di fare una tale opera che pure sarebbe utile alla difesa del paese, perchè vorremo opporci a che sorga una società la quale ci arrechi questo beneficio? Perchè sacrificare i veri e reali vantaggi del paese a beneficio del monopolio?

Non è mia intenzione d'inoltrarmi nelle questioni tecniche o di merito intrinseco di questa ferrovia, considerata dal lato politico militare e commerciale; dirò solo che con precedenti voti la Camera si è addestrata propensa a fare anche vistosi sacrifici pecuniari per vedere sorgere la gigantesca ferrovia del Lucmagno e che non saprei ora comprendere come possa pregiudicare a quella intrapresa mettendo un *veto* ad una linea che porterebbe alla Svizzera il transito del commercio dei ducati e delle importanti linee che faranno capo ai ducati medesimi.

Tali gravi quistioni possono difficilmente sciogliersi in una discussione improvvisata; ma la Camera ha già il preavviso della sua Commissione che ha studiata per più mesi questa questione, e parmi che la Camera non la debba pregiudicare. Ma io invoco l'attenzione puramente a quel principio di libertà che sempre fu propugnato in questo recinto. Conceda la Camera, alla pertinace fermezza del signor ministro dei lavori pubblici, qualche cosa, la linea, cioè, che esso chiede, utile alla sua centralizzazione in Alessandria, ma non si pregiudichi in perpetuo la libertà di alcune provincie ed i grandi interessi che potrebbero sorgere ed ora non prevedibili, sacrifici qualche cosa del presente alla irremovibile volontà, ma non estenda a 100 anni avvenire gli effetti di questa volontà, epoca alla quale, ed io certo non desidero sia abbreviata, non giungerà la vita del signor ministro. (*ilarità*)

Per queste considerazioni io prego la Camera a voler adottare il progetto della Commissione il quale racchiude un principio di lealtà e di franchezza. Quindi io faccio questo dilemma al signor ministro: o intende, negando questo articolo, che sia dato un perpetuo privilegio a questa ferrovia che non si possa ammettere in futuro un'altra linea fra essa ed il Po, e allora tanto vale il dirlo ed essere franchi...

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io non ho detto questo.

MELLANA... oppure esso vuole negarlo, ed allora cade in questo principio di violare la libertà di queste provincie e di mettere esso stesso un ostacolo alla difesa dello Stato che

dovrebbe stare in cima dei pensieri dei ministri della Corona più di quello che non sia un pensiero fisso di centralizzare tutte le strade in un dato punto, o peggio di creare dei monopoli.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. L'onorevole Mellana si è levato con molto vigore contro il privilegio che si vorrebbe conferire alla ferrovia di cui è discorso ed a nome della libertà d'industria ha propugnato l'articolo 54 della Commissione.

Ma, per essere logico, per essere conseguente alle sue premesse egli avrebbe dovuto anzitutto farsi a combattere l'articolo 54 del Ministero mantenuto dalla Commissione, nel quale è stabilito in massima il favore, e non limitarsi a propugnare questo articolo che si discute. Il deputato Mellana accetta il principio generale, ma quando questo indirettamente si riferisce alla provincia di Casale, domanda che sia rivotato; egli vota il monopolio purchè si faccia un'eccezione per Casale.

Il deputato Mellana sarebbe adunque in questa circostanza meno logico di quanto lo sia ordinariamente. Ciò detto vengo alla questione che ci occupa.

Essa è cosa riconosciuta che nessuna compagnia seria impiegherà i suoi capitali in una strada ferrata, quando non venga dal Governo assicurata contro una rivalità immediata, quando non si voglia tutelarla contro un paralellismo; e quando una compagnia ciò non ottenesse, sarebbe sempre un dovere del Governo di impedire che per emulazione o per altri motivi meno lodevoli si vadano ad impiegare improduttivamente capitali vistosi. Tutti ricordano la deplorabile rivalità delle due compagnie di Versailles per la *rive droite* e la *rive gauche*, che per impegno hanno cagionato una perdita che si può calcolare per lo Stato a molti milioni di lire.

La stessa cosa arriverebbe, io credo, in questa circostanza.

La strada da Valenza a Voghera è difficilissima, perchè, non solo deve passare il Po, ma deve essere costrutta in terreni, i quali offrono ben maggiori accidenti che non la strada indicata in questa concessione: quindi questa impresa certamente non potrebbe mai dare risultati corrispondenti ai capitali che in essa si impiegherebbero.

Ma, appoggiandosi appunto a questa considerazione, l'onorevole Mellana dice: se siete sicuri che non si farà questa strada, perchè dunque scrivere nella legge un divieto che è inutile? Ciò si fa per un motivo semplicissimo.

Se a costruire questa strada avessero solo a concorrere capitalisti abitanti quelle località, a cui siano note perfettamente tutte le circostanze dei terreni, tutte le difficoltà che si presentano alla costruzione del tronco da Valenza a Voghera, io in verità non insisterei molto onde quest'articolo venisse soppresso; ma, siccome io reputo necessario che alla costruzione di questa strada concorrano anche esteri capitali, vi concorrano persone le quali non conoscono nè punto nè poco il nostro paese e giudicano delle circostanze locali dalla carta geografica, io dico che, quando verrà fatta una riserva a favore della strada da Valenza a Voghera, senza tener conto delle difficoltà che si incontrano nel passaggio del Tanaro e di quelle che oppongono i terreni che si trovano tra il Po e la linea che si vuol costruire, queste persone saranno sgomentate da questa probabile concorrenza.

Per tal guisa, invece di due strade, forse ne avremmo nessuna.

Oltre di che, anche supponendo che i capitalisti conoscessero tutte le difficoltà del terreno, non potrei ritenere assolutamente destituito di fondamento il timore di una concorrenza.

La Camera sa che per le imprese industriali vi sono momenti di eccitamento morboso, come accade nelle febbri periodiche, cioè l'accesso in caldo o quello in freddo.

Quando il mondo industriale è sotto l'influenza dell'accesso in caldo, anche le imprese meno razionali ed assai arrischiate trovano fautori. Si sovverrà la Camera che nell'anno scorso si voleva fare una strada parallela a quella di Arona, un'altra a quella di Savigliano, e che non v'era, direi quasi, località dello Stato la quale non avesse in pronto un progetto di strada ferrata.

Era allora il momento della febbre in caldo, imperocchè si trovavano agevolmente moltissimi azionisti per costruire strade che non avevano le condizioni necessarie perchè se ne potesse sperare una buona riuscita economica e finanziaria.

Se questo accesso periodico favorevole alle ferrovie si riproducesse, anche quella da Valenza a Voghera potrebbe forse essere messa in campo.

Ciò premesso, io ritengo che, se si vuole cooperare alla riuscita di questa impresa tanto bramata, si debba far sparire l'articolo 54, od almeno si assicuri la compagnia quanto al pericolo di tale concorrenza. Io chiederei, per esempio, che per 50 anni, la compagnia che farà a sue spese la linea da Alessandria a Voghera, fosse assicurata che non si porrà in costruzione una linea assolutamente parallela. Quindi io, anche a nome del Ministero, proporrei di restringere questo divieto al periodo di 50 anni.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Aggiungerò qualche osservazione a quanto ha detto il ministro delle finanze, e prima di tutto risponderò all'accusa che il deputato Mellana mi fa di troppa tenacità nel volere, come egli dice, riuscire per forza in ciò che propongo. Ma io non voglio nè posso volere cosa alcuna per forza; io domando e credo d'aver diritto di demandare alla Camera quanto parmi possa essere vantaggioso al paese. Se m'inganno, la Camera, qual giudice competente, rifiuterà la mia proposta. Io non so come egli attribuisca a colpa mia se si eseguirono progetti a lui meno graditi. Sapendo di non poter accusare la Camera egli piomba addosso a me. (*ilarità*) Ciò avvenne appunto nella seduta antecedente. Secondo l'onorevole Mellana, non si sarebbe dovuto partire da Alessandria, ma da Valenza e così seguire la linea che da Vercelli va a Casale, da Casale a Valenza e da Valenza a Voghera.

Questa era una proposta, a mio senso, molto meno sragionevole che l'attuale; e quando la Camera avesse adottato la linea per Valenza, io sarei sorto il primo contro quelli che avessero domandata la linea da Alessandria a Tortona e Stradella, perchè, con questa doppia concessione, si rovinerebbero amendue le società o non se ne costituirebbe alcuna.

Questo stesso argomento io adopero contro lui che mi accusa di voler soffocare il principio della libertà. Nella costruzione delle strade ferrate il principio della libertà è ottimo quando si contiene in limiti giusti, in limiti entro i quali può con vero profitto svilupparsi; ma può dirsi tale quando lo si voglia spingere alle conseguenze di lasciar costruire strade ferrate in qualsiasi direzione ed in qualunque condizione per solo omaggio alla libertà? Ciò sarebbe in contraddizione colla vera utilità del paese ed impedirebbe evidentemente la riuscita di quelle imprese di strade ferrate che più si desidera di veder eseguite. Ora io dico appunto che il pericolo della linea che egli propugna è questo: di ridurre le cose al punto che non si farà nè l'una nè l'altra strada ferrata, giacchè, per creare questo pericolo, basta la possibilità d'una concorrenza, di una rivalità fra le due linee.

Nel timore d'una linea parallela e rivale non si costituirà

la società per la linea principale di cui si tratta, perchè basta aver avuto rapporti con speculatori per convincersi che, quando le condizioni della Borsa sono floride, si trovano sempre aspiranti a qualsiasi impresa, non coll'intendimento di eseguirla o coll'intima convinzione che sia utile, ma nel solo scopo di fare una speculazione d'agiotaggio; essi emettono azioni, le quali poi, con ogni maniera di artifizii più o meno leciti, cercano di vendere con aggio, corbellando azionisti e speculatori che non tardano a subire la pena del men cauto impiego dei loro capitali. Così potrà avvenire nel caso nostro; e intanto la compagnia, che pur vorrebbe costruire la strada dei ducati, sarà distolta dal timore che ne sorga un'altra rivale.

Epperò, appunto come ebbe a proporre l'onorevole ministro delle finanze, aveva già divisato di assegnare almeno un termine alla facoltà di concedere l'altra linea. Faccio ancora osservare che, fissando questo termine, non è nemmeno tolta la possibilità che quella strada da Valenza si faccia anche prima, perchè potrà essere eseguita dalla società stessa concessionaria di quella da Alessandria a Tortona ed a Stradella; se questa vi troverà il suo interesse, farà anche quella linea, ma sarà limitato il tempo in cui potrà essa esclusivamente costruirla; altrimenti il Governo, passato quel tempo, avrà il diritto di aderire alla domanda che gli fosse fatta da altra società, ciò che sarà di stimolo alla prima; ma bisogna almeno lasciare che questa si assodi, prosperi e si metta in caso di fare un'altra diramazione.

Io ho dimostrato ieri che la diramazione da Casteggio al Po può grandemente far prosperare la nostra navigazione per le linee inferiori del fiume. Questa navigazione, legata colle nostre strade ferrate, farebbe una concorrenza vittoriosa colla navigazione dei Triestini. Questo tronco desidererei che fosse eseguito, ma non l'altro, che sarà di pochissima utilità pel paese.

Io quindi insisto perchè dalla Commissione si sopprima quest'articolo, o se ne sostituisca un altro in cui sia stabilito che non sarà concessa ad altra società la facoltà di eseguire la strada da Valenza per Sale e Castelnuovo a Voghera, se non dopo un numero determinato di anni, cioè dopo un periodo di tempo abbastanza lungo, nel quale la società primitiva possa aver preso il suo sviluppo, avere assicurato i suoi interessi, e forse trovarsi in caso di attuarla essa stessa.

MANTELLI. Trovandomi nella Commissione solo oppo- nente, ho dovuto cedere e ristarmi dal fare opposizione a questa eccezione che si vorrebbe introdurre nella legge, e ciò per un motivo che esporrò alla Camera.

Questo motivo si è che giudico impossibile che si faccia questa doppia strada. Io conosco quella località, e credo che non verrà in capo ad alcuno di fare ivi questa strada, ed eccone la ragione.

Il commercio di Genova ha avuto sempre grande interesse di aprirsi un passaggio per la Lomellina e per la Svizzera, ma preferì di passare il Po per Sale e Pieve del Cairo, anzichè portarsi a Valenza che è una via che gli sarebbe tornata vantaggiosa, stante la difficoltà somma di formarsi un passaggio in quella località.

Io ritengo quindi che la questione che si dibatte adesso, se non affatto inutile per sè in questo momento, sarà certo più utile quando si tratterà dell'esecuzione; ma non vi è dubbio che, ancorchè inutile in sè, può sgomentare coloro che debbono assumere l'impresa della strada attuale.

L'onorevole Mellana ha parlato molto a favore di Casale e lasciò trapelare che Alessandria si voglia favorire troppo; ma,

quanto a me, giudico che qui non si favoriscano già gli Alessandrini, ma si tien conto del punto che è stato giudicato e scelto dai nostri antenati siccome il principale per difendere l'Italia, e che sempre si è considerato tale persino dal gran capitano Napoleone.

Egli è certo che Alessandria sarà sempre un punto importante per tutti coloro che hanno in cuore l'amore e l'indipendenza d'Italia; quella città sarà sempre un baluardo essenziale per la difesa della patria italiana.

Del resto, le ragioni che ha addotte il deputato Mellana a favore di Casale starebbero bene quando non si fosse fatto ciò che si è fatto; ma, una volta che abbiamo speso tanti milioni per il sistema attuale di strade, domando se adesso convenga con un piccolo tronco di ferrovia distruggere l'opera compiuta, proclamare che non abbiamo sin qui che sciupati molti milioni.

È evidente che, quando si riuscisse a fare il passaggio nel modo accennato dal deputato Mellana, la strada da Mortara ad Alessandria e la strada da Alessandria per un lungo tratto verso Torino sarebbe paralizzata, per cui noi avremmo buttati tanti milioni, per far che? Per favorire un poco Casale, ovvero per la speranza di far meglio.

Questo sistema di distruzione da una parte per favorire dall'altra io non posso che riconoscerlo rovinoso ed ingiusto.

MELLANA. Un solo argomento fu addotto in questa discussione, se può dirsi argomento; poteva esserlo forse qualche tempo fa, quando non se ne era tanto abusato, massime nella bocca del presidente del Consiglio, per quell'autorità che si è acquistata davanti alla Camera; ma, dopo aver così tanto abusato di quel sotterfugio d'impicciolare le questioni stigmatizzandole dei nomi di municipalismo, massime di Casale, pare che tale strategia non dovrebbe avere più effetto. Perdono poi totalmente di forza quando furono ripetute a iosa dall'onorevole Mantelli.

Io non ho parlato di Casale, e io proverò; essi invece, non facendo caso di tutte le gravi questioni da me poste innanzi, parlarono solo nel senso che da me si volesse favorire Casale in danno di Alessandria. Se io avessi sostenuto di porre in disparte la linea di Alessandria, e di attenersi invece a quella di Valenza, il che avrei potuto fare benissimo, avrebbero almeno avuto un pretesto. Ma quando non mi sono opposto alla linea di Alessandria, e solo ho parlato perchè in avvenire non fosse tolto ad altri di fare un'altra linea per Valenza, giudicherà il paese da qual lato stia la ragione, e se possa giungere fino a me l'accusa che si sono studiati di muovermi, onde sviare l'attenzione della Camera dal vero punto della questione. L'onorevole Mantelli disse: Alessandria dai nostri maggiori fu considerata un punto essentialissimo per la questione italiana, come pure tale fu considerata dal gran capitano. Il gran capitano, abbenchè nato in Italia, pur troppo, come altri italiani, non conosceva e non ammetteva la questione italiana nel senso che noi la comprendiamo; il gran capitano, di Alessandria intendeva fare un'antemurale alla Francia; quindi il nome di un Napoleone non suona mai bene insieme alla questione italiana, quale noi l'intendiamo. Del resto, giacchè si mette innanzi questo principio della questione italiana, che sopra ogni altro dovrebbe stare in cima dei nostri pensieri, vi risponderò francamente: questo principio voi l'avete guastato il giorno in cui avete connessi tanti interessi materiali cogli interessi politici e militari. Io vi chiedo: se voi non difenderete direttamente e indirettamente Torino, appunto perchè Torino racchiude tanti interessi materiali, non sarà questo un ostacolo alla questione italiana? Alessandria, ridotta a fortificazione militare, quale

pure la si vuole, e non congiunta a tanti interessi materiali, si sarebbe forse un giorno potuta nobilmente sacrificare alla questione italiana, ma in essa raccogliendosi tanti interessi materiali, ben più difficilmente si potrà fare un tale sacrificio.

Risponderò ora all'onorevole ministro dei lavori pubblici, che io non gli ho fatto verun carico della sua fermezza, e di casi anche ostinazione.

Chiunque abbia una coscienziosa opinione, frutto di lunghi e profondi studi, ove stia in quella tenace e fermo, è una virtù e delle più rare.

Quindi credo di non fare offesa al signor ministro, ma invece di fargli un encomio, dicendogli che porta questa fermezza al sommo grado; desidererei però che qualche volta fosse più franco nei mezzi per far trionfare le sue opinioni. Per esempio, esso aveva detto, a proposito della strada di Susa, che questa non implicava quella della Savoia, e poi sostenne che quelli che avevano votato per la strada di Susa, implicitamente avevano votato per quella della Savoia. Ciò non si domanda voler convincere, sibbene voler riuscire.

Vengo ora a provare come qui non c'entra per nulla l'interesse di Casale, bensì quello del Piacentino, delle provincie di Voghera, Tortona, dei comuni di Sale, Castelnuovo-Scivia, delle provincie della Lomellina, di Novara e del grande commercio per la Svizzera.

Può benissimo darsi che qualche viaggiatore, uso dai ducati a venire a Torino, voglia un qualche giorno mutare strada, ed invece di fare quella di Alessandria diretta per Torino, gli cada in pensiero di passare per la ferrovia che si farà a Casale per Vercelli, e venire per questa strada a Torino. Ma questo sarà l'ultimo pensiero che potrà spingere alla costruzione di tale linea; chi potrà far sorgere tale società sarà il bisogno di una diretta comunicazione fra i ducati ed il lago Maggiore: si noti poi che questa linea non entrerà nella strada di Casale, ma bensì a Valenza in quella dello Stato.

Dunque qui non c'entra per nulla la questione di Casale, c'entra quella generale di non togliere col tempo che si faccia una strada la quale è essenzialmente nell'interesse anche della difesa del paese, e non so come l'onorevole Mantelli, che è così preoccupato di questa difesa, non ne abbia fatto parola; non so perchè il presidente del Consiglio e l'onorevole Paleocapa, i quali, quantunque non ministri della guerra, dovrebbero pure rivolgermi i loro pensieri, non ne abbiano neppure fatto motto nelle loro risposte.

Mi affretto a rispondere al poco benevolo argomento che poneva innanzi nel suo esordire il presidente del Consiglio; Egli disse: il deputato Mellana ha fatto nessuna osservazione riguardo all'articolo 54 proposto dal Governo, solo si è riservato a parlare su quest'articolo di eccezione perchè interessa Casale.

Confesso candidamente che io non aveva letto questo capitolo, perchè, stante il passo di carica al quale in questi giorni si vogliono votare le leggi, non intendeva di prendere parte a questa discussione, massime che facendo parte della Commissione molti miei amici, dei quali divido le opinioni politiche ed economiche, io avevo fiducia nel loro operato; nè credeva che potessero sorgere discussioni, giacchè pareva fossero caduti d'accordo il Ministero colla Commissione. Avendo sentito il ministro dei lavori pubblici combattere l'emendamento della Commissione, ho rilevato il guanto improvvisando. D'altronde osservo al presidente del Consiglio che si può bene, come si è già fatto, assentire nella concessione di una ferrovia il privilegio a pochi chilometri di di-

stanza; ma concederlo alla distanza di 16 o 20 chilometri, e per una strada che ha diverso scopo, questo è un assurdo monopolio.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Anche quando va a Casale?

MELLANA. Il signor ministro sa meglio di me che, anche indipendentemente da ciò che concerne Casale, è ingiusto e dannoso lo impedire la costruzione in futuro di una linea fra Voghera e Valenza.

Abbiamo tutti sotto gli occhi la carta dei luoghi in cui si vuole costruire la rete di ferrovie di cui ci occupiamo, ed avendo io mandato a cercare un compasso alla segreteria, veggio ed ognuno può rilevare che fra le due linee da Tortona a Novi e da Tortona ad Alessandria, presa una media, la distanza dall'una all'altra si è di 6 chilometri; invece fra quella da Tortona ad Alessandria e l'altra che si vuol lasciare libertà di costruire fra Voghera e Valenza la distanza media è di 16 chilometri.

Non so il perchè il Ministero abbia potuto avvicinare le due linee da Novi ad Alessandria di così poco spazio, e non dirle parallele, e poi voglia considerare per tale quella che dista del doppio e che ha diversa destinazione.

Farò poi osservare che il signor presidente del Consiglio ha una certa predilezione pel periodo di 30 anni che innesta in tutti i suoi contratti, come quello dei sali e simili; forse egli spera in una lunga vita, ed io gliela auguro (*Si ride*); ma non so se in questo caso si possa sul serio insistere sopra simile proposta, poichè non posso credere si voglia dal presidente del Consiglio irridere al principio della difesa dello Stato e dei santi diritti di libertà che come ad altri deve competere ai comuni cospicui che fra Sale e Bassignana si trovano.

Ma l'onorevole Mantelli veniva, senza avvedersene, pienamente in appoggio della mia proposta; egli diceva che, per quella cognizione perfetta che ha di quelle località, crede impossibile che si faccia un'altra strada. Ma allora io dico a questa società che dovrà comporsi o che forse è già composta (perchè dalla forza con cui il signor ministro sostiene questo favore pare che abbia già i piedi collocati)... (*ilarità*)

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. No, non li ho ancora collocati.

MELLANA. Ciò lo sapremo col tempo. E proseguo dicendo che a questa società potrà sovvenire dei suoi consigli l'onorevole Mantelli, certamente autorevole perchè e di quei luoghi e dice di conoscerli, e potrà dire alla medesima: si è dovuto fare un sacrificio in questo articolo per contentare quelli che vogliono la libertà delle provincie; ma quella concessione era effimera, perchè esso la può garantire, per la cognizione speciale che ha di quei luoghi, che sarà impossibile di fare la strada di Valenza. Io credo che sarà più facile per l'onorevole Mantelli di far passare questa sua convinzione in quei soci futuri che non nella Camera. La Camera non può disdire a se stessa; l'altro giorno ha votato il principio che non si possa mettere un impedimento, salvo quando l'interesse generale è in opposizione alla libertà dei singoli cittadini o delle provincie. Ora io domando se rimpetto alla questione della difesa del paese, se rimpetto dell'altra questione gravissima che questa strada a cui faranno capo tante altre strade d'Italia, si possa condannare in perpetuo a servirsi, per andare nel Novarese, nella Lomellina, al lago Maggiore, a tutte le valli che si gettano nella gran valle del Po, di una strada di trenta chilometri e più, solo per fare un privilegio a questa strada, la quale, stante le dichiarazioni fatte dal signor presidente del Consiglio, non può mancare di

fattori e di soci, perchè è stata dichiarata, come lo è in fatto, una delle strade più proficue del paese.

Il Ministero non mi negherà al certo di avere alcune pressanti domande di concessioni di ferrovie poste in condizioni ben inferiori di questa fra Tortona ed Alessandria; questo dinota che il paese ha maggior fiducia nel futuro movimento industriale del paese di quello che non l'abbia il Ministero. Come dunque potrà mancare di favore questa linea principale dell'Italia centrale verso Torino per ciò solo che è assicurato, col tempo, ove si presentasse una compagnia, di farne un'altra in riva al Po, lontana in media dodici chilometri dalla già concessa, portante a Valenza sulla ferrovia dello Stato?

Io prego quindi la Camera di voler adottare la proposta della Commissione, e di voler essere guardinga quando si tratta di concedere esca al monopolio.

PRESIDENTE. Il deputato Mantelli ha la parola per un fatto personale.

MANTELLI. L'onorevole Mellana, abbenchè abbia protestato di non voler prendere la parola nell'interesse di Casale, tuttavia parlando appunto in questo interesse, senza accorgersene, si è riscaldato oltre l'opportuno, e mi ha fatto dire quello che non è uscito dalla mia bocca. Egli mi ha fatto dire che io ho l'assicurazione che una strada ferrata non si farà e non si potrà fare nella località indicata da Valenza a Pontecurone. Io ho detto che ho esternato quella convinzione nel seno della Commissione, e che quella convinzione mi ha fatto recedere dal fare più oltre ostacolo alla proposta della Commissione, ma che tuttavia vi erano altri interessi che certamente avrebbero dovuto persuadere a non attenersi a questa linea, ed intendeva appunto con ciò accennare alla considerazione di parallelismo alla strada attuale che si verrebbe a stabilire.

L'onorevole Mellana mi ha poi interpellato perchè non abbia parlato della questione militare. Io non ne ho parlato per una ragione semplicissima, cioè perchè non è cosa di mia competenza. Io non so se essa sia di competenza dell'onorevole Mellana, ma certamente, ripeto, non è della mia, e credei meglio attenermi soltanto a ciò che conosceva. Ma, se desidera sentire il mio parere a questo riguardo, io gli dirò che quando uno è padrone di Alessandria, e da quella città ha raggi di strade ferrate che si dirigono a tutti i punti principali di difesa, resta anche padrone di Valenza, di Tortona e di Voghera, e così si difende tutto il Po, senza avere bisogno di una strada ferrata per quel piccolo tratto di terreno. Questa è la mia opinione, e non posso a meno di sostenerla.

PRESIDENTE. Il deputato Depretis ha la parola.

DEPRETIS. Io sarò brevissimo. Questa linea, quantunque metta in comunicazione la mia provincia nativa colla sua capitale giudiziaria, che è Casale, se credessi che dovesse compromettere il buon risultato dell'impresa, mi guarderei bene dal propugnarla, perchè la prima necessità è quella di avere prontamente una ferrovia. Ma io veramente non so persuadermi che questa riserva che si fa nel capitolato per una congiunzione con Valenza possa pregiudicare l'impresa.

La Commissione, quando ha stabilita questa eccezione all'articolo 53, dove si stabilisce la regola generale, si è preoccupata di un grande interesse nazionale. Vi sono tre grandi movimenti commerciali che verranno a confluire su questa strada. Vi sono le provenienze di Genova che costituiranno il lucro principale di siffatta impresa. Vi è il movimento di viaggiatori e di merci col Piemonte centrale e la capitale direttamente che pure sarà di una certa rilevanza; vi è poi

anche il commercio che si dirige al lago Maggiore e quindi alla Svizzera ed alla Germania centrale.

È sembrato alla Commissione che lo impedire per tutto il tempo della concessione la valle inferiore del Po di congiungersi col lago Maggiore e coi mercati della Svizzera, e il costringere tutto questo commercio alla condizione di percorrere 20 chilometri di strada di più, è tale cosa che riesce di pregiudizio all'interesse generale dello Stato.

Noti la Camera che, secondo le disposizioni generali dell'articolo 53, una linea di strada ferrata non potrebbe per tutta la durata della concessione costruirsi per congiungere un punto qualunque della ferrovia dello Stato colla ferrovia concessa con questa legge.

Quando considero che la linea da Tortona sino al confine piacentino, sarà nell'impossibilità di congiungersi con un punto qualunque della ferrovia dello Stato da Alessandria al lago Maggiore, io dico che, se non si stabilisce un'eccezione alla disposizione dell'articolo 53, se questa congiunzione non può effettuarsi se non consentente la compagnia, quest'ostacolo è un male gravissimo, e può recare danni considerevoli, onde io credo che si debba fare una riserva con un articolo apposito.

Si dice che questa riserva incaglierà l'impresa, perchè i capitalisti saranno spaventati dall'idea della concorrenza.

Io risponderò che questi capitalisti non si preoccupano gran fatto del futuro quando sottoscrivono le azioni di una impresa di strade ferrate. Se fosse altrimenti, poche di queste imprese verrebbero col loro concorso compite. Se i capitalisti vorranno poi realmente esaminare la natura delle imprese alle quali si associano, se vorranno addentrarsi nell'esame di questa eccezione stabilita nell'articolo 54, io credo che non dovranno molto temere. Si dice che si potrebbe stabilire una concorrenza formidabile ed i capitalisti ne sarebbero spaventati.

Io faccio osservare che vi sarà una piccola concorrenza, ma che nello stesso tempo si avrà una grande confluenza con questa strada. Del resto tutte le provenienze da e per Torino e Genova non restano pregiudicate da questo nuovo tronco per Valenza. Quale è il tronco che rimarrà pregiudicato? È quello solo che vi sarà tra il punto di congiunzione della nuova linea di Valenza ed Alessandria; rimarrà pregiudicata la ferrovia dello Stato tra Alessandria e Valenza. Ecco le linee che saranno danneggiate. E da che traffico lo saranno? Solamente dal traffico che si stabilirà tra la parte più bassa della valle del Po e la Svizzera. Ma questo pregiudizio che una parte della linea verrebbe a soffrire perdendo questi transiti, è certo che pel raccorciamento della nuova via e pel conseguente maggior movimento, verrebbe compensato largamente sul resto della linea fino a Stradella ed al confine piacentino.

Ecco le considerazioni per le quali la Commissione ha creduto che i capitalisti non si sarebbero spaventati di questa concorrenza, oltrechè vi era anche un altro interesse cui bisognava provvedere.

La Camera ha creduto di non ammettere le domande degli abitanti di Castelnuovo, Sale e delle regioni inferiori del Tortonese; ma la Camera, nel respingere quella linea, non avrà certo potuto disconoscere che essa realmente aveva molti pregi. Sono popolazioni numerose e industri; il movimento locale, che nelle strade ferrate è sempre di grande importanza, in quella linea sarà certamente assai rilevante. Or bene, con questa linea quelle popolazioni saranno tranquillate.

Esse non godranno tutto il beneficio di cui fruiranno i

paesi toccati immediatamente dalla ferrovia; ma, quando sappiano che anch'esse avranno quando che sia la loro ferrovia, il dispiacere del non essere stata accolta dalla Camera la loro domanda sarà grandemente diminuito.

Si dice che l'esecuzione di questa linea è difficile, quasi impossibile, perchè bisognerà costruire due nuovi ponti dispendiosi sulla Scrivia e sul Tanaro e superare difficoltà di terreno gravissime. Ma dunque non potrà farsi se non quando vi sarà un vantaggio evidentissimo. Ora, quando vi sarà questo vantaggio evidentissimo, questa stessa compagnia che compie l'impresa farà essa stessa questa linea, sia per chiamare essa stessa un maggiore afflusso sulla sua strada, e sia per fare un buon affare.

Dico dunque che non c'è nessun motivo, a mio avviso, di temere nè la concorrenza nè un sensibile pregiudizio al progetto che stiamo discutendo dalla riserva adottata dalla Commissione.

I capitalisti, io credo, non si preoccuperanno di questo pericolo; ne sono certo. Io dico dunque che la Camera può e deve accettare l'articolo proposto dalla Commissione.

Che se la Camera credesse di acconsentire a stabilire un dato periodo di tempo entro il quale non dovesse ammettersi concorrenza, questo periodo dovrebbe essere molto breve.

Quello di trent'anni, dico la verità, sarebbe tale che toglierebbe qualunque speranza.

Lo ripeto: con questa riserva stabilita dalla Commissione si terrà illeso uno dei grandi interessi dello Stato, che è quello di lasciar libero tutto il gran movimento commerciale che dovrà aprirsi tra il nostro paese, la Svizzera e la Germania centrale.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Riassumendo quanto dissi da principio, aggiungerò che non mi pare che la questione possa aggirarsi nè sulle difficoltà maggiori o minori di questa strada, nè sulla probabilità che effettivamente si trovi una società che la faccia, ma sull'effetto morale che la proposta della Commissione farebbe sopra una società aspirante all'impresa di cui è caso, e che, prima di aver bene organizzata la sua amministrazione, di essersi assicurati mezzi sufficienti per l'esecuzione della sua impresa, si vedesse minacciata di una concorrenza grave e pregiudizievole alla sua linea.

Io dunque credo che la facoltà che si vuol lasciare al Governo nell'articolo 54 della Commissione lo ponga in un grave imbarazzo. Non sarà così facile costituire una società seria per l'esecuzione delle tre linee desiderate; sorgerà una società come tante altre, che aderirà ad assumere l'impresa collo scopo di far buoni affari alla Borsa, ma non si costituirà così facilmente una società seria, capace, potente, col fermo intendimento di condurre a buon termine la sua impresa. Per evitare questo pericolo bisogna, a mio credere, sopprimere affatto quest'articolo che promette una nuova concessione, o quanto meno lasciare un discreto periodo di tempo entro il quale la società non possa temere il concorso di un'altra chiamata a costruire una linea rivale, e, lo ripeto, lo stabilire questo periodo non mi pare che diminuisca notevolmente la probabilità che la strada si eseguisca, perchè, appunto come osservava l'onorevole deputato Depretis, è certo che, se la strada è utile realmente, potrà essere assunta di leggieri dalla stessa società concessionaria delle altre linee, la quale avrà interesse di concentrare tutto il movimento nelle sue mani, dacchè avrà già ordinata una buona amministrazione, e potrà facilmente rinvenire i mezzi occorrenti per far fronte alla spesa.

Io pregherei dunque la Camera di voler ritardare la co-

struzione della strada ferrata per Valenza, Sale e Castelnuovo Scrvia a Stradella per un dato tempo, dichiarando che in questo periodo, se la società che ha accettata la prima impresa vorrà eseguire questa seconda, sarà dessa preferibilmente ad essa conceduta.

Faccio poi ancora osservare alla Commissione che essa stessa ha talmente sentito il bisogno di agevolare la costituzione di questa società, non solo scemandole gli ostacoli ed aggravii, ma persino accordandole un sussidio notevole, quale sarebbe l'uso della stazione di Alessandria e di Novi, senza pagamento del canone di 20 mila lire (che non sono piccola cosa) all'erario dello Stato, ed ora vorrebbe pregiudicarla col timore di una concorrenza assai più gravosa del proposto contributo.

SARACCO. Siccome in questo progetto si cammina per via di transazione, io proporrei 20 anni.

PRESIDENTE. Il signor ministro accetta?

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Accetto 20 anni.

MELLANA. Per mio conto, io non accetto la proposta di 20 anni, e faccio mia la proposta della Commissione. A me piacciono le cose franche, non fosse per altro, perchè sarà una testimonianza, quando ne nasceranno delle conseguenze, che io ho tenuto fermo in questo proposito.

PRESIDENTE. Dunque metto ai voti la proposta della Commissione, ripresa dal deputato Mellana.

(Non è approvata)

Pongo ai voti la proposta nuova della Commissione, accettata dal Ministero, che ridurrebbe a 20 anni il limite del tempo.

(È approvata.)

VALERIO. Ora sarebbe il caso d'inserire l'articolo relativo al tronco da me proposto, e portante la facoltà o l'obbligo alla società concessionaria di costruire un tronco di strada ferrata che, staccandosi da Casteggio, volga al Po.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. L'articolo 56 è esplicito. Esso dice :

« Ferme le disposizioni e le eccezioni portate dagli articoli precedenti 54 e 55, lo Stato si riserva espressamente la facoltà di accordare nuove concessioni di strade ferrate in diramazione od in prolungamento delle linee ora concesse.

« La compagnia non potrà mettere ostacolo a tali diramazioni e prolungazioni, nè reclamare per cagione del loro stabilimento indennità di sorta, purchè esse non rechino ostacolo alcuno alla circolazione sulle linee, nè le sieno cagione di spesa o di danno alle proprie opere.

« La compagnia avrà per altro la preferenza, a condizioni uguali, anche per le dette diramazioni o prolungazioni nelle quali il Governo si conserva la facoltà di disporre. Ma quando la concessione ne venisse fatta ad altre compagnie, i rapporti fra la compagnia delle linee attualmente concesse e quelle che ottenessero le nuove concessioni faranno il soggetto di convenzioni speciali da stipularsi d'accordo fra l'una e l'altra; ed in caso in cui non potessero convenire tra loro, ne sarà deferita la decisione al Governo. »

VALERIO. Quantunque questa disposizione possa dirsi sino ad un dato punto già contemplata, io tuttavia propongo quest'articolo, perchè mi pare utile di chiamare l'attenzione della società deliberataria sopra questo tronco, atteso che il medesimo, a mio avviso, aumenterà di molto il valore della strada; che anzi, se sabato non si fossero precipitosamente votati gli articoli della legge, io avrei chiesto che il titolo stesso della legge fosse cambiato, che si fosse detto, cioè: concessione della strada ferrata, la quale da Novi si reca al

Po ed al confine piacentino, e che si fosse nello stesso senso modificato l'articolo primo della legge, rendendo obbligatorio quel tronco; locchè mi sono riservato di fare nel capitolato.

Io sono convinto che, ammettendo l'articolo da me proposto, si ha il beneficio di chiamare l'attenzione sopra questo tronco di strada, così che la società deliberataria lo consideri come uno dei tronchi a cui deve pensare subito o quasi subito.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Faccio presente che, se si esprime nella concessione questo diritto di preferenza che si dà per quel tronco, si mette poi in dubbio che la preferenza sia accordata per tutti gli altri; parmi siavi una specie di contraddizione nel dire: vi diamo la preferenza per tutti i tronchi di strada che il Governo si riserva di concedere, per questo poi la assicuriamo specialmente. Secondo me, sarebbe meglio dire che l'esecuzione di quel tronco non sarà concessa ad altre società sempre quando quella che assume la linea a cui si riferisce questo capitolato si determini ad eseguirla dentro un determinato periodo.

VALERIO. Accetto.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Così si favorirà ad un tempo la linea e la società.

PRESIDENTE. Formolino adunque la proposizione.

(Il deputato Paolo Farina lascia il suo stallo e conferisce col ministro dei lavori pubblici.)

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io ho creduto sempre che la linea più conveniente per accedere al Po fosse quella che da Casteggio arriva in faccia a Mezzanacorti. Ora il deputato Farina mi viene a dire che avvi un punto più opportuno, perchè esige una traversata più breve. Io troverei questo punto andando colla ferrovia sino a Stradella o nelle vicinanze; ma osservo che, se andiamo fin là, perdiamo il vantaggio della navigazione discendente fino allo sbocco del Ticino e del canale di Pavia, perchè, procurandoci l'unione colla navigazione più a basso, come sarebbe verso Stradella, bisognerebbe rimontare un lungo tronco di fiume per arrivare allo sbocco del Ticino.

Il sito migliore è quello dal quale si accede con un breve tronco al Po in un punto ove la navigazione discendente non presenta difficoltà ed abbraccia ogni scalo od approdo importante; proporrei perciò l'articolo in questo senso:

« Per la linea di Casteggio al Po il Governo concede l'assoluto privilegio esclusivo alla società che assume la costruzione delle linee contemplate dalla presente relazione, purchè essa società si determini ad eseguirla nel periodo di anni quattro. »

FARINA P. Se il signor ministro avesse già bello e studiato il progetto comparativo dei punti di partenza più convenienti per le diramazioni tendenti al Po, non avrei chiesto la parola; ma, pratico qual sono delle località, credo che il signor ministro sia in errore nel credere che il punto più opportuno sia il punto di Casteggio: una compagnia che si era formata a quest'oggetto in Pavia, aveva studiato le località ed aveva trovato che il punto più conveniente era quello che s'avvicina a Barbianello, sia perchè è il tronco più breve che si possa costruire in quella direzione, sia perchè tutte le altre circostanze sono molto più favorevoli.

Se il signor ministro avesse fatto studiare le località, egli ci presenterebbe una deliberazione matura, nella quale sarebbe pienamente e sotto tutti gli aspetti motivata la preferenza data più ad uno che ad un altro punto di partenza; ma siccome questi studi non sono ancora stati fatti, io pregherei la Camera a voler bensì ammettere la diramazione tendente al Po diretta a Pavia, ma senza determinare il punto di de-

viazione, mentre questo non si potrebbe con sufficiente cognizione di causa attualmente determinare.

Osservo poi che, a parte la circostanza del dover risalire alquanto per portarsi sino alla foce del Ticino, lo sbocco al Po potrebbe riuscire per la navigazione assai più utile ad Arena che non a Casteggio, appunto perchè ben sovente il Po, al disopra dello sbocco del Ticino, presenta, e specialmente per la navigazione dei piroscafi, ostacoli gravissimi e tali che si è forzati alcuni mesi dell'anno a sospendere la navigazione, il che, se avviene talvolta anche dopo lo sbocco del Ticino nel Po, assai più frequentemente accade al di sopra di questo sbocco. Al che si deve aggiungere che, per toccare Pavia e per portarsi allo sbocco del naviglio in Ticino converrà sempre e ad ogni modo risalire la corrente di quest'ultimo fiume.

Per questi motivi, mentre io consento in massima che si faccia questa dichiarazione a favore della società che assumerà la strada che va ai ducati, pregherei la Camera a differire di determinare il punto di diramazione, ed a lasciare nell'arbitrio del Governo a definirlo quando con studi comparativi e completi avrà potuto meglio conoscere quale realmente sia il punto più conveniente. Mi pare che questa deliberazione non pregiudichi punto la questione e che quindi anche il ministro la possa accettare.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Questi studi comparativi di cui parla l'onorevole Farina sarebbero veramente indispensabili se non vi fossero condizioni così positive e determinate da far accettare senz'altro la linea da me proposta. Egli parla di pendenze; ma da Casteggio si va al Po per una linea piana; non so che vi sieno pendenze le quali...

FARINA P. Domando la parola.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici... non si possono con tutta facilità superare, e che escano dai limiti i più convenienti ad un buon esercizio.

D'altronde io ripeto che veramente, quando vogliamo assicurarci di una buona navigazione del Po, bisogna che la estendiamo a tutta quella parte del fiume le cui condizioni idrauliche non la rendono stentata al corso delle barche, che nello stesso tempo ci assicurano che da questo corso continuamente discendente non sarà escluso alcuno dei punti più interessanti al nostro commercio, quale è quello dello sbocco del Ticino. Rimontare coi vapori si può, come pure accennò l'onorevole Farina; ma quei vapori intanto che rimontano non fanno più la rotta continua del viaggio discendente.

Se faremo invece le imbarcazioni al punto a cui io avviso di arrivare, cioè in faccia a Mezzanacorti, con quel corso continuo di navigazione discendente, toccheremo tutti i centri di commercio che sono sul Po tanto a destra come a sinistra, cominciando da quello importantissimo di Pavia.

Mi pare adunque che le condizioni siano così positive in favore di questo punto, che non siavi bisogno di andare in cerca di altri studi. È poi da notarsi che, se si avessero ora a fare questi studi, sospenderemmo l'approvazione compiuta di questo capitolato, che è così interessante di vedere tosto adottato.

PRESIDENTE. Il deputato Farina ha la parola.

FARINA P. Prima di tutto io osservo che non si sospende nulla, perchè invece di dire *dal tal punto* si direbbe *dal punto che sarà dato dall'amministrazione*, e questo punto sarà determinato quando saranno fatti gli studi, i quali si vede che non furono ancora fatti dal Governo. Dico che si vede chiaramente che gli studi non furono fatti, mentre il signor ministro si oppone alla diramazione di Barbiano,

dicendo che si dovrebbe risalire per andare allo sbocco del Ticino, mentre la diramazione a Barbiano è superiore di molto allo sbocco stesso del Ticino nel Po.

È dunque evidente che il signor ministro questi studi non li ha fatti; ripeto che vi era una compagnia di ingegneri pavesi che aveva studiata questa diramazione, e che si era anche portata a Torino per parlare col signor ministro; ma siccome sgraziatamente in quel momento non si parlava nemmeno più della concessione generale; così non presentossi neppure al Ministero, ed aveva trovato che la diramazione più conveniente era quella che passava per Barbiano.

Io non sono ingegnere, e non posso assicurare che assolutamente quello sia il punto più opportuno; ma prego il signor ministro di voler decidere quando avrà meglio fatta esaminare la località ed i progetti che gli verranno a tale riguardo presentati.

Mi pare di non far nulla che possa nè nuocere alla concessione della strada, che si eseguirà egualmente, nè fare un torto al Ministero, all'arbitrio del quale mi rimetto nell'intento che vengano meglio studiate le località testè accennate.

Io spero quindi che il ministro non dissenterà che gli si dia la facoltà di cui dianzi ho parlato, la quale non torna di danno nè alla concessione generale nè agli interessi speciali di Casteggio, perchè, sia che si faccia la diramazione da questo borgo, sia che si faccia da Barbiano, la prima stazione d'importanza sarà sempre quella di Casteggio.

Io insisto quindi nella mia proposta.

VALERIO. L'onorevole deputato Farina vuol concedere al ministro la facoltà che gli negava ieri. Il ministro, il quale è questa volta più logico, la ricusa. (*Urriti*)

Diffatti che cosa domandava nell'ultima tornata l'onorevole deputato Imperiali? Chiedeva che fosse lasciata al Ministero la facoltà di scegliere piuttosto una linea che un'altra. Il ministro rispondeva: io conosco quella che è migliore, e non voglio la facoltà che mi si vuol concedere, perchè in tal guisa pullulerebbero molti progetti e si menerebbero le cose per le lunghe.

Se il signor ministro è logico, non lo è in questo caso l'onorevole Farina. E di vero, se questi stimava inutile, anzi dannoso di accordare agli abitanti di Sale e di Castelnuovo la facoltà di addivenire agli studi a cui bramavano di procedere, non debbe ora domandarla per la linea che il signor ministro dimostra di avere studiata e di conoscere perfettamente.

Io chiedo quindi che la Camera oggi voti come ha votato sabato, eliminando quelle ricerche, quelle gare, quelle istanze le quali possono addurre un ritardo nell'impresa di cui è da tutti desiderato il pronto compimento.

FARINA P. L'onorevole Valerio ha stimato bene di darmi una lezione di logica, ed io l'accetterò volentieri, ma per ritorcerla a suo riguardo in questo modo.

Quando si hanno a confrontare due progetti studiati, è certo che il ministro e la Camera, che hanno visto i due progetti, hanno gli elementi per decidere; ma quando il ministro non ha studiato la cosa e la propone improvvisando alla Camera, io dico che nè il ministro nè la Camera hanno elementi per deciderla. La cosa adunque è ben diversa. Là il ministro aveva studiato una linea, ne veniva proposta un'altra, ed egli diceva che la sua era migliore. Qui il ministro invece non aveva proposto niente, improvvisò la sua proposta, e dalle parole che egli ha pronunziato vedo che non conosce perfettamente la posizione di Barbiano, mentre diceva che era inferiore allo sbocco del Ticino nel Po, quando è certissimo che è superiore. Per conseguenza non mi pare

inopportuno di riservare il giudizio fin quando le cose saranno meglio chiarite.

Nel caso pertanto in cui vi erano studi pienamente fatti, era logico decidere; qui invece in cui studi non ci sono, e mancano tutti gli schiarimenti necessari al Ministero ed alla Camera, si emetterebbe un giudizio *alla cieca*. Credo quindi di essere e logico e coerente a me stesso nell'aver allora appoggiato la proposta del Ministero, e nel desiderare ora che si soprasseda finchè si possa pronunciare con cognizione di causa.

PRESIDENTE. L'onorevole Farina propone adunque che si dica: « una strada diretta a Pavia, che parta dal punto che verrà dal Ministero destinato. »

Domando se sia appoggiata questa proposta.

(È appoggiata.)

La metto ai voti.

(Non è approvata.)

Metto ai voti l'emendamento proposto dal Ministero.

DEPRETIS. Domando la parola.

Farei solamente osservare che il punto di partenza della diramazione e il suo andamento non si possono indicare matematicamente.

Il Ministero crede che, partendo da Casteggio, bisogna correre parallelamente alla strada provinciale che va a Pavia. È certo che questa linea ha molti pregi, ma una certa latitudine si può lasciare, perchè, partendo da Casteggio, può darsi che ci sia convenienza di toccare il Po sopra il ponte di Mezzanacorti od inferiormente, od anche con una curva avvicinarsi ed entrare nel mandamento di Barbianello a cui alludeva l'onorevole deputato Farina Paolo.

Anche partendo da Casteggio, oltrepassando la strada provinciale, non è impedito l'avvicinarsi a quella linea indicata dall'onorevole Farina. Bisognerebbe dunque lasciare una certa latitudine. Del resto, ripeto che anche la linea diretta da Casteggio al ponte di Mezzana Corti può offrire dei vantaggi, ma mi parrebbe non doversi pregiudicare la questione.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Ma io infatti non ho precisato che il punto di partenza nell'emendamento, non il punto d'arrivo; esso si esprime così: *e per la linea poi da Casteggio al Po, ecc.*, ma il sito d'approdo non è determinato.

DEPRETIS. Determina sempre che si debba partire da Casteggio.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Ma è pur certo che, dovendo fare una diramazione, non si può partire che da un punto di stazione ottima, e non bisogna obbligarsi a fare una meno opportuna ed improvvida stazione!

CIVALLINI. Io non posso a meno di insistere sulla osservazione fatta dall'onorevole Depretis, ed a questa non credo che osti la deliberazione negativa presa dalla Camera sulla proposta Farina; lo stesso ministro dei lavori pubblici ha già ora ammesso che colla sua proposizione la società non sarebbe obbligata a partire proprio da Casteggio, e che dovrebbe esserle accordata una tal quale latitudine nello stabilire il punto di diramazione al Po. Se così è, tanto valeva adottare la proposizione Farina, la quale, mentre non escludeva il punto di Casteggio, mirava appunto ad accordare espressamente cotale latitudine. Se non che dopo il rigetto della proposta del deputato Farina Paolo, e dopo che consta evidentemente che sinora non si sono nè intrapresi studi nè istituiti calcoli di confronto, mi pare che non convenga l'accennare precisamente a Casteggio, poichè io credo che accennandovi, come propone il ministro dei lavori pubblici,

ogni latitudine sia tolta alla società, e che questa rimanga obbligata a fissare a Casteggio, al fabbricato anzi di Casteggio la diramazione della linea al Po.

Sembrami quindi che, come è alquanto incerto, secondo la proposta del ministro Paleocapa, il punto al Po, dove dovrebbe giungere la linea di diramazione, così non converrebbe sin d'ora fissare il punto donde dovrebbe partire tale linea; e, senza urtare contro il voto dalla Camera emesso sopra la proposta affatto generica del deputato Paolo Farina, credo si possa modificare la proposizione del Ministero, dicendo, per esempio: « in un punto tra Casteggio e Stradella da determinarsi dal Governo. »

VALERIO. Qui si potrebbe muovere la questione pregiudiziale, che cioè non si possa più chiedere un voto che la Camera ha già emesso. Difatti questa proposta fu già rigettata implicitamente col rigetto dell'emendamento dell'onorevole deputato Farina Paolo che in fondo era la stessa cosa in termini diversi.

PRESIDENTE. Domando se sia appoggiata quest'ultima proposta.

(È appoggiata.)

FARINA P. Io farò notare soltanto alla Camera ed all'onorevole Valerio che questa proposta ed il mio emendamento sono due cose distinte, perchè qui è la determinazione di un limite tra due punti, mentre il mio emendamento, per essere generico, non ne ammetteva alcuno.

PRESIDENTE. Dunque la proposta sarà « la linea tra Casteggio e Stradella da determinarsi dal Governo? » (Sì / sì!)

La metto ai voti.

(Non è approvata.)

Metto ai voti l'emendamento testè letto proposto dal signor ministro.

(È approvato.)

Art. 85 proposto dalla Commissione:

« I regoli, cuscinetti, macchinismi, utensili d'ogni specie, ed in generale tutte le ferramenta lavorate, e macchinismi esclusivamente destinati ad uso della ferrovia, ed all'allestimento delle stazioni che venissero introdotti dall'estero, saranno soggetti ad un dazio privilegiato d'entrata, quale sarà per i ferri fusi l'ottavo; per i ferri di prima lavorazione il quinto, e per i meccanismi la metà dei diritti rispettivamente fissati dalle tariffe vigenti all'epoca dell'introduzione.

« Per ottenere questo favore dovranno i concessionari assoggettarsi a tutte le cautele che a tale riguardo venissero prescritte dal Ministero delle finanze. »

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Vorrei qui chiamare l'attenzione della Camera sopra una modificazione introdotta dalla Commissione nel progetto del Governo. L'articolo ministeriale diceva:

« I regoli, cuscinetti, meccanismi, utensili d'ogni specie, ed in generale tutte le ferramenta lavorate, e meccanismi esclusivamente destinati, ed assolutamente necessari all'armamento della ferrovia, ecc. »

La Commissione ha creduto bene di togliere le parole *ed assolutamente necessari*. In questa concessione come in altre il Governo aveva introdotta quella clausola per trattarsi di una diminuzione di dazio assai importante, acconsentita dalle finanze. Con queste parole si intendeva di escludere la possibilità che la società introducendo materiali dall'estero, e dicendoli destinati alla strada, ne facesse depositi anche per la successiva sua manutenzione, e potesse ottenere o pretendere troppa larghezza nell'applicazione di questo privilegio. Io credo che esso debba essere ristretto a quanto è assolutamente necessario per la costruzione della strada, altri-

menti si verrebbe a mettere la finanza in condizione di dover restare sempre vigile per impedire che si operi un serio contrabbando col pretesto di approvvigionare la strada per la successiva manutenzione.

Ecco i motivi pei quali in questa concessione, come si praticò per tutte le altre, ho messo le parole *esclusivamente destinati ed assolutamente necessari*.

Se la Camera crede di toglierle in questa concessione, io non vi metto poi grande importanza.

PRESIDENTE. Allora saranno soppresse queste parole: *esclusivamente destinati ed assolutamente necessari*.

« Art. 89. È concesso alla compagnia l'uso delle stazioni di Alessandria e di Novi tanto pei viaggiatori e loro bagagli, come per le merci.

« La compagnia dovrà però costruire a tutte sue spese, ed acquistare il fondo occorrente per le rimesse delle sue vetture e delle locomotive, in quel sito che sarà riconosciuto il più conveniente al cumulativo servizio delle due amministrazioni.

« La compagnia dovrà inoltre, parimente a sue spese, eseguire quello sviluppo maggiore di binari che si rendessero necessari anche nell'area delle due stazioni dello Stato, ed ampliare, quanto il suo proprio servizio lo richiederà, le tettoie delle merci dell'amministrazione.

« Per l'uso delle due stazioni e per il servizio che dovranno prestare gli agenti regi alla compagnia, essa pagherà al Governo un canone annuo di lire 20.000. »

La Commissione avrebbe soppresso l'ultimo alinea.

Il signor ministro accetta?

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Mi duole di dover insistere nelle ragioni già dette ieri l'altro. La strada di cui si discorre si trova nelle migliori condizioni possibili, mentre è nell'istesso tempo di facilissima esecuzione; percorre un paese molto ricco, ed ha grandissime comunicazioni internazionali, perlocchè essa ha tutti gli elementi per attirare i capitalisti, senza che vi sia necessità di far loro un regalo di 20,000 lire.

È già molto che si conceda loro l'uso delle due principali stazioni dello Stato, di Alessandria e di Novi, stazioni che se la società dovesse costruire costerebbero una somma non minore certamente di lire 400,000; oltre a ciò il Governo si assume il servizio interno delle stazioni; e qui prego la Camera a considerare quanto costi alle compagnie il servizio delle teste di linea, per le quali si richieggono impiegati superiori, impiegati inferiori, cassieri e che so io. Quindi nel fissare a sole lire 20,000 il corrispettivo per l'uso delle stazioni già accennate ed il servizio di esse, io porto opinione che si sia già favorita molto la società in discorso, la quale poi si favorisce ancora maggiormente accordandole il transito sopra le strade dello Stato pel solo corrispettivo del 25 per cento. La Camera sa che nelle altre strade le spese d'esercizio si sono calcolate il 50 per cento, poichè il 50 per cento rappresenta l'interesse del valore della strada; se si trattasse questa compagnia come si sono trattate le altre, invece del 25 si sarebbe dovuto chiederle il 50; lo Stato si accontenta del 25, e con ciò si concede sicuramente a questa compagnia un considerevole vantaggio. Qui l'onorevole deputato Mellana riconoscerà che io, invece di allargare maggiormente le condizioni alla compagnia, combatto, come faccio ordinariamente per gli interessi dello Stato, e spero che voterà con me onde il Tesoro non venga privato di questo reddito di 20,000 lire.

MELLANA. Ha ragione il signor ministro, io voto con lui, non però per le ragioni da lui dette. Mi sorprende invero

la logica del signor ministro; egli ha sacrificato all'idea di far sorgere questa società la questione militare e tante altre gravissime questioni di principii; poi per 20,000 lire non gliene importerebbe niente che si ponesse ostacolo alla formazione della medesima. Io voterò, come dissi, per la proposta del Ministero; quanto a me però pei veri interessi dello Stato avrei sacrificato le 20,000 lire, ma non i grandi principii; la voto perchè sono persuaso che questa strada sarà attivissima, epperò non vedo la necessità di fare a danno dello Stato questa esenzione di 20,000 lire. Se credessi però che da questo compenso potesse menomamente dipendere il farsi o no la strada, voterei anche questo sacrificio, perchè tengo moltissimo a che la rete delle strade ferrate prenda il maggiore sviluppo possibile; credo però, lo ripeto, che, a petto di tutti gli altri sacrifici che si sono fatti in favore di questa società, si doveva di preferenza sacrificare una così tenue somma anzichè quei principii.

CORRENTI, relatore. Già fin da ieri la Camera avrà notato che il signor ministro, mentre trovava grave che lo Stato dovesse perdere queste 20,000 lire all'anno, trovava poi giusto che la società dovesse avere questo carico minore.

Io faccio osservare che la società dovrà assumere la complessiva costruzione e l'esercizio di tutte due le linee, cioè quella di Alessandria e Stradella, e quella da Alessandria ad Acqui, che dovrà prendersi il gravissimo onere di pagare al Governo 600,000 lire, poi di costruire due locali per lo stabilimento balneario, locchè cagionerà la spesa di due milioni di più oltre quella per la strada stessa; ed è perciò che la Commissione si era indotta a fare questo vantaggio alla società, il quale cesserebbe ogniqualvolta venisse il caso della disgiunzione delle linee.

Io pregherei pertanto il Ministero a rassegnarsi a questa transazione e consentire a simile facilitazione nel caso in cui una società prenda l'incarico di fare tutte le linee e anche lo stabilimento balneario. Qualora poi si abbiano a disgiungere le due imprese, siccome cesserebbe la ragione principale, cesserà anche la facilitazione.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Io accetto questa modificazione sperando che ciò servirà di eccitamento alle società.

PRESIDENTE. Prego il signor relatore a formulare la sua proposta. Intanto proseguo:

« Art. 94. Quando la strada sia debitamente compiuta e collaudata, la compagnia avrà diritto di recuperare la suddetta somma di lire 20,000 compensate le spese che l'amministrazione avesse dovuto fare d'ufficio nel caso contemplato dall'articolo precedente. »

La differenza sta in ciò che la Commissione sopprime le parole: *e non vi sieno difetti nè richiami dei proprietari danneggiati*.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io ammetterei che si cancellassero le parole *non vi sieno difetti*, perchè veramente quando un'opera è collaudata si deve ammettere che non presenta difetti; ma non acconsentirei che fossero tolte le parole *richiami dei proprietari danneggiati*; questa clausola si fonda sulla consuetudine ed è prescritta dai regolamenti.

Prima di pagare l'ultima rata, o di restituire la cauzione ad un impresario di un'opera pubblica, si dà avviso al pubblico, invitando coloro che avessero pretese contro l'appaltatore a far conoscere i loro richiami perchè sia sospeso il pagamento dell'ultima rata sintantochè sieno soddisfatti i creditori od abbiano i tribunali pronunziato sulle contestazioni che potessero insorgere.

A tutela degli interessi dei privati io prego di lasciar sussistere questa parte dell'articolo, perchè altrimenti i proprietari che fossero stati danneggiati potrebbero rimanere senza pronto e sicuro compenso.

PRESIDENTE. È d'accordo la Commissione?

CORRENTI, relatore. Sì.

PRESIDENTE. Articolo 96...

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Dopo che la Camera ha adottato che si debba acquistare il terreno per la doppia via anche pei tronchi da Alessandria a Novi e a Tortona, non ho più nulla a dire sulla modificazione che propone la Commissione a quest'articolo.

PRESIDENTE. Resta ancora l'articolo 27.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Non faccio opposizione neanche su questo, e per lo stesso motivo.

PRESIDENTE. All'articolo 39 la Commissione propone questa modificazione:

« Un regolamento speciale fisserà, sentita la compagnia, le norme secondo le quali dovrà mantenere la quantità necessaria dei fanghi nella gran vasca, e le sarà concesso di spendere fanghi ed acque fuori degli stabilimenti.

« Lo stesso regolamento determinerà anche le tariffe dei prezzi che la compagnia potrà esigere per quest'ultima parte del servizio sanitario.

« Anche il servizio ordinario igienico e alimentare nell'interno dello stabilimento dovrà essere regolato da norme e tariffe che si pubblicheranno, previa la revisione e l'assenso dell'amministrazione dello Stato. »

DEMARCHI. E l'emendamento all'articolo 89?

PRESIDENTE. Leggerò l'emendamento presentato ora dalla Commissione all'articolo 89.

Esso consiste nel dire al primo alinea: « È concesso l'uso gratuito delle stazioni, ecc. » e all'ultimo alinea si direbbe:

« Nel caso però che non si trovasse una società la quale assumesse la costruzione e l'esercizio delle due imposte, allora il Governo stabilirà un canone annuo per corrispettivo dell'uso e pel servizio delle stazioni. »

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Canone annuo di 20,000 lire.

CORRENTI, relatore. Siccome ci sono due società bisognerebbe dire: « un canone da fissarsi. »

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Si dica: « in complesso non maggiore di 20,000 lire. »
Voci. Sì! sì!

PRESIDENTE. Do lettura dell'articolo 89 emendato:

« È concesso alla compagnia l'uso gratuito delle stazioni di Alessandria e di Novi tanto pei viaggiatori e loro bagagli, come per le merci.

« La compagnia dovrà però costruire a tutte sue spese ed acquistare il fondo occorrente per le rimesse delle sue vetture e delle locomotive in quel sito che sarà riconosciuto il più conveniente al cumulativo servizio delle due amministrazioni.

« La compagnia dovrà inoltre, parimente a sue spese, eseguire quello sviluppo maggiore di binari che si rendessero necessari anche nell'area delle due stazioni dello Stato; ed ampliare, quanto il suo proprio servizio lo richiederà, le tettoie delle merci dell'amministrazione.

« Nel caso però che non si trovasse una società la quale assumesse la costruzione e l'esercizio delle due imprese, allora il Governo stabilirà un canone annuo non maggiore in complesso della somma di lire 20,000 per corrispettivo dell'uso e pel servizio delle stazioni. »

S'intende così approvato.

VALERIO. Io vedo che l'articolo 127 così si esprime:

« Sono esclusi dalla concessione lo stabilimento militare e lo stabilimento nuovo degli indigenti con le sue attinenze ed adiacenze sia di fabbricati, sia di terreni. »

Ora io vorrei domandare se il Ministero o la Commissione hanno provveduto acciocchè possano essere degnamente ampliati tanto lo stabilimento degli indigenti, quanto quello dei militari, ed acciocchè sia per essi senza limite assicurato l'uso delle acque e dei fanghi necessari...

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Si è provveduto coll'articolo 136.

VALERIO. Allora io mi restringo solamente a rivolgere una preghiera al signor ministro delle finanze affinchè tutta intera od una gran parte della somma che egli sta per ricavare dalla vendita dello stabilimento balneario, venga subito destinata ad ampliare lo stabilimento pei militari e quello per gli indigenti, perchè certo opera più utile all'umanità di quella non può compiersi. Il bene che queste acque e questi fanghi recano a tutti gli ammalati, e specialmente alle classi povere ed ai militari, è così grande che ogni uomo che ami il proprio paese deve cercare di provvedere, affinchè si allarghino per quanto si può gli stabilimenti che sono ad essi consecrati.

Io sono persuaso che il signor ministro della guerra si associerà a questo mio voto.

(Il ministro della guerra fa segni di assenso.)

PRESIDENTE. Metto ai voti il complesso degli articoli del capitolato.

(La Camera approva.)

Si passa allo squittinio segreto sul progetto di legge.

Risultamento della votazione:

Presenti e votanti	105
Maggioranza	53
Voti favorevoli	105
Voti contrari	2

(La Camera approva.)

RELAZIONI SUI PROGETTI DI LEGGE: 1° ORDINAMENTO DEL SERVIZIO TECNICO DE' PORTI E SPIAGGIE; 2° MODIFICAZIONI ED AGGIUNTE AL CODICE PENALE; 3° MODIFICAZIONI ALLA CONVENZIONE LAFFITTE CONCERNENTE LA STRADA FERRATA VITTORIO EMANUELE IN SAVOIA.

TORRELLI, relatore. Ho l'onore di presentare la relazione sul progetto di legge relativo al servizio tecnico dei porti e spiagge. (Vedi vol. Documenti, pag. 1611.)

TECCHIO, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge stato adottato dal Senato per modificazioni ed aggiunte al Codice penale. (Vedi vol. Documenti, pag. 461.)

FARINI, relatore. Depongo sul tavolo della Presidenza la relazione del progetto di legge portante modificazioni alla convenzione per la strada ferrata della Savoia. (Vedi vol. Documenti, pag. 1544.)

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

PROGETTI DI LEGGE : ESECUZIONE DI OPERE NEL PORTO DI ARONA ; MODIFICAZIONI AL BILANCIO DEL 1855.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola.

La Camera ricorderà che nel bilancio del 1854 era stata proposta una somma per l'esecuzione della parte principale e più importante del porto di Arona. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1620.) La Camera ha escluso dal bilancio del 1854 quella somma ed ha detto che l'avrebbe riportata in quello del 1855.

Io ho presentato la domanda per mezzo della Presidenza alla Commissione del bilancio; ma essa mi ha fatto osservare che è dispostissima ad ammettere questa somma, ma che trattandosi di spesa maggiore di lire 50,000 avvi bisogno di uno speciale progetto di legge.

Io dunque vengo a presentarlo; ma per procedere più sollecitamente, domanderei alla Camera che lo mandasse alla Commissione generale del bilancio.

PRESIDENTE. La Camera dà atto al signor ministro della presentazione di questo progetto di legge; se non si fanno osservazioni in contrario, si trasmetterà alla Commissione generale del bilancio.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Ho l'onore di presentare alla Camera un progetto di legge inteso a proporre alcune modificazioni al bilancio del 1855. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1210.)

PRESIDENTE. La Camera dà atto al signor ministro della presentazione di questo progetto di legge, che sarà mandato alla Commissione del bilancio.

(Il presidente Bon-Compagni lascia il seggio della Presidenza che viene occupato dal vice-presidente Benso.)

Presidenza del vice-presidente BENSO.

VOTAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER L'APPROVAZIONE DEL CODICE DI PROCEDURA CIVILE.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge per l'approvazione del Codice di procedura civile. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1497.)

Se nessuno domanda la parola sulla discussione generale, domando alla Camera se intenda di passare a discutere gli articoli.

(La Camera assente, e sono approvati senza discussione i seguenti articoli:)

« Art. 1. Il Codice di procedura civile da publicarsi in conformità dell'articolo terzo della presente legge è approvato, ed avrà esecuzione cominciando col giorno primo di aprile mille ottocento cinquantacinque.

« Nella Sessione parlamentare dell'anno mille ottocento cinquantotto sarà posta in deliberazione la revisione di esso Codice.

« Art. 2. Un esemplare stampato di detto Codice firmato dal Re e contrassegnato dal guardasigilli servirà di originale e verrà depositato e custodito negli archivi generali del regno, unitamente ad una traduzione del medesimo in lingua francese firmata dal guardasigilli.

« Art. 3. La pubblicazione di detto Codice si eseguirà col trasmetterne un esemplare stampato nella tipografia reale a ciascuno dei comuni dello Stato per essere depositato nella sala del Consiglio comunale, e tenuto ivi esposto durante un mese successivo per sei ore in ciascun giorno, affinché ognuno possa prenderne cognizione.

« Art. 4. Avanti il giorno primo d'aprile mille ottocento cinquantacinque sarà determinata per legge la tariffa dei diritti dovuti ai segretari ed agli uscieri, e degli onorari degli avvocati, dei procuratori e dei periti per gli atti di rispettiva loro pertinenza contemplati nel Codice stesso, e l'osservanza di questa legge comincerà al tempo stesso che il Codice avrà la sua esecuzione.

« Prima del gennaio mille ottocento cinquantacinque sarà dal Ministero presentata al Parlamento la legge ordinatrice dei causidici e degli uscieri.

« Art. 5. Col primo giorno di aprile mille ottocento cinquantacinque i tribunali di prima cognizione, i magistrati d'Appello, ed il magistrato di Cassazione assumeranno rispettivamente il titolo di tribunali provinciali, Corti d'appello e Corte di cassazione. »

Si procede allo squittinio segreto.

Risultamento della votazione :

Presenti e votanti	106
Maggioranza	54
Voti favorevoli	100
Voti contrari	6

(La Camera adotta.)

DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER L'APPROVAZIONE DEL BILANCIO PASSIVO DEL 1854 E DEGLI ARTICOLI RIMASTI IN SOSPESO CONCERNENTI IL PERSONALE DELL'AMMINISTRAZIONE CENTRALE.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge per l'approvazione del bilancio passivo generale dello Stato per l'esercizio 1854 e delle categorie rimaste in sospenso. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 227.)

La discussione generale è aperta.

La parola spetta al deputato Gerbore.

GERBORE. Ancorchè io divida pienamente la confidenza che la maggioranza del Parlamento e del paese ha riposto nelle doti intellettuali, nella dottrina e nel buon volere del signor presidente del Consiglio e dei suoi colleghi, pel buon governo della nazione, a seconda delle libere nostre istituzioni, e pel perfezionamento economico della nostra cosa pubblica a sollievo della massa dei contribuenti nelle dure circostanze in cui versano, mi duole però di non potere dare la mia intiera, ancorchè poco influente, adesione al così detto riordinamento amministrativo, tentato col regolamento del 25 ottobre ultimo, e compiendo agli obblighi del mio mandato non starò dall'esprimere liberamente il mio pensiero.

Non sono in grado di cattivare l'attenzione della Camera con imponente discorso, ma con brevi parole mi farò ad esporre i gravi inconvenienti ed il maggiore onere che dalla parte che si può dire nuova del regolamento mi paiono risultare per l'amministrazione e per l'erario. Alla data della legge 25 marzo i Ministeri erano, come lo sono attualmente,

costituiti; allora, come adesso, erano forniti dei mezzi voluti per compiere alla duplice loro missione, missione direttiva, missione esecutiva; ognuno componevasi di un personale diviso per categorie distinte; queste per gradi, titoli e stipendi, e costituenti un ordine gerarchico; ripartito poi in altrettanti uffici quanti ne richiedeva la diversità delle rispettive competenze, questi erano in grado di disimpegnare con celerità e senza confusione il ramo di amministrazione che loro era affidato. Cosa volle la detta legge del 23 marzo? Soltanto due cose: 1° riunire e concentrare in ogni Ministero l'azione e gli uffici esecutivi, coll'azione e gli uffici direttivi; 2° di stabilire l'uniformità e l'uguaglianza nei titoli, nei gradi e negli stipendi dei rispettivi impiegati; e queste due riforme la Camera le domandava non per altro se non per ottenere un risparmio d'impiegati e di spesa, con una diminuzione di scritturazioni e di corrispondenze, e con una riduzione degli stipendi di favore che erano in uso in alcuno dei Ministeri, o di cui erano provvisti alcuni impiegati.

Cosa ha fatto il Ministero col suo regolamento? Nulla, dirò della prima delle suddette riforme, perchè null'altro gli incombeva per soddisfare alla legge che ricercare un locale per ogni dicastero in cui si potessero trasferire gli impiegati e le carte del ramo esecutivo che segnava col nome d'azienda, onde unirlo al ramo direttivo.

Ma rispetto al personale, mi permetta il Ministero di pensare che egli ha oltrepassato le intenzioni della Camera, anzi agito in un senso diametralmente opposto.

Infatti nulla nella legge è scritto, nulla si è detto nel Parlamento all'occasione della sua discussione da cui si potesse indurre che nell'organizzazione dei nostri Ministeri se non vi fossero posizioni o gradi bastantemente elevati per compiere dignitosamente le funzioni loro affidate, o che vi si difettesse di funzionari superiori; null'altro prescrive la legge, null'altro intendeva il Parlamento se non semplificazione nel procedere, uguaglianza nei trattamenti ed in tutto economia. I singoli Ministeri anche nel tempo in cui erano in molto minor numero si componevano del signor ministro e di un primo ufficiale, persona di sua scelta e di sua confidenza, per la parte direttiva, di un intendente generale, e di un vice-intendente generale per la parte esecutiva. La riunione di questa alla direttiva prometteva la soppressione del posto di vice-intendente generale dall'un canto; l'organismo poi del sistema costituzionale il quale fa che i ministri si rimpiazzano l'uno l'altro nei casi d'assenza, di malattia o di altro impedimento, a diminuzione della prerogativa e dell'importanza dei primi ufficiali i quali non rimanevano esclusi dal Consiglio dei ministri, dai rapporti col capo dello Stato; prometteva dall'altro canto una corrispondente diminuzione nel grado e nello stipendio della persona di confidenza cui il ministro avrebbe affidato la direzione e la sorveglianza del servizio interno del suo Ministero.

Si aspettava dunque dal regolamento: 1° una diminuzione del personale superiore di ciascun Ministero; 2° una riduzione, se non nel grado, almeno nello stipendio dei posti che nell'attuale erano grandemente scemati d'importanza.

Ebbene, tutto all'opposto il regolamento circonda il Ministero di un numero considerevole di consiglieri di Stato per grado e per paga a guisa di stato maggiore; mantiene ciò che per altro io tengo per necessario, nel capo del Gabinetto rispettivo, il posto di primo ufficiale; ma, ciò che non era necessario nè utile, aumenta a questi il grado conferendogli quello che non aveva d'intendente generale, poichè veniva poi promosso a capo d'azienda con tale titolo. E poi per

compenso, cosa veramente sorprendente che indica quali sono stati gli autori del progetto, e come erano animati dal poco caritatevole pensiero di abbassare i loro colleghi nell'istessa misura che si alzavano loro stessi, si fecero retrocedere i vice-intendenti generali d'azienda dal loro grado e dalla loro carriera riducendoli a capi di divisione.

Di più il regolamento non si fece nemmeno caso dell'uguaglianza prescritta in modo assoluto dalla legge del 23 marzo. La persona di confidenza del ministro che finora si domandava primo ufficiale, e di cui il regolamento fa debitamente il capo del suo Gabinetto, per alcuni Ministeri sarà di grado e di paga un intendente generale; per gli altri, un inferiore al capo di divisione, benchè le stesse siano le incombenze e l'importanza.

Per me sono convinto che nè il principio di economia che dettò la legge, nè le esigenze di giustizia e di buona amministrazione non furono abbastanza osservate nel regolamento il quale non porta in definitiva che una diminuzione nell'impiegati inferiori, diminuzione che io posso ancora ritenere di mera apparenza e non reale per la facoltà data ai ministri di chiamare al Ministero degli impiegati appartenenti all'amministrazione da essi dipendente, diminuzione che, ben lungi dallo scusare gli aumenti fatti nel personale superiore, ne condanna persino il pensiero.

La Commissione ha certamente ben meritato della Camera colla elaborata sua relazione, colle investigazioni in essa contenute e la conclusione colla medesima sottoposte alle nostre deliberazioni; ma non so come non abbia avvertito alla creazione del posto di segretario generale, che a me pare nell'istesso tempo un lusso ed un inconveniente. Egli è un lusso perchè non rimpiazza il primo ufficiale il quale era la persona di confidenza del ministro, la quale starà ora nel capo del suo gabinetto; e perchè le incombenze che l'articolo 13 gli affida sono quelle stesse che nel regime preesistente si disimpegnavano e sono di natura tale da poter essere disimpegnate lodevolmente da impiegati di grado molto meno elevato.

In quanto all'inconveniente, è possibile che per ora non sia ancora stato rilevato massime in modo apprezzabile, ma è certo che non potrà a meno di farsi grave nell'andare delle cose. Ritengasi in fatto che il regolamento pone sull'istessa linea con uguale grado il segretario generale ed il direttore generale per esercitare in nome del ministro le attribuzioni di sua competenza, le quali hanno tra di loro più di un vincolo di intima connessione; ritengasi che presso del ministro a capo del suo gabinetto un impiegato di tale sua confidenza che ha la sua posizione alligata all'esistenza ufficiale del ministro, chi è colui che fornito di una mediocre sperienza del cuore umano, possa pronosticare a questi due, tre o quattro emuli un avvenire di pace, di concordia che non può attuarsi che da una personale abnegazione, e non veda che il minore male che si possa aspettare dai loro contrasti per la cosa pubblica sia di aggravare l'erario di premature giubilazioni? Un inconveniente che è la conseguenza dell'identità di grado e di stipendio a questi superiori loro dipendenti, e la loro simultanea elevazione al sommo grado amministrativo e stipendio di consiglieri di Stato sino dal loro ingresso al posto, peserà gravemente sui ministri presenti e futuri nelle circostanze che o per motivi politici o per ragione di personale confidenza od altra saranno nell'obbligo di surrogarli. Probabilmente i posti effettivi nel Consiglio di Stato i ministri vorranno riservarsi come pel passato pel giorno in cui loro converrà di lasciare il potere; però non vi sono altri posti superiori od uguali a quello da cui debbono essere riman-

dati; e l'età poco avanzata dei segretari generali, i loro non lunghi servizi non potranno far luogo senza scandalo al loro collocamento a riposo od in aspettativa; in tale frangente si dovrà certamente o sacrificare il buon andamento del servizio alle persone, o le persone alla cosa pubblica senza danno dell'erario, tristissima alternativa per qualunque ministro.

Due cose rimangono da deplorare nel regolamento che sono il frutto di una imitazione servile di quanto si pratica altrove, imitazione che non solo non è giustificata dal perfezionamento del nostro sistema, ma anzi respinta dalle esigenze amministrative e dall'amor proprio nazionale.

La prima sta nell'essersi fatta astrazione assoluta dei due diversi servizi che si compiono in ogni Ministero i quali richiedono capacità diverse; vi è la parte intellettuale affidata ad impiegati atti a comporre; vi è poi la materiale, quella cioè della scritturazione o per la corrispondenza o per i registri; la pianta, riducendo tutto il personale a due categorie, quella dei segretari e quella di applicati, lascia assolutamente confusa la carriera di ciascuna parte richiedente capacità diverse, e ciò con grave imbarazzo per i ministri nelle occorrenze di promozioni, e con grave discapito degli impiegati, cui per capacità, non dirò minore, ma di grado inferiore, toccherà di subire le reiterate benchè legittime traversie.

La seconda si è l'adozione di denominazioni nuove che per nulla aggiungono di perfezione ai nostri istituti, mentre ledono le reminiscenze di un passato che non è senza gloria per il Piemonte, sono di un certo tal quale imbarazzo nell'ordine ierarchico dell'amministrazione generale. I titoli d'intendenti e d'intendenti generali hanno avuto dal tempo e dai servizi resi da chi ne fu investito, una consacrazione così certa e solenne nei costumi e nell'opinione pubblica che nulla hanno da spereare dalla loro conversione in direttori e direttori generali, e ciò è tanto vero che il regolamento non ha potuto discostarsene che allorché volle favorire oltre misura; ma rispondano gli autori del progetto se è per amore di brevità o di perfezionamento che si sono fatti direttori capi di divisione con grado d'intendente; quand'anche ritenuta, come effettivamente si ritiene ancora per gran parte del personale e per regolare l'ordine ierarchico dei nuovi nomi, la patriottica e nazionale designazione d'intendente, si sarebbe avuto un corpo unico amministrativo composto d'intendenti di provincia e d'intendenti di divisione ministeriali, d'intendenti generali di divisione amministrativa, e d'intendenti generali di Ministero. I primi uffiziali soli, per essere stata la promozione modificata in meno dal regime costituzionale la loro posizione, dovevano diventare segretari capi del gabinetto.

Riassumendomi, io proporrò la soppressione assoluta del posto di segretario generale, e l'estensione a tutti i Ministeri di un posto di segretario capo del gabinetto a scelta del ministro fra le persone di particolare sua confidenza per la direzione e la sorveglianza degli uffizi o divisione dell'intero suo Ministero, collo stipendio di lire 6000 e col grado, se si vuole, d'intendente generale.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Mi corre obbligo di rispondere agli appunti fatti dal deputato Gerbore contro il regolamento per l'esecuzione della legge votata dal Parlamento intorno al riordinamento dell'amministrazione centrale dello Stato.

L'onorevole preopinante soggiunse che la legge testè accennata non aveva altro scopo fuorchè quello di semplificare le operazioni amministrative riunendo nei Ministeri la parte direttiva e l'amministrativa, di pareggiare gli impiegati che

servivano lo Stato sia nei Ministeri, sia nelle aziende, e finalmente di ottenere uno sparmio di spese.

Io credo che col regolamento del 23 ottobre siasi precisamente conseguiti i tre scopi indicati dall'onorevole preopinante.

Certamente non può negarsi che siasi riuniti in un solo centro la parte amministrativa e la direttiva, e che siano stati pareggiati gli impiegati.

A tale proposito il deputato Gerbore non può ad alcuno dei ministri muovere l'accusa che nella fusione di queste amministrazioni abbia favorito piuttosto gli impiegati che facevano parte del Ministero, che quelli che erano applicati alle aziende. Finalmente anche lo scopo dell'economia è stato raggiunto, e ve lo dimostra la relazione della Commissione. Se non lo fu in quel grado che si sarebbe forse da taluno desiderato, il motivo si è che la Camera ed il Ministero nella discussione generale avevano più volte osservato come gli stipendi degli impiegati, massime dell'ordine inferiore, male corrispondevano alla loro presente condizione. Ed in verità, quando si pensa al singolare accrescimento delle spese del vitto, non si può a meno di riconoscere quanto fossero giuste le lagnanze di quella classe numerosa e benemerita che si trovava pagata come lo era nei primi anni della ristorazione, quando e gli affitti ed il vitto costavano nella nostra città forse la metà di quanto costano attualmente.

Passando dai generali ai particolari, venne l'onorevole preopinante a criticare l'istituzione del segretario generale. Ma in verità io credo che questa sia l'istituzione che possa essere meno censurabile. Nel sistema costituzionale, i ministri hanno due parti da adempiere: quella politica, e quella amministrativa.

Ora è impossibile che tutti e singoli i ministri vengano a dedicare tutto il loro tempo alla parte amministrativa; tanto più nell'epoca dell'anno in cui le Camere sono riunite, vi è per la massima parte dei ministri impossibilità assoluta di applicarsi se non per poche ore del giorno a questa occupazione che loro compete. Quindi se non vi fosse nel loro dicastero una persona investita di una suprema autorità sopra gli uffizi, od almeno sulla massima parte di essi, che possa in determinate circostanze rappresentare i ministri, che abbia la soprintendenza di tutta la parte economica del Ministero, al certo l'amministrazione non potrebbe procedere. Io sfido qualunque ministro per qualunque attivo, laborioso, ed intelligente, di potere ad un tempo occuparsi dei lavori parlamentari e di soprintendere ai lavori giornalieri della propria amministrazione; ciò non era possibile nei tempi del Governo assoluto, quando i ministri avevano soltanto la parte amministrativa; lo è tanto meno ora nel regime costituzionale in cui si richiede da un ministro un'applicazione costante alle questioni politiche ed ai lavori parlamentari.

All'onorevole deputato Gerbore sembra che a questo disimpegno avrebbe dovuto supplire il segretario particolare; ma non avvertì la grandissima differenza che passa tra l'ufficio del segretario particolare e quello del segretario generale. Il primo è un uomo di fiducia a cui il ministro confida quegli affari più speciali che crede non doversi immediatamente comunicare agli uffizi per seguire le vie solite amministrative; mentre invece il segretario generale è colui che soprintende all'andamento disciplinare di tutti gli uffizi dell'amministrazione in generale.

Il segretario privato deve certamente essere uomo di capacità speciale, ma la sua principale qualità deve essere di ispirare una fiducia intera, assoluta al ministro a cui è adde-

Il segretario generale deve essere invece uomo tale che per la sua condizione sociale e per la sua speciale capacità amministrativa possa esercitare un'influenza sopra tutti gli impiegati, che possa richiedere da loro la dovuta subordinazione e disciplina. Epperò deve essere generalmente persona provetta nell'amministrazione.

Nel regime costituzionale egli è indispensabile che vi sia incessantemente un capo speciale per l'amministrazione; chiamatelo primo ufficiale, chiamatelo segretario generale, ciò non monta. Tutti sanno che nel sistema costituzionale possono essere chiamati facilmente al governo della cosa pubblica sovente uomini politici, i quali non hanno avuto una lunga pratica negli affari amministrativi, che non sono passati per la gerarchia degli impiegati.

Ora per ciò è assolutamente indispensabile che ogni amministrazione abbia un capo speciale, la cui opera costante non debba subire tutti i mutamenti che sono prodotti dalle esigenze politiche. Nessuno credo possa contestare ciò per un sistema nel quale, per la natura stessa del suo organismo, i cambiamenti ministeriali debbono essere più frequenti che non nel regime assoluto.

Il sistema rappresentativo, se non altro, logora molto più gli uomini che non l'assoluto; e quindi ne vengono i più frequenti cambiamenti, il che deve fare desiderare che i capi della parte puramente amministrativa, vengano mutati il meno possibile, e siano persone già da lungo sperimentate nell'amministrazione, e perciò già arrivate ad un grado elevato. Ed è questo il solo motivo che aveva indotto il Ministero a proporre il pareggiamento dei segretari generali, e dei direttori ai consiglieri di Stato, cioè per collocarli in condizione tale da togliere loro il desiderio di essere promossi al Consiglio di Stato; di far loro considerare il posto a cui pervengono come un bastone di maresciallo, oltre cui non si può più avere promozione. I funzionari a cui faccio allusione avrebbero potuto desiderare di passare al Consiglio di Stato, perchè quantunque i membri di questo corpo abbiano molto lavoro a compiere, posso però assicurare l'onorevole preopinante che i segretari generali, appunto perchè i ministri non possono curare l'andamento dei loro uffici, hanno un lavoro molto più attivo, e posso assicurare per propria esperienza, che, massime quello che conosco di più, quello delle finanze, ha un lavoro così assiduo, che dopo un certo numero d'anni egli si sarà logorato, e dovrà pure avere un impiego meno faticoso. Ma intanto è necessario togliere prima di tal tempo questo desiderio, perchè vuolsi provvedere che occorranò cambiamenti meno frequenti che sia possibile. Ma, si dice, voi avete fatto un altro parallelo, pareggiando i segretari generali in alcuni Ministeri ai direttori generali; quindi ne nasceranno rivalità ed opposizioni. Questo non si riferisce che a due Ministeri, a quello della guerra, e più specialmente a quello delle finanze, dove hannovi un segretario generale e tre direttori generali.

Ma io penso che se l'onorevole preopinante, oltre il regolamento generale, avesse pur letto il regolamento del Ministero delle finanze, avrebbe riconosciuto che le attribuzioni del segretario generale, e dei tre direttori sono così precisamente definite che non può nascere alcuna emulazione od ostilità fra gli uni e gli altri di questi funzionari. Certamente vi sono alcuni punti di contatto tra questi alti impiegati come vi sono punti di contatto nelle amministrazioni che dirigono; ma ciò succede in tutte le amministrazioni dello Stato. Ciò succede tra Ministero e Ministero. Quello delle finanze, per esempio, è in contatto con tutti gli altri Ministeri, eppure ciò malgrado non nascono nè rivalità, nè gelosie, quantunque in

fatto di amministrazione accada spesso che non sia d'accordo il ministro delle finanze cogli altri suoi colleghi. Accade tutti i giorni di criticare una spesa fatta da questa o quell'altra amministrazione; secondo che stabiliscono le leggi ed i regolamenti, si fanno a quell'amministrazione le osservazioni necessarie; essa giustifica la spesa, fa conoscere i motivi che la inducono a farla, e la cosa finisce sempre con soddisfazione reciproca.

Lo ripeto, non vi può essere confusione di attribuzioni fra il segretario generale ed i vari direttori. Ciascuno di questi funzionari ha una relazione diretta ed immediata col ministro. Le proposizioni di ciascuno non sono nè sottoposte, nè comunicate ai suoi colleghi nè al segretario generale; sono direttamente sottoposte al ministro che le approva o le modifica, o le respinge. Quindi io credo che in pratica l'inconveniente che mostra temere l'onorevole preopinante non possa succedere.

Dico poi che ove si volesse adottare la sua proposta vi sarebbe impossibilità di andare avanti. I ministri dovrebbero allora pregare la Camera a volerli dispensare dall'assistere alle sue sedute se non avessero chi potesse rappresentarli ed esercitare sugli impiegati una suprema autorità.

L'onorevole preopinante ha terminato il suo discorso con due appunti speciali. L'uno si riferisce ad una questione di nomi. Egli censura la sostituzione del nome di *direttore generale* a quella di *intendente*, di *direttore capo di divisione* a quella di semplice *capo di divisione*. Io in verità non mi arresterò molto a quest'obbiezione la quale, mi permetta di dirlo, non ha sostanza.

Siccome si voleva cambiare radicalmente l'antico ordine di cose, siccome si voleva eziandio che la riforma avesse radicalmente luogo negli uffici e che non vi rimanessero tracce di un sistema che, come già altra volta ho avuto a dichiarare, ha fatto molte buone prove, ma che ora, a torto o a ragione, e Ministero e Parlamento non hanno più creduto conforme alle esigenze dei tempi; si è giudicato perciò più opportuno, nel mutare la sostanza, di mutare anche il nome. La Camera sa benissimo quanta potenza abbiano le associazioni delle idee. Quindi si è temuto che, se si fosse conservato il nome d'intendente generale, i funzionari che lo tenevano avessero voluto continuare ad esercitare le funzioni e le attribuzioni degli intendenti generali d'azienda. Si è quindi ravvisato opportuno e razionale di dare il nome di direzione, come quello che rispondeva all'idea delle funzioni che erano attribuite a quegli individui, quelle, cioè, di dirigere un certo numero d'uffici riuniti in un solo corpo.

L'altra obbiezione è molto più grave e si riferisce ad un principio che fu lungamente discusso e dalla Commissione che preparò il regolamento e dal Consiglio dei ministri; quello, cioè, d'aver mantenuto una sola categoria d'impiegati, di non aver interrotto e stabilito quella distinzione che esisteva in alcuni Ministeri tra impiegati, cioè, di concetto ed impiegati d'ordine. Vi sono molte ragioni a dire e per un sistema e per l'altro. Se dovessi entrare in tutti i particolari dovrei abusare della sofferenza della Camera. Mi basti solo l'accennare un fatto che credo sarebbe certamente confermato dall'onorevole conte di Revel, se fosse presente, e che sarà confermato, io spero, da molti onorevoli membri della Camera che conoscono l'ordinamento del Ministero delle finanze.

In questa siffatta distinzione non ha mai esistito e molti, fra gli impiegati più distinti che sono in quel dicastero, escono appunto da quella categoria d'impiegati d'ordine che erano, sotto un altro sistema, reputati incapaci di seguire la

carriera. Io credo che noi abbiamo provveduto al pericolo di vedere seguire tutta la scala degli impieghi, a chi mancasse di sufficiente capacità, collo stabilire che non si riceveranno volontari nei Ministeri, se non previo un esame, non solo di idoneità, ma un esame di paragone.

Il regolamento dice che si dovrà scegliere, non solo chi sarà riconosciuto idoneo, ma chi fra gli idonei avrà ottenuto un maggior numero di punti; locchè servirà di freno agli abusi, giacchè, quando vi è un posto di volontario da dare si presentano due, tre e, sovente, più concorrenti, e fra questi per tal modo si sceglierà il più abile, e si è stabilito di più che i volontari non passerebbero ad impiego retribuito se non dopo un secondo esame. Finalmente, per le promozioni fra gli impiegati pei quali vi è molto lavoro d'ordine, si è mantenuta una larga proporzione al principio di anzianità; ma fu dichiarato apertamente che dell'anzianità non si terrà conto assoluto per passare dal grado di applicato a quello di segretario. Con questo parmi che siasi antivenuto al pericolo a cui accennava l'onorevole preopinante. Io ritengo che l'aver nello stesso Ministero, nella stessa divisione, accanto gli uni agli altri impiegati di diversa natura, produca gravissimi inconvenienti; e questo sconcio era stato avvertito da uno dei nostri più distinti amministratori dell'antico sistema, il quale aveva creduto di poterlo fare sparire col creare una specie di divisione centrale di impiegati d'ordine, di scritturali, di copisti, ai quali tutte le divisioni mandavano i loro lavori a copiare. Questo sistema introdotto nel Ministero dell'interno ed in quello delle finanze dal conte Gallina, dopo un mese produsse tale e tanta confusione che fu necessario ritornare all'antico sistema, di scompartire gli impiegati d'ordine nelle divisioni e gli impiegati di concetto. Io ho l'intima convinzione che questo nostro ordinamento farà buona prova; ove poi l'esperienza dimostrasse che vi fu errore, che nell'ammettere nella stessa categoria tutti gli impiegati produce degli inconvenienti, allora sarà il caso di riformarlo; ma, per me, vedendo quanti buoni risultati ha dati nel Ministero delle finanze quella uniformità, stimo che essa farà buona prova negli altri dicasteri, e che essi si feliciteranno di non aver mantenuta quella distinzione che in alcuni era stabilita. Penso di avere con ciò risposto alle osservazioni dell'onorevole preopinante.

Parlando ora delle proposte della Commissione, dichiaro che non ho sul complesso gravi osservazioni a fare. Le proposte del Ministero, relativamente agli stipendi, non avevano nulla d'esagerato. Esse corrispondevano, non solo ai nuovi bisogni, alle cresciute spese del vivere sociale, ma altresì al maggior lavoro a cui debbono soggiacere gli impiegati. Posso assicurare la Camera che, per ciò specialmente che riflette il Ministero delle finanze, che conosco più degli altri, a motivo degli ognora crescenti affari ed a motivo del controllo che si è creduto dovere stabilire su tutte le categorie del bilancio, gli impiegati debbono lavorare immensamente più di quello che facessero prima. Ciò nullameno, come la Commissione ha invocato il principio al quale io pure ho fatto sì spesso appello, la necessità, cioè, di ricondurre il pareggio dei nostri bilanci, come ancora essa ha in certo modo sancito il principio posto avanti dal Ministero, col dichiarare che questa tariffa non sarebbe in vigore se non per tre anni e mezzo, trascorso il quale periodo lice sperare che avremo raggiunto il perfetto equilibrio e che le finanze saranno ristorate, io credo rendermi l'interprete del patriottismo degli impiegati, aderendo a loro nome alle proposte dalla medesima fatte.

La sola modificazione su cui vorrei una spiegazione, senza

però oppormi sin d'ora, è quella relativa alla conservazione degli stipendi a quegli impiegati che godevano, prima del 25 ottobre 1853, di un assegno maggiore di quello stabilito dalla pianta, cosa che in definitiva si riduce a poche migliaia di lire. Il dicastero, per cui si richiede una somma maggiore a questo titolo, è quello delle finanze, pel quale si domandano quattro o cinque mila lire...

PALLIERI. Sono mantenute dalla Commissione.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Sì, ma secondo la redazione proposta, potrebbe nascere il dubbio, se si possano agl'impiegati dare gli stipendi secondo la nuova pianta finchè quelli a cui facciamo allusione conservano questi maggiori stipendi. Ove ciò fosse, ne nascerebbe un gravissimo inconveniente, e sarebbe in certo modo costringere questi impiegati a rinunciare a tale stipendio che loro si è mantenuto, giacchè questa disposizione ecciterebbe fra tutti coloro che non godono lo stipendio portato in pianta una certa gelosia, una certa irritazione contro quelli che ne godono uno maggiore, e che perciò sono un ostacolo al conseguimento dell'aumento proposto. Ora, siccome generalmente quelli che godono di questo maggiore stipendio sono i capi delle amministrazioni, si produrrebbe una specie di irritazione fra gli inferiori contro i superiori, cosicchè i capi sarebbero costretti a rinunciare a questo beneficio, che io credo una giustizia loro usata dall'amministrazione.

Io quindi penso che si debba interpretare la legge in modo che si accordino gli stipendi, secondo la nuova pianta, appena che, esauste le categorie di aspettativa e di soprannumero, non rimanga più che quel tanto che si è conservato a quegli impiegati i quali godevano di uno stipendio maggiore di quello fissato nella pianta prima del 25 ottobre 1853. La disposizione dell'articolo della Commissione, lo ripeto, non è contraria a questa interpretazione, ma forse non è abbastanza esplicita.

PRESIDENTE. Il relatore ha facoltà di parlare.

LANZA, relatore. Non farò che dare una spiegazione sull'ultima osservazione fatta dall'onorevole presidente del Consiglio.

Non è stata intenzione della Commissione che gli impiegati, i quali hanno stipendio maggiore di quello che sarebbe portato dalla nuova pianta, debbano soffrire alcuna riduzione o che si debba intendere che la nuova pianta non debba entrare integralmente in vigore se non fino a quando anche questi stipendi maggiori sieno cessati, cioè fino a quando quelli che li godono sono traslocati. Non è questa l'intenzione della Commissione. Essa, coll'articolo 4, ha voluto dichiarare che i maggiori stipendi portati dalla nuova pianta non saranno integralmente applicati se non quando saranno cessati tutti gli impiegati fuori pianta od in aspettativa; ma non ha mai pensato di dire che l'integrità degli stipendi non possa andar in vigore finchè vi sono impiegati pagati di più di quello che porta la nuova pianta. Dimodochè, una volta che siano cessati gli impiegati fuori pianta e in aspettativa, si potrà applicare la nuova tariffa degli stipendi integralmente, e conservare in via eccezionale il maggior stipendio a quegli impiegati i quali ora godono una somma maggiore di quella portata dalla nuova pianta e dalla nuova tariffa degli stipendi.

Questa è veramente l'interpretazione che si deve dare a quest'articolo, e non credo che si possa interpretare in senso diverso.

RATTAZZI, ministro di grazia e giustizia e reggente il Ministero dell'interno. Ciò che aveva fatto nascere il dubbio

sulla vera interpretazione dell'articolo 4 sta nella somma proposta per i singoli Ministeri dai vari relatori dei bilanci parziali. Secondo la proposta della Commissione, lo stipendio maggiore assegnato a questi ufficiali prima della legge 25 ottobre 1853 non sarebbe in essa compreso.

Quindi sarà necessario che siano poi rettificata le somme per i vari Ministeri e messe in armonia col vero senso dell'articolo 4 di questo progetto e secondo la spiegazione che ha testè data l'onorevole relatore.

PALLIERI. Al motivo di dubitare, addotto dal signor guardasigilli, aggiungerò quello che nasce dal testo dell'articolo 126 del regolamento annesso al regio decreto del 25 ottobre 1853. Il quale articolo è così concepito:

« Gli ufficiali che saranno compresi nelle nuove piante continueranno a percepire gli attuali loro stipendi, avuto un qualche riguardo ai diritti eventuali prima goduti, quando anche vengano chiamati ad impieghi a cui sia assegnato uno stipendio maggiore o minore di quello di cui godono.

« Potranno però conseguire il maggior soldo assegnato ai posti che essi occuperanno tosto che si possa farneli godere senza eccedere la spesa complessiva portata da ciascuna pianta, tenendo conto degli assegnamenti temporaneamente conservati, sia a pareggio degli antichi stipendi, sia a favore degli ufficiali rimasti fuori pianta. »

Ora egli è manifesto che le dichiarazioni dell'onorevole relatore sono in aperta contraddizione col disposto da tale articolo, il quale non permette che venga ecceduta la spesa portata dalla pianta, tenendo conto degli assegni mantenuti a pareggio degli antichi stipendi. E se venissero ad un tempo, non solo mantenuti gli antichi stipendi superiori a quelli iscritti nella pianta, ma anche corrisposti gli stipendi della pianta a coloro cui spettava un minore stipendio, si eccederebbe quella somma che il regolamento non consente che venga ecceduta.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Se il deputato Pallieri mi permette d'interromperlo, darò una breve spiegazione.

Voci. Questo riguarda l'articolo quarto del progetto di legge.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Gerbore sulla discussione generale.

GERBORE. Io sono pienamente d'accordo col signor ministro delle finanze relativamente all'importanza e quantità dei lavori che si fanno dai segretari generali. Anzi non sono lontano dal dichiarare che hanno una mole d'incombenze e di lavoro uguale ed anche superiore a quello che toccava ai primi ufficiali; ma il dissenso tra me ed il signor presidente sta in ciò che il segretario generale e la persona di confidenza da ciascun ministro eletta o dentro o fuori del Ministero fanno una duplicazione dell'antico primo ufficiale, duplicazione non comandata dall'esigenza del servizio e gravosa affatto per l'erario. Sicuramente i ministri, non potendo accudire personalmente il disimpegno delle competenze degli uffici da essa dipendenti, massime per l'obbligo che loro incombe d'intervenire alle nostre sedute, hanno bisogno di un funzionario a cui possano affidare la direzione e la sorveglianza del Ministero, ciò l'ammetto e non l'ho mai contrastato; voglio che in ogni Ministero vi sia un personaggio autorevole che sia l'anima del ministro, che lo rappresenti nella sua assenza, e sia l'organo di trasmissione del pensiero e della volontà del ministro ai capi di divisione; ma, ciò che io non posso ammettere e che la legge non autorizza, si è che, oltre di questo personaggio di confidenza del ministro, ve ne sia un altro la cui esistenza non può a meno

che di aggravare la spesa senza vantaggio per l'amministrazione, anzi col pericolo prossimo di dolorosi contrasti.

Quanto poi alla distinzione fra gli impiegati subalterni, io l'ho fatta soltanto per chiamare l'attenzione del signor ministro sugli imbarazzi che essi avrebbero in occasione di promozioni stante i richiami per parte di quelli che non hanno la capacità di concetto quando si vedessero dimenticati nelle promozioni.

Quanto poi alla nuova denominazione, io dico che la vera ragione è che si sarebbe conservata, se non si avesse avuto in mente di dare il grado di consigliere di Stato ai nuovi impiegati, grado il quale non avrebbe potuto conciliarsi con la qualità d'intendente generale.

In ciò sta il motivo del cambiamento. Eppertanto io non posso a meno di insistere perchè vi sia una sola persona di confidenza nel Ministero, cioè che il segretario generale, se esso si vuole mantenere, sia quella stessa persona di confidenza, perchè non credo che in un Ministero vi debba essere più di un intermezzo tra il capo supremo che è il ministro, ed i capi di divisione che sono gli agenti che disimpegnano le pratiche ministeriali.

Le mie osservazioni riflettono, colpiscono ancora il pareggiamento che si è indebitamente praticato dal segretario generale col direttore generale, mentre il primo è sempre stato inferiore di grado e di stipendio all'intendente generale di azienda, e riceveva una promozione passando al posto di questo; anzi il regolamento non solo li pareggia, ma pone ancora sempre in prima linea il segretario generale, così che lo dichiara in certo modo superiore a quello, rovesciando così l'ordine sinora stabilito, e sono convinto che tale non era nè lo scopo della legge nè l'intenzione della Camera.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Io risponderò intorno alla pretesa superiorità degli intendenti generali sui primi ufficiali, che ciò sarà stato in teoria, ma in fatto non mai. Siccome i ministri nel sistema parlamentare non potevano tutto vedere, la corrispondenza tra il Ministero e le aziende la maggior parte delle volte era firmata dal primo ufficiale; e come le aziende dovevano ottemperare agli ordini che ricevevano dal Ministero, così avveniva che l'intendente generale d'azienda ricevesse ordini dal primo ufficiale. E quando prima del 1848 il ministro andava in permesso, la corrispondenza era tutta firmata *jure proprio* dal primo ufficiale, e quindi l'intendente generale riceveva gli ordini da esso.

In questo modo io non comprendo qual sistema sarebbe quello immaginato dall'onorevole preopinante, nel quale uno che era inferiore in grado mandasse gli ordini a chi gli era superiore in autorità.

GERBORE. Farò notare solo che il vice-intendente generale d'azienda, il quale era inferiore di grado agli intendenti generali di divisione di prima classe, dava però ed ordini e direzioni quando era assente l'intendente generale: ma ciò che vuol dire? Null'altro senonchè ciò facendo egli rappresentava la persona del capo dell'azienda benchè non ne avesse il grado; egli agiva per ragione d'ufficio e non d'un grado personale.

Se in conseguenza il vice-intendente generale non cessava dall'essere inferiore di grado personalmente all'intendente generale di divisione di prima classe, quando dava a questi degli ordini e delle direzioni a nome e per rappresentazione degli intendenti generali di azienda, lo stesso deve dirsi dei primi ufficiali quando danno a questi ultimi degli ordini a nome del ministro assente od impedito; adunque nulla prova il ragionamento del ministro, e sta sempre ferma la da me

sostenuta inferiorità del primo ufficiale rispetto all'intendente generale.

DEPRETIS. Io non intendo entrare nella discussione di questo importantissimo progetto di legge, e delle categorie che sono nel medesimo contemplate. Osserverò solo alla Camera che, malgrado le economie che si speravano da queste riforme, nè attualmente, nè per diversi anni ancora non vedremo alcuna economia. Del resto ha dovuto ammetterlo anche la Commissione, se si tiene conto delle aspettative, delle pensioni accordate, degli impiegati fuori pianta che bisogna conservare e che bisogna aspettare tempo per trovare modo di ricollocarli; se si tiene conto delle spese di primo stabilimento, se consideriamo di più che nei calcoli della Commissione non si è ancora tenuto conto dei segretari particolari dei ministri, che possono essere nominati e che non lo sono ancora, tenuto conto, dico, di tutto questo, credo che l'economia si riduca a ben poca cosa. Tuttavia speriamo che nei bilanci avvenire il Ministero ci possa venire a dire che le aspettative sono cessate, che le pensioni sono accordate meno facilmente, che agli impiegati fuori pianta si è trovato un posto; allora troveremo un risparmio; ma per ora non c'è ancora.

Un risparmio però che lo possiamo effettuare prontamente, solo che il Ministero lo voglia, ed a cui ha fatto allusione la Commissione nella sua relazione, riguarda l'amministrazione delle poste, della zecca e del debito pubblico, senza parlare del controllo generale e della Camera dei conti; per cui sta esaminandosi un progetto di legge. « La Commissione (così dice la relazione) invita la Camera ad eccitare il Ministero ad eseguire prontamente quanto quella legge prescrive, anche a riguardo degli uffici non ancora stati riordinati a tenore della legge stessa. » La Commissione, infatti, ritiene che il Ministero abbia interpretata male la legge sull'amministrazione centrale, e lo invita quindi ad uniformarsi prontamente.

Io desidererei su questo punto una spiegazione dal Ministero, perchè il risparmio che si può fare è di qualche considerazione; e vorrei sapere se possiamo sperare che questa riforma, o dirò meglio complemento di riforma, avrà finalmente luogo.

Fatta questa domanda al Ministero, farò ancora un'osservazione sulla quale pregherei pure i signori ministri a darmi qualche schiarimento.

Osservando le disposizioni delle diverse piante, e stabilendo la media degli stipendi che toccano a ciascun impiegato, ben inteso esclusi i ministri, poichè lo stipendio di un ministro nella pianta di un Ministero porterebbe uno sbilancio grave nella media degli stipendi, ho trovato che nei diversi Ministeri vi hanno nella media degli stipendi delle differenze considerevoli. Per esempio trovo che il Ministero dei lavori pubblici ha i suoi impiegati che in media non toccano lo stipendio di lire 2000. Gli impiegati invece del Ministero degli esteri passano le 2400. Ho fatto il conto Ministero per Ministero ed ho trovato queste differenze, che sono il massimo ed il minimo.

Mi pare che vi dovrebbe essere una maggiore proporzione nella media. Certo possono esservi differenze nelle attribuzioni, ma non mi pare che dovrebbero essere così gravi.

Su questo punto desidero dal Ministero alcune spiegazioni.

Io ho fatto questa domanda anche perchè avendo parlato con qualche persona pratica di queste cose molto più di quello che io sia, mi ha fatto osservare esservi in alcuno dei Ministeri una certa abbondanza negli impiegati superiori in confronto agli impiegati inferiori.

Io limito le mie osservazioni a ciò, e quindi prego il Ministero a volermi dare uno schiarimento.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. L'onorevole deputato Depretis esordiva coll'osservare che le economie ottenute colla riforma dell'amministrazione centrale si riducevano a ben poco, e che se il personale dei Ministeri presentava un'economia, ciò si riduceva al nulla tenendo conto delle aspettative, delle pensioni e delle spese di primo stabilimento.

Io non ho nulla a dire riguardo alle aspettative ed alle pensioni. Ognuno vede come fosse una necessità di questa riforma; riducendo il numero degli impiegati di 212 bisognava pur farne qualche cosa, porli cioè in aspettativa o provvedervi altrimenti.

Per alcuni Ministeri si è ciò ridotto a ben poca cosa; ma quanto al Ministero delle finanze non si è collocato nessun impiegato in aspettativa in seguito a questa riforma; ed a riposo non si sono collocati che quelli che non potevano più, a cagione degli anni, adattarsi ad un nuovo sistema d'amministrazione. È vero poi che si sono dovute fare delle spese di primo stabilimento ed anche alquanto considerevoli, dacchè esse hanno superato i calcoli preventivi.

Ma conviene tener conto dei vantaggi che si sono ottenuti mediante il concentramento dell'amministrazione. Si è ottenuta la disponibilità della casa occupata dall'azienda della guerra che è stata portata in bilancio per 300.000 lire; la disponibilità del locale dell'azienda dell'artiglieria, e quello dell'intendenza generale nel quale si è collocato l'ufficio dello stato maggiore che pagava, credo, 7000 lire di fitto all'anno, e quello del genio che ne pagava 2000 lire. Cosicché si è fatta un'annua economia di lire 9000 a cagione di questo concentramento, e la disponibilità di una cosa che è stata calcolata a 300.000 lire.

Abbiamo fatto delle spese gravi; ma la Camera capirà facilmente che non è possibile procedere ad un riordinamento completo senza molte e gravi spese, massime che pel Ministero della guerra si sono dovute cambiare quasi tutte le disposizioni, e che il Ministero dei lavori pubblici è stato trasportato in un locale a cui si sono dovute fare molte riparazioni. Il Ministero delle finanze si trova in una casa in pessima condizione che non è disposta nè punto nè poco per uffici, e nella quale bisogna fare come si può quando si tratta di riordinare amministrazioni.

Vengo ora all'altra questione mossa dall'onorevole deputato Depretis. Egli chiede che se il Ministero intenda procedere immediatamente al concentramento delle tre amministrazioni che sono rimaste separate, quella cioè delle poste, quella del debito pubblico, quella delle zecche e del marchio.

Debbo prima di tutto far osservare che queste tre amministrazioni non rivestono più il carattere d'aziende, perchè quello che caratterizzava l'azienda si era che amministrava il danaro, che spediva i mandati, che regolarizzava le spese e le ordinava, come dicono i Francesi, *ordonnancer*.

Anche nell'antico sistema però non era il debito pubblico che spediva i mandati relativi a questa amministrazione, ma una delle aziende dipendenti dal Ministero di finanze; lo stesso si dica delle amministrazioni delle zecche e del marchio.

Ma quanto alle poste essa era vera azienda, perchè ordinava non solo le spese che le erano proprie, ma si anche quelle del Ministero degli esteri. Ora l'amministrazione fiscale è stata concentrata nel Ministero degli esteri il quale spedisce i mandati tanto per le poste quanto per la diplomazia.

Il concentramento, a dir vero, non potrebbe produrre una grandissima economia; dacchè per poter fare che questa fosse un po' notevole bisognerebbe che i locali fossero tali che questa amministrazione si trovasse in immediato contatto con il Ministero. Ora questo nello stato attuale dei locali è quasi impossibile.

Rispetto però al debito pubblico io credo che vi siano molte cose a fare. Io penso che bisogna riformare tutto l'ordinamento del debito pubblico. Stimò, per esempio, che la istituzione del Consiglio generale, che poteva essere buona quando fu fatta, ora non risponde più ad un reale bisogno. Chi rappresenta il pubblico è il Parlamento, e quindi questa rappresentanza speciale (che non poteva d'altronde rappresentare i portatori di cedole perchè non sono essi che nominano questo Consiglio) non ha più nessuna ragione di essere. Ma tale consiglio non si può sopprimere che con una legge, perchè è stato istituito con legge; e così dicasi di varie altre disposizioni relative al debito pubblico.

Io mi sono già occupato di questa riforma; ma, a dir vero, mentre si dovevano fare nuovi prestiti, mentre quella amministrazione doveva pensare alla creazione di nuovi titoli, allo stabilimento di nuovi registri, non mi parve tempo opportuno di procedere ad una riforma; a questo però, lo ripeto, si penserà.

Quanto alle zecche, io credo che sia il caso di una riforma; e dovrebbe, a mio credere, farsi non solo nella parte amministrativa, ma anche nel sistema stesso. È una questione alla quale ho già consacrato qualche studio, e quando io abbia riuscito a combinare qualche operazione, spero di poter proporre alla Camera qualche riforma ben più estesa che non una semplice modificazione nel personale che compone codesta amministrazione.

Rispetto alle poste nasce una grave questione.

È impossibile, per ragioni di località, operare la desiderata riunione. Bisogna poi che alla testa di quest'amministrazione si abbia un impiegato d'ordine superiore.

Ora che esso corrisponda col Ministero direttamente o per corrispondenza, credo che ciò non produrrà un gran cambiamento. Nullameno penso che anche questo si debba prendere in seria considerazione.

Si tratta di sapere se convenga che l'amministrazione delle poste rimanga unita al Ministero degli esteri, oppure vada riunita al Ministero delle finanze, ovvero a quello dei lavori pubblici; nel che si avrebbe un precedente da tenere in gran conto massime dopo l'attuazione delle strade ferrate. Ma questa questione vuol essere pienamente maturata.

Quanto poi all'osservazione fatta dall'onorevole Depretis riguardo alla media degli stipendi che egli dice trovarsi più elevata in un dicastero che nell'altro, ciò si può facilmente spiegare per la varietà dei lavori a cui attendono gli impiegati nei diversi dicasteri. Riesce evidente, a cagion d'esempio, che non si può paragonare il Ministero degli affari esteri a quello dei lavori pubblici. A questo è annessa una divisione numerosa la quale è incaricata della verificaione della contabilità, operazione che richiede molta abilità nel capo, ma per gli impiegati richiede soltanto assiduità ed una certa intelligenza bensì, ma nessuna qualità straordinaria.

Nel Ministero degli esteri all'incontro tutte le questioni anche piccole rivestono sempre una certa gravità, e quindi non possono affidarsi che ad impiegati di un ordine piuttosto superiore. Questo mi pare che spieghi la differenza fra le medie dei vari dicasteri.

Del resto anche questa differenza non mi pare poi eccessiva, perchè dal calcolo del deputato Depretis, nel quale ho piena

fiducia, risulta che nel Ministero dei lavori pubblici la media è di 2000 lire, ed in altri invece di 2400. Questa media non mi pare tanto diversa, e resta spiegata dalla diversità dei lavori cui devono attendere gli impiegati dell'una e dell'altra amministrazione.

PRESIDENTE. La parola spetta al signor relatore.

LANZA, relatore. Credo che non possa muoversi dubbio sulla osservazione fatta dalla Commissione che le amministrazioni di cui si è parlato testè debbano anche subire una modificazione in conformità del primo articolo della legge 23 marzo 1853. E questo bisogno l'ha riconosciuto lo stesso Ministero in parecchie circostanze; che anzi ha calcolato sopra una maggiore economia proveniente dalla riforma di queste amministrazioni.

Per la direzione poi delle poste vi è anche una ragione politica, una ragione tutt'affatto costituzionale. Attualmente la direzione delle poste è ancora retta dalle lettere patenti del 1836. È ben vero che venne il regolamento del 1850 il quale modificò questa amministrazione nel senso costituzionale; ma questo regolamento non poteva disfare una legge, e quando avvenisse che un Ministero volesse favorire questa direzione potrebbe farlo perchè è sempre in vigore la legge del 1836, anzi sarebbe più costituzionale tenersi alla legge che non al regolamento.

Ora quelle lettere patenti facevano del direttore delle poste quasi un ministro; egli era direttamente nominato dal Re, andava direttamente all'udienza del Re, nominava egli stesso i suoi impiegati, spediva egli i suoi mandati.

Da questo ben si vede quanta sia la necessità di riformare legislativamente questa disposizione relativa all'amministrazione delle poste.

Ho detto che il regolamento del 1850 ha modificato (almeno per quanto esso può valere) le lettere patenti del 1836; tuttavia non credo che le modificazioni che ha subito mediante questo regolamento siano sufficienti. Questa direzione gode ancora di un certo grado d'indipendenza che non è compatibile col sistema costituzionale in cui l'unico responsabile deve essere il capo del dicastero, giacchè questo funzionario superiore ha ancora la facoltà di nominare degli impiegati nei ranghi subalterni...

DABORMIDA, ministro degli affari esteri. No, no!

LANZA, relatore. Nel regolamento del 1850 è ancora riservata la facoltà di proporre le nomine degli impiegati...

DABORMIDA, ministro degli affari esteri. Li propone soltanto.

LANZA, relatore... e anche di destituirli. Nel regolamento del 1850 credo che troviamo questa disposizione, perchè fu esaminato da me recentemente. Oltre di ciò non vi è quella dipendenza, quella continua relazione, quei continui rapporti col capo del dicastero, dimodochè il capo del dicastero possa essere in grado di conoscere l'andamento giornaliero di questa amministrazione. Quindi anche quel regolamento, qualora si volesse considerare come valido, e non lo è, non sarebbe sufficiente.

Non dirò nulla quanto all'amministrazione del debito pubblico. Non è già che non creda che il debito pubblico richieda un'amministrazione speciale, ma tuttavia è necessario che vi siano strette relazioni col Ministero. Attualmente, se non isbaglio, deve ancora esistere un commissario regio che sorveglia le operazioni di quest'amministrazione del debito pubblico...

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. È il primo ufficiale del controllo.

LANZA, relatore... cosicchè ben vede la Camera che anche

questo modo di sorveglianza non è tutt'affatto regolare, secondo il sistema delle istituzioni liberali che ci reggono.

Non entrero nei particolari relativamente alla riforma dell'amministrazione delle zecche e del marchio perchè questa è una materia speciale per cui bisognerebbe fare degli studi particolari. Non c'è dubbio che sotto il lato amministrativo ha anche bisogno di essere riformata in maniera che lo Stato possa avere maggiori garanzie sull'amministrazione ed anche, direi, sulla custodia di queste materie preziose che esistono presso quest'amministrazione, come pure sarebbe a desiderarsi che le due zecche ora esistenti potessero essere concentrate in una sola, la qual cosa, oltrechè semplificherebbe d'assai l'amministrazione, diminuirebbe la spesa, e potrebbe anche facilitare la sorveglianza.

Io non mi dilungherò di più per l'ora tarda in cui ci troviamo, credendo che queste osservazioni bastino per chiarire le intenzioni della Commissione sopra questi punti.

In quanto poi a quello che disse l'onorevole Depretis sui risultati delle economie, io credo che questa parte sia sufficientemente spiegata nella relazione, cosicchè non ha più bisogno di ulteriori spiegazioni.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Depretis.

Voci. A domani! a domani!

DEPRETIS. Poichè vedo che siamo in piccolo numero e molti sorgono per uscire, rinunzio alla parola.

PRESIDENTE. Interrogo la Camera se intenda chiudere la discussione generale.

(La Camera assente.)

La seduta è levata alle ore 5 1/2.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Seguito della discussione sul progetto di legge per approvazione del bilancio passivo dello Stato per l'esercizio del 1854;

2° Discussione dei progetti di legge per applicazione di un nuovo sistema di locomozione idropneumatica alla salita dei Giovi;

3° Per l'istituzione d'un giudice di polizia a Torino ed a Genova;

4° Per ispeze di costruzione di una cavallerizza in Alessandria;

5° Per maggiore spesa richiesta per opere eseguite sulla strada reale di Piacenza.

TORNATA DEL 27 GIUGNO 1854

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE BON-COMPAGNI.

SOMMARIO. *Atti diversi — Relazioni sugli spogli dell'azienda dell'interno e del Monte di riscatto per l'anno 1848 — Congedo — Requisitoria presentata dal ministro guardasigilli per autorizzazione a procedere contro il deputato Chenal — È inviata agli uffici — Seguito della discussione del progetto di legge per l'approvazione del bilancio passivo del 1854, e degli articoli e delle categorie riguardanti l'amministrazione centrale rimaste in sospenso — Emendamento del deputato Gerbore all'articolo 2, oppugnato dal relatore Lanza e dal ministro delle finanze — Rigetto — È approvato l'articolo 2 — Proposizione soppressiva del deputato Gerbore dell'articolo 3, combattuta dal relatore — Approvazione dell'articolo — Articolo 4 — Parlano i deputati Lanza relatore, Pallieri, Depretis, Daziani, Mellana, Petitti ed i ministri delle finanze, dell'interno, dell'estero e della guerra — Repliche — Approvazione dell'articolo 4, emendato dal ministro dell'interno — Proposizione soppressiva del deputato Gerbore dell'articolo 5 — Osservazioni dei deputati Mellana, Daziani, Lanza relatore e dei ministri dell'estero e dell'interno — Approvazione dell'articolo emendato dal deputato Mellana.*

La seduta è aperta alle ore 12 3/4 pomeridiane.

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

5463. I sindaci, alcuni consiglieri ed abitanti dei comuni di Torralba, di Bunnanaro e di Boruta, provincia di Alghero, ricorrono con distinte petizioni per ottenere che per la strada la quale da Sassari deve mettere a Tempio venga preferita la linea pel comune di Ploaghe.

5464. Il Consiglio delegato di Cambiò, provincia di Lomellina, rappresentando l'impossibilità in cui trovasi quel comune di restituire alle regie finanze la somma di lire 11,424,

centesimi 7, ottenute a titolo di sussidio onde riparare quel territorio dalle gravi corrosioni del fiume Po, chiede gli venga condonato il surriferito debito, esonerandolo nella debita proporzione dell'imposta locale.

5465. Il Consiglio municipale di Sassari sottopone alla Camera alcune considerazioni intorno al progetto di legge diretto a far adottare ad uso di caserma militare il locale della fabbrica dei tabacchi, tendenti a dimostrare il danno che deriverebbe dalla adozione di siffatto progetto non solo a quella città, ma altresì al regio erario.

5466. I sindaci dei villaggi componenti il mandamento di