

TORNATA DEL 13 MARZO 1855

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE BON-COMPAGNI.

SOMMARIO. *Appello nominale — Relazione sugli spogli del 1848 per l'istruzione pubblica e per l'interno; e del 1849 per l'interno e per le spese generali — Cenni sugli spogli dei deputati Quaglia e Farina P. — Risultamento della seconda votazione per la nomina della Commissione del bilancio, e ballottaggio per altri quattro membri — Congedo — Relazione sull'articolo 2 del progetto di legge per penalità sull'escavazione delle arene, stato rinviato alla Commissione — Approvazione di quell'articolo e dell'intero progetto — Seguito della discussione generale del progetto di legge per una maggiore spesa destinata al porto di Arona — Parole in difesa del ministro dei lavori pubblici — Appunti, e osservazioni dei deputati Depretis, Farina P., Della Motta, Mellana, Michelini G. B. e Pernati — Nuove parole in difesa dei ministri dei lavori pubblici e di grazia e giustizia e del relatore Torelli — Chiusura della discussione generale — Emendamento del deputato Corsi all'articolo unico — Osservazioni dei deputati Botta e Cavallini — È ritirato — Emendamenti dei deputati Farina P., Robecchi e Cavallini — Sono rigettati i primi, ed è ritirato il terzo — Ordine del giorno motivato del deputato Lanza — Osservazioni del deputato Torelli e del ministro dei lavori pubblici — Altro emendamento del deputato Robecchi, combattuto dai ministri suddetti ed appoggiato dai deputati Mellana e Depretis — Rigetto dell'emendamento ed approvazione dell'ordine del giorno Lanza — Votazione ed approvazione del progetto.*

La seduta è aperta alle ore 4 1/2 pomeridiane.

CAVALLINI, segretario, dà lettura del processo verbale dell'ultima seduta.

PRESIDENTE. La Camera non essendo in numero, si procederà all'appello nominale.

(Risultano assenti i seguenti deputati):

Agnès — Annoni — Arcais — Arrigo — Avigdor — Avondo — Balbi — Beldi — Berruti — Bertoldi — Bianchetti — Blanc — Bo — Bolmida — Borella — Boyl — Brofferio — Bronzini-Zapelloni — Brunati — Buraggi — Buttini — Cabella — Cambieri — Campana — Cantara — Carta — Casaretto — Cassinis — Cavour C. — Cavour G. — Chapperon — Cobiauchi — Colli — Correnti — Costa di Beauregard — Cossato — Decastro — Delfino — Delitala — Demartinel — Falqui-Pes — Fara — Ferracciu — Gallenga — Gallisai — Gallo — Galvagno — Garibaldi — Gastinelli — Genina — Ghigliani — Gianoglio — Gilardini — Girod — Graffigna — Grixoni — Isola — Jacquier — La Marmora — Malan — Mantelli — Mari — Mathieu — Mazza A. — Mellana — Michelini A. — Moia — Mongellaz — Musso — Notta — Pallavicini F. — Pareto — Pescatore — Petitti — Polleri — Pugiioni — Rattazzi — Revel — Riccardi C. — Riccardi E. — Ricci — Roux-Vallon — Sanguineti — Sanna-Sanna — Sauli — Scano — Serra C. — Sineo — Solaroli — Spinola D. — Spinola T. — Tecchio — Tola P. — Torelli — Tuveri — Valerio — Vitelli — Zirio.

Pongo ai voti il processo verbale, la Camera essendosi fatta in numero.

(È approvato.)

RELAZIONI SUI CONTI AMMINISTRATIVI (SPOGLI) DI ALCUNI DICASTERI PER GLI ANNI 1848 E 1849.

MICHELINI G. B., relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sullo spoglio del 1848 relativamente all'istruzione pubblica. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 592.)

SARACCO, relatore. Ho l'onore di presentare la relazione sugli spogli degli anni 1848 (Vedi vol. *Documenti*, pagina 678) e 1849 (Vedi vol. *Documenti*, pag. 590), pel dicastero degli interni.

BRIGNONE, relatore. Ho l'onore di presentare la relazione sugli spogli delle spese generali per l'anno 1849. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 679.)

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

QUAGLIA. Come vice-presidente della Commissione degli spogli stimo opportuno di dare alcuni schiarimenti alla Camera a tale proposito.

Dalle numerose relazioni già state presentate risulta che la Commissione nulla ommise per dar compimento a' suoi lavori, a tal uopo occorrendo tredici relazioni, come sono tredici le contabilità di pubblica amministrazione che si debbono esaminare, e per approvare caduno degli anni 1848, 1849 e 1850; ma per formulare una legge per l'accertamento o spoglio de' conti del 1848 non manca più che una sola relazione, quella dell'attivo, ma il motivo di questo ritardo è affatto indipendente dallo zelo e dalla volontà dei membri della Commissione. Il relatore aveva bisogno di schiarimenti importantissimi per poter formare il suo criterio riguardo alla regolarità de' conti di questa amministrazione. Egli si è rivolto al signor ministro per avere questi schiarimenti, ma finora non li ha potuti ottenere.

Questo basta, a mio avviso, per giustificare la Commissione, e posso assicurare la Camera che, tosto questi schiarimenti siano forniti, sarà in brevissimo tempo formolata la legge necessaria per il primo progetto di spoglio.

FARINA P. Avendo avuto l'incarico di fare la relazione sullo spoglio attivo del 1848, fin dal principio di quest'anno mi diressi al Ministero per avere i documenti che mi erano necessari a compilare la mia relazione. In seguito ricevetti dallo stesso Ministero le declaratorie camerali relative ad alcune delle cessate aziende; ma, siccome me ne manca-

vano alcune altre, feci scrivere dalla Presidenza al Ministero nel mese di dicembre affinché mi venissero trasmesse alcune altre di queste declaratorie della Camera dei conti, le quali mancavano, ed inoltre domandai alcuni schiarimenti senza dei quali era impossibile mettere d'accordo le cifre notate dal Governo con quelle risultanti dalle declaratorie camerali.

Questi documenti e schiarimenti non essendomi mai stati trasmessi, io mi trovo nella impossibilità di poter dare compimento a questo lavoro. Io prego perciò la Presidenza della Camera a volere nuovamente far istanza presso il Ministero perchè questi schiarimenti mi vengano trasmessi. E qui mi occorre notare come sia evidente che la colpa è del Ministero e non della Commissione, se non poté mai ottenere questi indispensabili schiarimenti.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. Do comunicazione alla Camera del risultato del secondo scrutinio per la nomina degli undici commissari del bilancio 1856 che rimanevano ad eleggersi.

Presenti 104, schede 96, maggioranza 55.

Torelli 60 — Rossi 59 — Tegas 58 — Demaria 57 — Louaraz 56 — Rezasco 55 — Bersezio 54.

Questi sette restano definitivamente nominati membri della Commissione del bilancio.

Gli otto deputati che riportarono maggiori voti in seguito, sono i seguenti :

Grixoni 51 — Falqui-Pes 49 — Benintendi 48 — Cadorna R. 47 — Ricci 33 — Arnulfo 31 — Despine 30 — De Viry 24.

Mancando quattro membri per compire la Commissione, dovrà procedersi per ballottazione alla loro nomina fra gli otto sopra accennati.

I deputati che in seguito ebbero maggiori voti sono i seguenti :

Saracco 17 — Robecchi 16 — Brignone 15 — Moia 14 — Della Motta 14 — Asproni 13 — Martelli 12 — Michelini G. B. 12 — Sappa 12 — Genina 10 — Spinola D. 10 — Roberti 9 — Rubini 8 — Pescatore 8.

Gli altri voti andarono dispersi.

Prego pertanto i signori deputati di deporre nell'urna questi quattro nomi che mancano pel compimento della Commissione.

Il deputato Carlo Cadorna chiede un congedo di giorni 15. (È accordato.)

Debbo pregare i signori deputati di mostrarsi alquanto più solleciti ad intervenire alle sedute all'ora indicata, altrimenti sarà impossibile che noi procediamo innanzi nei nostri lavori, e la Presidenza si troverà costretta di far inserire i nomi degli assenti nella parte politica della gazzetta ufficiale.

APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE SULL'ESCAVAZIONE DELLE ARENE DALLE SPIAGGIE.

PRESIDENTE. La parola spetta al signor relatore del progetto di legge riflettente le penalità delle discipline che regolano l'escavazione delle arene lungo le spiagge marittime, per riferire sull'articolo secondo che le era stato rimandato per una nuova redazione.

DEFORESTA, relatore. Nella seduta di ieri gli onorevoli oppositori all'articolo 2 di questa legge avendo accettato la proposta conciliativa del signor ministro dell'interno che si richieda il permesso del Ministero soltanto quando si tratta di edifizii pubblici, ed il permesso del capitano del porto e del sindaco allorchè è questione di edifizii privati, si mandò quell'articolo alla Commissione onde proponesse una redazione conforme a questa proposta conciliativa. La Commissione pertanto, in obbedienza al voto della Camera, ha l'onore di proporvi la redazione seguente :

« Qualora però nei suddetti siti riservati vi sieno edifizii civili, ponti, muri di sostegno delle strade od altre opere di fabbrica, l'escavazione e l'estrazione predetta a distanza minore di metri 65 non potranno farsi senza il permesso del Ministero, se detti edifizii od altre opere appartengono allo Stato ovvero alle provincie, o senza quello del capitano del porto e spiaggia o di chi ne fa le veci e del sindaco del comune, se saranno di proprietà comunale o privata.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo così redatto.

(È approvato.)

Si passa allo squittinio segreto sul complesso degli articoli del progetto. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1777)

Risultamento della votazione:

Presenti e votanti	104
Maggioranza	53
Voti favorevoli	78
Voti contrari	26

(La Camera approva.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE E APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER UNA MAGGIORE SPESA AL PORTO DI ARONA.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta il seguito della discussione del progetto di legge per la costruzione di un porto sul lago Maggiore ad Arona e stanziamento della relativa spesa.

La parola spetta al ministro dei lavori pubblici.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Ieri mi pare che la discussione siasi arrestata al punto in cui la Camera esternava il desiderio di conoscere i termini precisi della deliberazione del Consiglio municipale di Arona il quale offriva 50,000 lire per la costruzione del porto, oltre alla cessione del terreno pella stazione.

È nato in alcuni il dubbio che questa somma fosse veramente stata assegnata nell'intendimento che si costruisse un porto nel vero senso di questa parola, e quindi dubitavano se, costruendosi un semplice muraglione che serva di sostegno alla stazione, e nello stesso tempo di approdo ai nostri battelli a vapore (approdo che dovrà essere continuamente sgombro pel libero servizio dei battelli medesimi, i quali hanno la notevole lunghezza di 165 piedi ciascheduno, ed esigono grande spazio per manovrare), dubitavano, dico, se l'offerta delle 50,000 lire fosse obbligatoria, non eseguendosi che il semplice muraglione; altri invece credevano che le 50,000 lire non fossero assegnate pel porto propriamente detto, ma fossero solo un'aggiunta all'offerta fatta di cedere il terreno della stazione.

Io credo che la semplice lettura di questa deliberazione del Consiglio comunale di Arona basterà a far conoscere alla

Camera la verità di quanto io esponeva, dubitare cioè che si possa tenere obbligato il comune a sborsare le 50,000 lire quando non si eseguisse che il muraglione. Ecco:

« L'anno del Signore, ecc. » Credo che la Camera mi dispenserà dal leggere i preliminari e i nomi degli intervenuti.

« Apertasi la seduta, il sindaco, premesso che si stava studiando il progetto di un porto e che era perciò il momento di fissare la quota di concorso nella spesa del medesimo, il quale particolarmente, oltre all'essere una necessità sentita da molti anni, avvantaggerà in incalcolabile proporzione le nostre condizioni commerciali, proporrebbe quindi di concorrere per la somma di lire 50,000 da pagarsi all'erario in due rate, e nel termine di due anni, da provvedersi all'uopo mediante un prestito sulle basi da stabilirsi; ed il Consiglio, sentita una tale proposta, già comunicata nell'ultima seduta del 15 corrente, dividendo pienamente le vedute del signor sindaco per la somma utilità a ridondare a questo paese da un porto, e per la conseguente giustizia di un concorso unanime, l'adotta. »

Questo è il testo della deliberazione del Consiglio, che è stata approvata.

Io dunque faccio osservare alla Camera che l'offerta del comune è stata determinata da ciò che, come diceva, indipendentemente dalla strada ferrata, la creazione di un porto sarebbe di vera utilità pel commercio di quel paese; e siccome già da molti anni si meditava la costruzione del medesimo, così il Consiglio, valendosi dell'opportunità che la strada ferrata porgeva all'adempimento del progetto da tanto tempo coltivato dal municipio, si dispose ad offrire il suo concorso in somma non ispregevole al Governo per agevolare il compimento dell'opera desiderata.

Io sono quindi intimamente persuaso che il comune potrà spendere le 50,000 lire con somma utilità del porto, anche nelle condizioni attuali, per esempio, migliorando una parte della rada in guisa che possa servire alle ordinarie imbarcazioni, o facendo qualche altra opera, come sarebbe il prolungamento del promontorio; ma intanto nello stato attuale delle cose non parmi siansi adempite le condizioni per le quali il comune ha deliberato anche per un principio di giustizia, di dover concorrere nella spesa di un porto che riesca a precipuo suo vantaggio. E per verità non può qualificarsi costruzione di un porto che giovi al paese indipendentemente dalla strada ferrata, che adempia al voto da tanti anni nutrito da quel municipio, l'attuale erezione di un muraglione destinato a servire pei nostri approdi, ed in pari tempo a sostenere la strada ferrata dello Stato.

PRESIDENTE. La parola spetta al relatore.

TORELLI, relatore. Ho sentito che altri hanno domandato la parola, perciò parlerei dopo.

ASPRONI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il deputato Depretis è iscritto prima.

ASPRONI. Non è che per una spiegazione.

DEPRETIS. Parii pure.

ASPRONI. Questa è una proposta grave, che obbligherebbe lo Stato alla spesa di 500,000 lire, presentata dal solo relatore, ed io crederei che fosse conveniente di vedere al suo banco la Commissione, la quale non vi apparisce.

PRESIDENTE. Probabilmente l'onorevole Asproni non era presente alla seduta di ieri, nella quale si è già trattato questo argomento. Si è detto che era stata affidata l'incombenza di esaminare questa proposta alla Commissione del bilancio del 1855, onde ne facesse poi essa stessa la relazione alla Camera.

LANZA. La Commissione si può riconoscere guardando la tabella delle Commissioni diverse.

DEPRETIS. Quando il signor ministro dei lavori pubblici presentava, nel mese di giugno dell'anno scorso, il progetto dell'ingegnere Bancheri, diceva che trattavasi di un lavoro di massima urgenza, di un progetto che era stato studiato accuratamente ed esaminato minutamente nei suoi dettagli da persone competenti, e che perciò meritava la sanzione della Camera. La Commissione del bilancio, a cui fu comunicato quel progetto, ce lo dice il relatore, non volle legarsi all'esecuzione del piano completo, perchè la sua approvazione non fosse incentivo a che con troppa facilità si procedesse all'ultimazione dei lavori, anche prima che lo richiedesse il bisogno assoluto.

La Camera poi ha creduto di non occuparsi affatto di questo progetto. Io credo che tanto la Commissione quanto la Camera abbiano fatto bene a procedere guardinghi, non ostante le assicurazioni ripetute del signor ministro, ed il signor ministro egli stesso lo deve ammettere, perchè il progetto che ora viene presentato alla Camera ha la data, se non erro, del 31 dicembre 1854, ed è fatto dall'ispettore Negretti; esso cioè è un progetto compilato sei, sette, otto mesi dopo quel primo che ci si presentava come un piano esaminato accuratissimamente, e come un lavoro da eseguirsi di tutta urgenza. E cosa è questo progetto fatto sui piani dell'ingegnere Negretti? Non è altro, secondo me, che la costruzione modificata di quello stesso porto di Arona, sul quale si presentava il progetto primitivo. La somma che la Commissione del bilancio acconsentiva l'anno scorso di concedere al Ministero per la parziale esecuzione del progetto Bancheri, questa somma fu assorbita (ce lo dice ancora il signor relatore) per sei settimi dallo scavo del bacino e nella costruzione di un muraglione che forma parte del porto, e nello stesso tempo serve di sostegno alla stazione.

Tuttavia a me pare che sia assai più una parte del porto che un sostegno della stazione, perchè certamente, se la stazione, per circostanze tutt'affatto speciali, non dovesse essere collocata sul lago, per comunicare, quando vi saranno i battenti piatti che dovranno ricevere i vagoni e trasportarli sulla ferrovia dell'altra sponda, se non vi fossero queste condizioni speciali, certo la stazione poteva collocarsi qualche decina di metri più discosto dalla sponda del lago, lasciando questa come si trovava col suo naturale declivio. In tal caso la spesa del muraglione sarebbe stata risparmiata. È dunque questo muraglione una parte del porto, come è indubitatamente una spesa relativa al porto quella che si è fatta per iscavare il bacino onde dare alle navi il fondo sufficiente.

Esaminando maturamente la cosa (lo dice sempre il signor relatore) si è trovato che si poteva prescindere dall'eseguire il progetto proposto prima, il quale presentava un molo in difesa del porto; invece di costrurre questo molo, si stimò che la sporgenza naturale del promontorio, che forma parte del comune di Arona, poteva servire di difesa sufficiente, e che, estendendo un po' più il muraglione, si veniva pel momento ad ottenere un porto che offrirebbe comodità e sicurezza bastante.

Darò lettura delle stesse parole che sono scritte nella relazione:

« Studi accurati provarono l'utilità di spingere più a settentrione per 24 metri il gran muraglione, onde mettersi meglio sotto la protezione di quel promontorio naturale che presenta l'avanzato lido della città di Arona; con che credesi, almeno per ora, di poter prescindere da quel braccio artificiale che prima volevasi fare in quella direzione, prati-

candosi inoltre comode scabee per l'approdo dei battelli e del commercio. »

Ma dunque che cosa si è fatto?

Non altro, lo ripeto, che modificare il primitivo piano del porto; si è trovato che la località era tale che permetteva di prescindere dal molo, spesa che è una di quelle che più specialmente si addicono ai porti, ma che punto non li costituiscono.

Si dice che non è veramente un porto che si viene a costruire, e che il commercio di Arona non ne profitta.

Ma questo, io rispondo, è in contraddizione colle stesse parole del relatore, il quale dice che si sarebbero praticate comode scabee per l'approdo dei battelli e del commercio. Dunque non è vero che questo progetto serva esclusivamente all'uso della stazione della strada ferrata, e che il commercio di Arona non ne tragga profitto.

Quanto all'offerta del comune di Arona, dirò poche parole. Ho udita la lettura del convocato data dal signor ministro; egli non ne indicò la data...

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Gliela indico subito, se me la domanda: è del 18 novembre 1852.

DEPRETIS. Bene: la Camera vede che questa deliberazione è, a un di presso, contemporanea alla presentazione del progetto di legge relativo alla strada ferrata di Arona. Fu dunque fatta sotto l'impressione di quei momenti.

Evidentemente quella deliberazione aveva per iscopo, come le deliberazioni di molti altri municipi, di far pendere la bilancia della scelta a favore di Arona.

Io non mi meraviglio delle espressioni contenute in quel convocato, e trovo naturalissimo che si dica che, indipendentemente dal servizio che questo porto presterà allo scalo della strada ferrata, renderà pure un servizio in generale al commercio di Arona.

Questo non è che pretta verità, poichè, quando un porto è sufficientemente capace da servire alla strada ferrata, serve in generale al commercio; e, quantunque lo scopo principale a cui è destinato questo porto sia evidentemente il servizio della strada ferrata, pure chi potrà sostenere che, una volta fatti questi lavori ed aperto il porto, il commercio di Arona non ne sentirà nessunissimo vantaggio? Nessuno certamente. Il commercio di Arona sentirà vantaggio, e vantaggio grandissimo, per il fatto dello stabilimento di un porto qualsivoglia.

Adunque, io dico, dal momento che il Governo ha stabilito di adottare un progetto qualunque di costruzione del porto, il municipio di Arona è in obbligo di soddisfare alla sua promessa, e non so capire come in una questione così semplice, in una questione che, portata sul terreno della buona fede, non potrebbe andare soggetta a dubbio veruno, ora si possano elevare dei dubbi.

A dir vero, io non crederei che nemmeno il municipio di Arona disputi su questo punto.

TORELLI, relatore. Si disputa.

DEPRETIS. Si disputa? Allora comincio a capire ed a spiegarmi l'interesse col quale il comune di Arona si difende in questa Camera.

Tuttavia chi è giudice in questa questione è la Camera, ed io non credo che il municipio di Arona potrà muovere dubbio sull'obbligo a cui deve soddisfare, una volta che la Camera avrà pronunciato.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Osserverò anzitutto che l'onorevole preopinante ha appoggiato tutto il suo dire su questo, che il progetto del porto di cui ora si tratta sia tal quale era stato presentato dall'ingegnere Bancheri, ed approvato dal Governo con alcune modificazioni.

DEPRETIS. No, no!

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Mi perdoni: è bensì una parte di quel progetto, ma, perchè si eseguisce una parte di un lavoro, deve egli dirsi che si costruisce tutta l'opera? Questo non può sostenersi. Bisogna dunque vedere se quanto ora si sta eseguendo soddisfa a quelle condizioni che il comune di Arona intendeva dovesse avere questo porto.

E qui prego il preopinante di osservare che, appunto perchè la proposizione del comune di Arona è stata fatta nel 1852, cioè nel tempo in cui si pensava unicamente a scegliere il sito dove convenisse collocare il porto, si riconobbe poi dovere essere quello il punto ove poteva arrivare la strada ferrata.

Il dire poi che il muraglione forma assolutamente parte integrante del porto e non si può riguardare come indispensabile sostegno della strada ferrata, è affatto insussistente. Difatti, se il profilo della strada ferrata, percorrente da Oleggio verso Arona, avesse tale pendenza che poco si elevasse sul terreno naturale, l'asserto sarebbe giusto; ma invece la strada essendo in rialzo, è necessario, per sostenerla, il muraglione, a meno che non si avesse voluto portare la ferrovia verso la montagna, togliendo ogni mezzo non solo di avere attualmente una buona comunicazione colla strada del Sempione, ma perfino di procurarsela in seguito; erano dunque obbligatorii il tracciato ed il profilo: il tracciato, perchè si veniva necessariamente ad imboccare la strada del Sempione vicinissima al lago; il profilo, perchè esigevasi un'altezza di metri quattro e mezzo.

Non vedo dunque come si possa sostenere che il muraglione per la strada ferrata riesca inutile, e che sia fatto solo pel porto.

Ma, quand'anche si voglia considerarlo come semplice parte integrante del porto, domando se un muro di quest'altezza possa da solo costituire il porto. Egli dice: l'avete portato più in là sotto la protezione del promontorio, il quale vuoi che possa supplire all'opera di spallamento; ma, se abbiamo fatto questo, si fu unicamente per soddisfare al desiderio della Camera, manifestato dalla sua Commissione. Il voto espresso nel suo rapporto dalla Commissione qual era? Che per ora non si facessero che le opere di assoluta necessità. L'opera la più indispensabile era il muraglione oltre allo scavo del porto; il muro si costruisce, e lo scavo è stato fatto, ma ne viene forse da ciò che sia stato eseguito il porto?

Ma, dice l'onorevole Depretis, si sono fatti anche degli approdi.

Se abbiamo fatto la ferrovia, evidentemente bisognava fare gli approdi, perchè è pur necessario che possano operarsi i carichi e scarichi dei viaggiatori e delle mercanzie dalla stazione sui battelli e viceversa, se si vuole servire al movimento ed al commercio tra i vari punti del lago ed Arona.

E pur d'uopo ritenere che queste agevolezze in fin de' conti ridondano a vantaggio dei nostri battelli a vapore e di quegli altri che concorreranno ad alimentare il movimento della ferrovia.

Egli dice: ma avete riconosciuto che si poteva fare a meno della spesa del porto.

Sta bene che per ora si possa prescindere dal costruire un porto regolare e completo, il quale non si compone di un solo muraglione, ma è formato da un bacino chiuso da tutte le parti in mezzo al lago e con una semplice bocca quale hanno tutti i porti, in modo che sia al coperto da ogni direzione di vento, ed abbastanza capace per servire di approdo ai battelli di qualsiasi portata che da qualunque parte vi possano accorrere e ricoverarvisi.

Ciò posto, non so come si possa dedurre la conseguenza che per avere noi fatto appena quanto occorrerà per assicurare l'approdo dei nostri battelli, non si abbia più a pensare alla costruzione di un vero porto; ben al contrario, io ho l'intima convinzione che il porto si dovrà fare in epoca più o meno vicina, e tengo per certo che avrà a concorrere nella spesa la città di Arona; intanto essa farebbe benissimo a pagare il suo contributo sin d'ora per scemare allo Stato la spesa di questo spallamento che recherà già un grande vantaggio per tutto il tempo in cui noi non avremo altro approdo che quello che ci offre il promontorio attuale, che per verità non è sufficientemente prolungato.

Se poi si possa allo stato delle cose obbligare il comune a pagare le 50,000 lire, per verità ne dubito, a fronte di un ordinato così esplicito quale quello che ho letto, e che fu presentato al Governo un anno prima che si facesse il progetto del porto, e sulla sola fiducia che, indipendentemente dalla strada ferrata, si farebbe quell'opera, che, se è di incontestabile vantaggio del comune, lo è pure di tutto lo Stato. Senza badare nè punto nè poco allo spirito ed al testo della deliberazione di quel municipio, l'onorevole Depretis vuole ritenerlo obbligato a pagare le lire 50,000, come se si fosse realmente eseguito il porto quale era nei voti e nei desiderii di quelle popolazioni.

Ora io mi appello agli onorevoli membri di questa Camera, che in materia d'interpretazione di simili atti sono giudici più competenti di me, se difatti si sia avverata la causa dell'obbligazione del comune di Arona pel fatto delle opere eseguite dal Governo allo scopo di stabilire una stazione, e di procacciare in riva al lago un approdo ai suoi battelli.

FARINA P. Se io avessi potuto conservare qualche dubbio circa l'obbligo di Arona di concorrere alla spesa attuale, sicuramente me l'avrebbe tolto interamente la lettura dell'ordinato di quel comune fatta dal signor ministro. Infatti, in esso è considerato il vantaggio non specifico e dipendente da una determinata opera, ma generale e derivante dall'aver ivi un porto destinato agli approdi e allo scarico delle merci che giungono col mezzo della strada ferrata. Dire che questo vantaggio, dipendente dal commercio occasionato dalla strada ferrata, non fu considerato, equivarrebbe al dire che la luce della luna è più chiara di quella del sole, perchè è certo immensamente maggiore il commercio che si farà colla strada ferrata e coi battelli a vapore, di quello che ora si fa coi piccoli battelli a vela ordinari; non si può dunque credere che il municipio non abbia avuto in mira il commercio principale, ma solo quell'altro microscopico.

Mi si dice che qui non si tratta di un porto, ma di un semplice muraglione, il quale serve ad un tempo e di approdo per i battelli a vapore, e per sostenere la stazione. Ma perchè esso serve a due usi, si toglie forse che esso serva all'approdo? Il signor ministro ci ha detto che servirà all'approdo non solo dei battelli, ma anche delle barche ordinarie mediante apposite scabee. Ora io domando se gli scali non siano la principale opera di tutti i porti del mondo.

Così sono in sostanza i porti? Sono luoghi appositi per dar luogo all'imbarco e allo sbarco dei passeggeri e delle merci. Ora, siccome il principale approdo di passeggeri e di merci si fa col mezzo dell'opera che serve di scalo e per la strada ferrata e per i battelli a vapore che vanno in quella località, così nessuno può dire che questo muraglione non adempia principalmente all'ufficio di porto.

Ma si dice: guardate che, invece di essere curvilineo, di riparare un seno, è costruito in linea retta. Io vorrei un po' che il signor relatore e il signor ministro mi facessero ve-

dere quali sono le opere manufatte necessarie per costruire un porto. Se vi sono opere necessarie sicuramente sono quelle che facilitano l'approdo dei passeggeri e il carico e scarico delle merci, ma quanto all'essere il porto piuttosto protetto da una prominente naturale che da un riparo artefatto, quest'ultimo non entra punto nè poco nell'effettiva esistenza del porto.

Vi sono porti naturali i quali non sono punto protetti da opere artefatte e nei quali non esistono che dei mezzi per facilmente comunicare dalla terra coll'acqua. Ora, se in quella località si è trovato che mediante lo sporgere nell'acqua del naturale promontorio sul quale è fabbricata la città d'Arona, la località in cui si volevano praticare gli approdi per la strada ferrata era abbastanza difesa, domando io: che necessità vi era di spendere altro danaro inutilmente, mentre già si riconosceva che quella località era abbastanza protetta dalla prominente ivi naturalmente esistente?

Ma questa circostanza cambia forse l'esistenza dell'opera diretta ad agevolare gli sbarchi e gli imbarchi, lo scarico e carico delle merci? No certamente. Che sia difesa piuttosto da un'accidentalità naturale o da un'opera manufatta, purchè sia difesa, purchè ivi si possa facilmente approdare, purchè ivi si possano facilmente eseguire i carichi e gli scarichi delle mercanzie, adempirà sicuramente quest'opera all'ufficio di porto, che è l'ufficio principale al quale è destinata.

Dunque non sussiste che Arona abbia vincolata la sua obbligazione di lire 50,000 piuttosto ad un progetto che ad un altro; l'opera che si costruisce serve eminentemente per l'imbarco e sbarco dei passeggeri, pel carico e scarico delle mercanzie, è sufficientemente protetta dalle accidentalità naturali che ivi si trovano, e conseguentemente adempie sufficientemente a tutti gli uffici di porto, e, adempiendo a tutti quegli uffici, ne viene per conseguenza che il comune di Arona, il quale si era obbligato a concorrere per una data tangente in questa spesa, come spesa di porto, vi debba concorrere, perchè esso non ha una ragione al mondo per esentarsi.

Osservo di più che non è già questa una legge che noi facciamo appositamente per Arona, non è che un far rientrare Arona nella legge generale esistente per i porti di mare.

Si risponderà che Arona non è porto di mare; ma io considero piuttosto lo spirito della legge che non la stretta sua applicazione letterale. Se noi fossimo qui giudici, capisco che non potremmo obbligare Arona a concorrere nelle spese; ma noi, che siamo legislatori, dobbiamo piuttosto considerare lo spirito che la lettera di quella legge generale.

Ora vi sono centinaia di porti sul mare, che con molto piacere concorrerebbero alla spesa di un porto, se potessero ritrarne quei vantaggi che ritarrà Arona dal suo; perchè Arona, diventata capo di una strada ferrata, e porto al quale mette capo una periodica navigazione di battelli a vapore, mezzo di comunicazione internazionale che sarà di grandissima importanza, specialmente se, come si spera, avrà luogo la strada ferrata del Lucmanier, da quell'approdo che ivi faranno le merci e i forestieri che transitano per la strada ferrata viene a ritrarre tali vantaggi che superano di gran lunga quelli della maggior parte dei porti marittimi.

Consequentemente, siccome Arona profitta di questi vantaggi, giustizia richiede che concorra nelle spese che glieli procurano, e venga essa pure con questa sua speciale obbligazione a sostenere una parte di quelle spese che ad essa procurano così rilevanti profitti, spese che essa sosterrrebbe quand'anche i vantaggi fossero minori, se, invece di essere sul lago, fosse sul mare. Ma siccome grandi beni ad essa deri-

vano dalla navigazione, noi non essendo qui giudici che dobbiamo rigorosamente applicare una legge già stabilita, ma legislatori che dobbiamo farne una, dobbiamo determinare che Arona deve pagare, perchè risente un grandissimo vantaggio da queste opere, vantaggio che sicuramente è assai maggiore di quello che potrebbe risentirsi da qualsiasi altro porto, mentre, in qualunque modo esso si volesse costruire, non potrebbe mai portare una maggiore affluenza di merci e di passeggeri in quella località di quanto vi porterà questa opera, la quale fa capo da una parte alla strada ferrata, dall'altra alla navigazione dei battelli a vapore, i quali portano merci e forestieri in maggior quantità che non i piccoli battelli che in altro luogo approderebbero in Arona.

Quindi io son d'avviso che non si possa assolutamente esentare Arona dal pagamento delle 50,000 lire da essa offerte.

PRESIDENTE. La parola spetta al ministro dei lavori pubblici.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io credo che gli argomenti da me addotti per provare che quanto si è fatto non è un porto, e che l'aver prolungato alquanto il muraglione, per metterlo sotto la protezione del promontorio, si fu appunto perchè per ora il porto non si poteva costruire, i miei argomenti, dico, non furono menomamente apprezzati, poichè l'onorevole deputato Farina torna a ripetere le stesse ragioni già da me combattute.

Egli dice: non importa che sia porto naturale o artificiale, il porto l'avete, perchè vi è appunto quello spallamento naturale. Io ripeto che non esiste porto, ma solo un muraglione, unica opera che possiamo adesso eseguire (mentre la Camera si rifiuta all'immediata costruzione del porto), perchè indispensabile a mettere l'approdo sotto qualche protezione. Per avere un vero porto occorrerebbe un bacino completo, con un grande sviluppo di approdi, a cui certo non può supplire un semplice muraglione; esso basterà appena alle relazioni immediate colla ferrovia, cioè per quanto arriva da Genova o dal Piemonte, onde andare alla sua destinazione, e per quanto viene alla stazione per essere caricato sulla ferrovia e condotto a Genova e per tutto lo Stato.

Quanto poi all'altro argomento, che cioè, siccome Arona riceve un grande beneficio, così deve in proporzione pagare, io lo trovo ancora più insussistente.

Secondo me, questa pretesa non potrebbe che fondarsi sulla deliberazione del municipio, ed in tal caso, contestando esso la sua obbligazione, è d'uopo lasciare al giudizio dei tribunali competenti il decidere se la città sia o no tenuta ad osservarla; aggiungerò però che quanto in ora si domanda con questa legge è ad ogni modo necessario per compiere l'opera già avviata; e che, quando pure la città di Arona fosse obbligata a pagare, verrebbe quella somma versata nella cassa delle finanze qual prodotto casuale.

La questione rimane dunque intatta, e se il comune sarà condannato a pagare, pagherà certamente; ma il dire che debba corrispondere volenterosamente una somma, perchè ha ottenuto vantaggi dalla strada ferrata dello Stato, è tal principio che non venne mai messo in campo per altri municipi assai più cospicui, come quello di Genova, Torino e per tutti gli altri che ritrassero grandi benefici dalle ferrovie.

Ma si dice che qui trattasi non di una strada ma di un porto. Domando seusa: quando si vuole invocare il principio, che beneficio ottenuto debbe avere per corrispettivo onere sopportato, tanto fa che la strada ferrata arrivi ad un porto, come se passi o finisca in una stazione qualunque. Dunque ripeto che la somma che ora vi è domandata è necessaria per compiere l'opera, e che, riguardo all'offerta di Arona, la que-

stione deve essere sottoposta ai tribunali competenti e non decisa dalla Camera.

Quando poi quel comune fosse condannato, verserebbe il denaro nelle casse erariali qual prodotto eventuale delle finanze, e non del Ministero dei lavori pubblici.

DELLA MOTTA. Dirò brevi parole a fine di domandare alcuni schiarimenti su questa discussione. Il signor ministro si lagna che le sue parole relativamente alla natura dei lavori di cui si tratta, e rispetto all'obbligazione del municipio di Arona di concorrere alla formazione del porto, non giunsero a persuadere gli onorevoli preopinanti. In quanto a me prescindere dalle quistioni fondamentali in questo progetto di legge, che vertono sull'essersi la spesa fatta prima di avere ottenuto il voto della Camera, e sul vedere se questa legge sia una parte del progetto già presentato, o se sia una cosa nuova; osserverò che, per l'incidente sollevato intorno al concorso del municipio di Arona, la cosa si è messa in una discussione affatto nuova, e si tratta di sapere se le opere fatte possano o no servire ad un porto, onde si verifichi il caso per cui quel concorso era stato offerto. Ora, come possiamo noi decidere su di ciò se non abbiamo un disegno da cui risulti quali sono questi muri od opere, e che servizio prestino?

Si dice che una parte di questi muri servono di sostegno alla strada ferrata, un'altra parte di riparo dai venti...

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Se mi permette le darò una spiegazione di fatto, onde il suo discorso proceda più facilmente. Non è che il muraglione serva parte ad uno scopo, parte ad un altro; esso, per tutta la sua estensione, è destinato principalmente a sostenere il grande terrapieno su cui posa la strada ferrata, ma giova pure all'approdo dei battelli.

DELLA MOTTA. Ringrazio il signor ministro delle sue spiegazioni, ma queste vengono appunto anche in appoggio di quello che ho detto, che manchiamo di riscontri di fatto, e se avessimo avuto un piccolo disegno topografico avremmo potuto farci un'idea più chiara della questione.

Il signor ministro ha parlato nel senso bensì di domandare la somma necessaria, direi, materialmente, a soddisfare queste spese, indicando che, qualunque fosse per essere il debito del municipio di Arona, figurerebbe come attività di altro bilancio, e non torrebbe la necessità di autorizzarlo a pagare sul bilancio dei lavori pubblici questa spesa, ma ne ha parlato altresì come se i lavori fatti fossero tutt'altra cosa di quella del porto già in progetto, avuto in vista dal municipio di Arona, nel fare la sua offerta. Di più, il signor ministro ha parlato in un senso in cui mostrava assolutamente di non avere per nulla intenzione di sottoporre ai tribunali la questione, se Arona dovesse o no contribuire; d'altronde non ci disse il Ministero, e sarebbe bene che ci dicesse, se ha interpellato il municipio di Arona in proposito del pagamento delle lire 50,000 suddette, e se Arona siasi rifiutata a pagare per tale o tal altra ragione. Questi sono tutti dati di fatto in mancanza dei quali rimane vaga e confusa la discussione del punto incidentale che ha pure la sua importanza nella questione di massima intorno al progetto di legge.

Non mi pare che la discussione sia finora giunta a tal punto da potersene fare chiara opinione. Quindi io deploro che il progetto sia venuto immaturo, senza quegli schiarimenti di fatto, i quali avrebbero, a parer mio, evitate molte discussioni, e ci metterebbero nel caso di sapere anzitutto ben comprendere quale sia la natura delle opere di cui con questo progetto si chiede autorizzata la spesa, e quale relazione abbiano queste opere coll'antico progetto del porto, e se in parte siasi già provveduto con quelle a quanto Arona aveva

in vista quando ha fatto la sua offerta di lire 50,000 per la costruzione di un porto.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Il Ministero ha presentato il progetto con tutti i dettagli.

TORRELLI, relatore. Comincio a rispondere alle osservazioni testè messe in campo dall'onorevole Della Motta; in questa legge, come in tutte le altre, e più specialmente dove vi sono disegni e piani, questi si mandano alla Commissione, e tutti i deputati hanno il diritto di recarsi a prenderne visione; se in ogni legge che riposa sopra piani e disegni si dovessero riprodurre anche in piccola scala e distribuire ai singoli deputati, io credo che si farebbe una spesa del quadruplo di quella che si fa.

Se il deputato Della Motta avesse desiderato vedere il piano, non avrebbe avuto che a chiederlo, ed io mi sarei affrettato a darglielo.

Rispondendo ora in merito alla questione principale, io credevo realmente che la lettura dell'ordinato del Consiglio comunale, siccome è quello che costituisce il debito che si è assunto la città di Arona, servisse ad illuminare tutti sulla vera natura dell'offerta; mi sono ingannato, perchè scorsi che ha illuminato taluno in modo un poco singolare, come, per esempio, l'onorevole Farina. Avendo letto quest'ordinato più volte che non l'abbia fatto l'onorevole preopinante, potrò forse precisarne meglio il significato.

L'ordinato consta di due parti nettamente divise. Una riguarda il concorso per venire in aiuto alla ferrovia, ed è la cessione dei terreni necessari per erigervi la stazione. Il comune si è assunto sotto questo rapporto una obbligazione molto lata, non specificando tampoco un perticato, ma sottoponendosi alle esigenze di quanto occorre per la stazione. Il municipio ha mantenuto scrupolosamente la sua promessa; nè si creda che fu poca cosa se si considera che i terreni ivi adiacenti furono venduti 4 o 5000 lire la pertica milanese, che equivale a circa 50,000 lire la giornata. Cominciamo dunque a constatare un sacrificio che fu fatto senza la minima esitanza, e questo come prova del buon volere del comune.

La seconda parte è quella relativa al porto.

Ieri, quando non si conoscevano bene i termini, si metteva da taluno in dubbio che vi fosse precisamente questa espressione: *pel porto*; ma questo dubbio non può più oggi averci da alcuno, poichè la cosa è nettamente definita. L'ordinato del Consiglio dice inoltre che: *il porto è un bisogno sentito da più anni.*

Quindi dobbiamo cominciare ad eliminare l'idea che voleva mettere avanti l'onorevole Depretis, che era un'offerta per la strada ferrata sotto altra forma della prima e nulla più. È dunque un bisogno sentito da anni, ed infatti questa città ha in ora un piccolissimo porto che non serve a contenere il quarto delle barche che si presentano nei giorni di mercato.

Il fare un porto era pel Governo una necessità dipendente anch'essa dai bisogni dello Stato, e se il comune non avesse offerto nulla, non credo che sarebbe venuto in mente a nessuno di non voler fare il porto se la città non vi concorreva; in quella vece il comune si offrì spontaneo, ma naturalmente per concorrere ad opera che torni utile anche al comune. Ora qual è quest'utilità? È quella che deriva dal sostituirsi un porto grande al suo piccolo. Ora vediamo se il semplice muraglione che serve come un lato del porto adempie a questa condizione.

Ieri ebbi già l'onore di dire alla Camera che il muraglione fu eretto in quella parte della spiaggia che offriva il luogo più sicuro di sbarco per molte barche; dissi ancora che, essendo contemporaneo l'arrivo e quasi contemporanea la partenza,

una linea estesa era un vero bisogno; ma ben lontano dal soddisfare a questo, il muraglione ha tolto il comodo della spiaggia; dunque non è certo sotto questo rapporto che può dirsi utile. Ma si dice: anche fatto il circolo intero, ossia il porto compiuto, non cambia la natura di quel lato. Rispondo che il porto compiuto mi dà l'utile della sicurezza per tutte le barche.

Ecco quello che si voleva, sapendosi benissimo che il muraglione avrebbe tolto l'uso di quella spiaggia; ma ora non si ha quella e non si ha la sicurezza. Ma l'onorevole Farina parmi abbia detto che, se ritenevasi il porto abbastanza buono pel Governo, essere lo doveva anche pel comune.

Anzitutto mi si permetta di osservare che il giudizio dei periti è tutt'altro che un giudizio che accenni in modo assoluto a questa sicurezza che le opere attuali bastino; è un supposto, è una speranza che basti per ora; ma, prescindendo da questo, non è esatto il dire che, perchè serve ai battelli a vapore, serve anche pel comune d'Arona. Appunto perchè serve ai battelli quel luogo dovrà sempre essere sgombro dalle barche; le due scabee sono certo sufficienti per i battelli che non arrivano a 10, a 20 e più assieme, ma ad uno ad uno; ma ponete il caso non solo possibile, ma ordinario di tutti i giorni di mercato, quando entro un breve spazio di tempo arrivano 60, 80, e nell'epoca delle vendemmie, perfino 100 e più barche, e poi dite se saranno due scabee che possano servire ai bisogni, e se l'essere sufficiente per i vapori possa essere ragione che è sotto questo rapporto sufficiente anche come porto pel comune; questo sarebbe un giocare di parole, perchè porto non può esserlo nel senso che dev'essere sgombro dalle barche, altrimenti non vi si possono muovere i vapori, come non lo è nel senso che difenda dai venti.

L'onorevole Farina dice che, secondo il nuovo progetto inoltrandosi 24 metri più a settentrione, si ha un promontorio che serve di un lato del porto. Questo è verissimo, ma per i battelli a vapore, perchè essi possono profittare di questo prolungamento, ma non per le barche comuni le quali non ne possono profittare. Quindi sussiste pienamente che, fatto il muraglione, non si può dire esista il porto quale è contemplato nell'ordinato del comune, il quale diceva volere con questo rimediare ad un bisogno sentito da più anni; ora si vorrà dire che il bisogno fosse di questo muraglione e non piuttosto di un porto circondato dai quattro lati e difeso dai venti?

Dunque vede la Camera come dopo questa esposizione dei fatti che spiegano anche i veri motivi dell'ordinato del comune di Arona sarebbe veramente singolare il voler dare a quel muraglione, ora tanto discusso, il titolo di porto. Del resto io posso assicurare la Camera che probabilmente non si verrà a questione alcuna dinanzi ai tribunali, quantunque io creda che qualunque nostra decisione non potrà mai cambiare la natura della questione che è essenzialmente giuridica; ma, ripeto, io sono intimamente persuaso che non si verrà a tal uopo dinanzi ai tribunali, perchè quel comune che ha dato prova di essere così pronto ad adempiere alla sua prima obbligazione che era quella di dare i terreni, non si mostrerà certamente da meno, rispetto a questa sua seconda promessa. Certo però che, se si pretendesse tal concorso pel solo muraglione, avrebbe, non uno, ma cento diritti di opporvisi, ma, sussistendo sempre nel comune il bisogno di un porto, si potrà venire d'accordo col Governo e fare tal opera che sia di utile a tutti, e che mentre torni utile anche allo Stato per aumentare la sicurezza del porto, serva pure allo scopo cui mira, ed ha mirato il comune di Arona, quando decretava il sussidio.

FARINA P. Non è certamente per negare chiaroveggenza al deputato di Arona che io mi sono opposto alle sue osservazioni, ma essendo esse in favore di quel comune, mi è sembrato che se ne potessero opporre alcune altre desunte dalle norme generali.

Ora in tutti i porti dello Stato i muri di sostegno dei terreni, i terrapieni sono considerati come opere del porto, e ne viene pagata una parte dalle città che posseggono il porto medesimo.

L'onorevole signor ministro ha citato l'esempio di Genova; ma parmi che questa citazione stia appunto contro la sua tesi, perchè, se quest'opera si facesse a Genova, Genova invece di concorrervi per 50,000 lire, come dovrebbe Arona, vi concorrerebbe per tre decimi portati dalla legge.

PALROCAPA, ministro dei lavori pubblici. Portati dalla legge!

FARINA P. Conseguentemente vede il signor ministro che egli, invece di addurre una ragione in sua difesa, ne ha adottata una contro di sé.

Se non che l'onorevole deputato di Arona disse che, quando il Consiglio di quella città opinò che fosse necessario un porto, aveva in vista la navigazione che esisteva allora, e voleva un porto adattato alla navigazione che si faceva in quel tempo.

L'onorevole deputato di Arona cade in errore, a parer mio. Arona voleva un porto adattato alla navigazione che avrebbe avuto luogo in seguito alla costruzione della strada ferrata. Ora la navigazione che avrà luogo in seguito alla costruzione della strada ferrata è quella che si fa coi battelli a vapore, e non più colle barche, perchè ovunque la navigazione ordinaria è venuta a concorrenza colla navigazione a vapore, specialmente nei casi di navigazione di costa, questa ha fatto cessare pressochè interamente la navigazione a vela, e vi si è sostituita.

Ora, secondo l'onorevole deputato di Arona, che cosa avverrebbe? Avverrebbe che Arona avrebbe votato quella forma di porto di cui non avrà bisogno, escludendo quella di cui avrà bisogno effettivamente. Dunque precisamente a termini del deliberato del comune di Arona, esso deve essere tenuto a concorrere in questa spesa.

Del resto mi pare che, a fronte di queste osservazioni, a fronte della generalità del modo, con cui i muraglioni che sostengono i terrapieni sono considerati in tutti i porti dello Stato, non si possa assolutamente rinvocare in dubbio, che il muraglione di Arona non sia ad un tempo anche un'opera di porto, perchè, se serve da una parte a sostenere la stazione della strada ferrata, serve dall'altra, come lo disse lo stesso signor ministro, a facilitare l'approdo dei battelli a vapore.

Ma, si dice, questa non è un'opera che ripari dai venti. Io rispondo: o l'opera serve per i battelli a vapore, ed abbiamo già mostrato, e per le norme generali e per la natura della navigazione, che si deve necessariamente sostituire a quella attualmente vigente a vela, che l'opera è di porto, oppure non serve per i battelli a vapore, ed allora io darò la palla nera, perchè è inutile che spendiamo 300 mila lire per un'opera inetta ad adempiere il principale ufficio cui è destinata.

O serve o non serve. Se serve, è opera di porto, ed appunto perchè serve deve essere considerata come opera di porto; se poi non protegge dai venti, allora non si faccia, perchè gettiamo via 300 mila lire.

Da questo dilemma non si sfugge. Ma il Ministero non può presentare la legge e dire che l'opera è inutile; dunque deve anche ammettere che è opera di porto, perchè è sufficientemente riparata, e serve a quella principale e più grande navigazione, che colà deve necessariamente avere luogo.

Da ciò parmi dimostrato che Arona deve concorrere per chè quell'opera non può considerarsi altrimenti che come opera di porto adattata alla navigazione a vapore che si sostituisce alla precedente a vela.

Per conseguenza io credo che non si possa esonerare Arona da questo concorso.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Depretis.

DEPRETIS. Io sarò breve. Quali fossero le intenzioni del municipio di Arona quando deliberò di offrire 50 mila lire come sua quota di concorso nella spesa del porto, io credo che noi possiamo desumerlo dalle parole profferite dallo stesso signor ministro quando annunciava alla Camera quest'offerta. Egli diceva: « gli studi fatti assicurano potersi quest'opera attuare colla spesa di lire 300 mila, la quale non andava tutta a carico dell'erario nazionale, perchè i cittadini di Arona con spontanea deliberazione del Consiglio comunale, che molto li onora, non solo offrono allo Stato gratuitamente il terreno occorrente alla stazione sino alla riva del lago, ma per la costruzione di questo aggiungono del proprio denaro lire 50 mila. »

Se il municipio di Arona avesse offerto questa somma solo come corrispettivo di un vantaggio che mirava ad ottenere per suo conto proprio, in che consisteva questa generosità che il signor ministro veniva ad encomiare innanzi alla Camera? Come mai il ministro avrebbe potuto mettere innanzi questa cifra delle lire 50 mila per far apparire minore la spesa di lire 300 mila che lo Stato doveva assumersi se l'accennata somma di lire 50 mila fosse stata offerta non per scemare la spesa dello Stato, ma in compenso di tanti speciali vantaggi che dovessero derivare al comune? Io credo che, interpretando schiettamente le parole del signor ministro, esse non hanno altro significato fuori di questo, che l'offerta di Arona era fatta allo Stato in compenso dei vantaggi che derivavano generalmente a quella città dalla strada ferrata e dalle opere relative al porto, ed in diminuzione della spesa cui lo Stato si assoggettava.

Il signor ministro diceva che questa offerta fu fatta un anno prima, ed il deputato Torelli aggiungeva che si sentiva, da molto tempo, il bisogno del porto, e che per questo antico bisogno, indipendentemente dalla strada ferrata, si è fatta l'accennata offerta.

Che si sentisse il bisogno un anno o più anni prima, io nol contesterò; ben mi preme di constatare che si è detto che si sentiva questo bisogno solo quando era presentato o stava per presentarsi il progetto di legge relativo alla strada ferrata. La Camera si sovrerà come in quella circostanza vari municipi desideravano che la strada prendesse una piuttosto che un'altra direzione.

Certo non mi si contenderà che, se allora il Governo avesse detto al municipio di Arona, badate: lo Stato ha d'uopo del vostro concorso per la somma di lire 50 mila; oh! sicuramente per ottenere l'immenso beneficio della strada, il municipio di Arona avrebbe fatto un sacrificio ben maggiore. Il deputato Torelli ha aggiunto che il comune di Arona vuole un porto che serva ai suoi bisogni particolari, quindi che bisogna costruire un porto che sia cinto da tre lati e sicuro dai quattro venti, che serva non solo alla strada ferrata, ma anche per il minuto commercio aronese.

Ma il municipio di Arona doveva spiegare chiaramente queste sue belle pretese; doveva dire che non intendeva di sborsare le 50 mila lire se non nel caso in cui il porto fosse costruito in quelle determinate proporzioni. Ora questo non fu detto. Del resto veda la Camera dove ci condurrebbe il sistema del signor ministro e dell'onorevole Torelli.

Chi è competente a decidere se queste opere bastano ad assicurare il servizio della strada ferrata e a far sì che si debba ritenere il porto compiuto? È il Governo. Ammettete il sistema del signor ministro, prolungate pure ancora il muraglione, costruite uno o due moli di difesa del porto, ed allargate quanto volete il bacino: il municipio potrà venire sempre a dire: queste opere non sono bastanti per servire ai miei bisogni. Ora veda la Camera se nell'esecuzione di quest'opera le convenga assoggettarsi alle esigenze più o meno cavillose di un comune.

Tanto il relatore poi che il signor ministro hanno sempre insistito nel dire che si trattava di un solo muraglione, fortunatamente che la relazione parla anche del bacino.

Certamente un avvocato che avesse assunto la difesa della lite del municipio di Arona avanti i tribunali, non parlerebbe nè punto nè poco del bacino, ma solo del muraglione. Direbbe, come il signor ministro, che questo è il sostegno della strada ferrata che non ha niente a che fare col porto, che porto non esiste; questo lo potrebbe benissimo allegare un avvocato del municipio avanti i tribunali, ma un ministro avanti alla Camera, mi permetta che glielo dica, non è questo il linguaggio che deve tenere. Il porto, bene o mal fatto, dal momento che presta il suo servizio, dal momento che esiste, dal momento che il movimento il più importante che si eserciterà in esso può farsi, io credo che non si possa più dubitare che il municipio di Arona è obbligato a concorrere nella spesa.

Io non entrò nella questione se si possa dire e stabilire in questa Camera che il municipio di Arona deve pagare, o se la questione, come dice il signor ministro, debba essere portata innanzi ai tribunali. Bene io sostengo che noi abbiamo ragione di dire al signor ministro: perchè avete tanto tardato ad esigere che il comune di Arona soddisfacesse alla sua obbligazione?

Del resto non crederei difficile impresa il sostenere che noi possiamo stabilire in questa stessa legge che la quota di concorso del municipio di Arona nella spesa di costruzione del porto dev'essere in conformità della sua offerta determinata nella somma di lire 50,000, e che questa somma debba essere fin d'ora portata in una categoria del bilancio attivo. Questa anzi sarebbe la decisione la più ragionevole a cui si dovrebbe attenere la Camera.

RATTIAZZI, ministro di grazia e giustizia e reggente il Ministero dell'interno. Le ultime parole del deputato Depretis mi obbligano a fare brevi osservazioni sul merito della questione.

Sonò due giorni che si discute per vedere se il municipio di Arona sia o no tenuto, in forza dell'offerta che fece nel 1852, a concorrere per la somma di lire 50,000 nella formazione dell'opera di che si tratta; la questione dipende dal vedere se ora si stia formando un porto, ovvero un muraglione; se il municipio di Arona siasi obbligato a concorrere nella spesa pel solo caso della costruzione di un porto, o veramente la sua offerta debba avervi per obbligatoria ancorchè si tratti della formazione di un semplice muraglione.

Io credo, o signori, che la Camera non possa dare un giudizio in questa materia; il determinare se in virtù dell'offerta che il comune fece, come avrebbe potuto farla un semplice particolare, possa in oggi lo stesso comune essere tenuto al pagamento di una data somma, il determinare, dico, se i termini dell'offerta sieno tali che debbano limitarsi ad una data opera, oppure debbano estendersi ad un'opera diversa, spetta al giudizio dei tribunali.

Il Governo in questa parte non è che un semplice con-

traente, e l'obbligazione del municipio d'Arona nasce da un contratto, dal contratto cioè che si forma mediante l'offerta da un lato e l'accettazione della medesima dall'altro. Ora le obbligazioni derivanti da un contratto non cadono nel dominio della Camera, e possono tanto meno cadere nel dominio di una delle parti. Se si ammettesse la teoria dell'onorevole Depretis e di coloro che sostengono questo punto, ne verrebbe che il Governo sarebbe giudice in causa propria, ancorchè si trovasse in conflitto con un privato, ovvero con un municipio, che nelle materie contrattuali è affatto indipendente e vuol essere trattato con parità di ragione.

È dunque manifesto che la Camera non può dare alcun giudizio. Ciò che essa può fare supponendo nel municipio la obbligazione di concorrere per la somma di lire 50,000 nella costruzione dell'opera in discorso si è di eccitare il Ministero a far valere tali ragioni. A ciò si restringe il diritto della Camera e l'obbligazione del Governo si è di esaminare se, avuto riguardo all'opera che viene eseguita, l'obbligazione che erasi contratta dal municipio di Arona di concorrere nella spesa per la somma di lire 50,000 debba produrre il suo effetto giuridico. Ma ciò è affatto estraneo alla questione attuale. Ora di che si tratta? Ora trattasi di vedere se si debba o no concedere la somma di lire 300,000 al Ministero dei lavori pubblici per la costruzione dell'opera progettata.

Gli onorevoli oppositori dicono: non vogliamo dare che 250,000 lire perchè il municipio di Arona deve concorrere per la concorrente di lire 50,000. Però il municipio di Arona crede di non dovervi concorrere; spetterà dunque ai tribunali il decidere; ma intanto mentre non si sa ancora se detto municipio potrà essere costretto a pagare detta somma, se la Camera non concede il credito di lire 300,000, l'opera non si compie. Il volere dunque ridurre la somma dimandata a 250,000 lire è lo stesso che negare al Ministero i mezzi di eseguire l'opera. Ciò che deve fare la Camera si è di concedere la somma chiesta di lire 300,000, ed eccitare il Ministero a far valere le ragioni pel pagamento della quota a cui si obbligò il municipio di Arona; dato poi che esso municipio venga condannato, egli verserà la somma dovuta, non già nella cassa del Ministero dei lavori pubblici, ma in quella delle finanze. Frattanto l'opera non si potrebbe certamente eseguire con questa semplice ragione di credito che potrebbe scomparire dinanzi ai tribunali; per eseguirla richiedesi una somma di cui il Ministero possa effettivamente disporre.

Per queste considerazioni io non entrò ad esaminare se la città di Arona sia o non sia tenuta ad eseguire il promesso concorso.

La questione è grave, ed a ragione appunto della sua gravità non conviene che in una discussione parlamentare si mettano innanzi certi principii che potrebbero per avventura indirettamente influire sull'azione dei tribunali, ed in certo modo pregiudicare all'amministrazione della giustizia.

E pertanto pregherei la Camera di non fermarsi maggiormente sopra questa controversia, ma di voler approvare, se lo trova accettabile, il progetto del Ministero.

MELLANA. Io accetto intiera la logica argomentazione dell'onorevole guardasigilli; ma osservo che tutto il suo stringente raziocinio poggia su di una base che non esiste. Egli ha supposto che la legge per la costruzione di un porto in Arona di già sussista, e che votando quella legge, la Camera abbia di già accettata e quindi resa perfetta l'obbligazione delle lire 50,000 fatta da Arona; all'incontro deve ricordare che la domanda fatta di un credito per la costruzione di quel porto nel bilancio del 1854 fu respinta dalla Camera; che la legge da poi proposta per tale oggetto nel giugno scorso non

venne nè discussa nè approvata, e così la questione è ancora vergine e che quindi rimane questione legislativa e non giudiziaria, perchè quella proposta dagli Aronesi non è ancora da noi accettata...

MATTAZZI, ministro di grazia e giustizia e reggente il Ministero dell'Interno. Se non è accettata vuol dire che il municipio la ritirerà, appunto perchè non gli può nascere obbligo salvochè in forza dell'accettazione dell'offerta.

MELLANA. Lo so anche io che il contratto non è perfetto e che quindi può quel municipio ritirare la sua offerta e ridersi di un giudizio ove glielo si volesse intentare, ed è per ciò che insisto perchè vi si provvegga legislativamente. E sa il signor ministro la ragione per la quale può ora impunemente quel municipio ritirare la fatta offerta? La ragione si è perchè il suo collega, senza essere autorizzato, ha posto mano alle opere, e vi pose mano senza definitivamente vincolare il municipio. Ripeto quindi che la sua argomentazione mancava di base, inquantochè non si tratta di vedere qui se l'offerta fatta e non accettata possa legare ancora quel municipio; ma si tratta di vedere se la Camera voglia assentire fondi per la costruzione di un porto ad Arona (i lavori già fatti sono un fatto, non un diritto, perchè incostituzionalmente principiat); quindi la Camera, nel dare l'assenso per tali lavori, può apporre la condizione del concorso del municipio di Arona; se quel municipio si rifiutasse, l'opera non sarebbe eseguita; per le opere già arbitrariamente eseguite vi penserà il Ministero. Noi intanto, mettendo la condizione, siamo nel nostro diritto e facciamo quello che giustizia esige facendo anche l'interesse delle finanze nazionali.

MICHELINI G. B. Alle cose dette dal signor ministro ha già risposto l'onorevole Mellana.

Essendo la prima volta che il Parlamento si occupa di questo affare, non ha potuto sinora esservi contratto, per mancanza di una delle parti contraenti. Se l'onorevole ministro avesse mantenute le promesse fatte quando presentava la legge si dovrebbe far ora il contratto.

Io ammetto poi l'esposizione dei fatti quale l'abbiamo udita dall'onorevole relatore, ma da essa mi pare doversi dedurre essere per lo meno dubbia l'interpretazione della deliberazione di Arona.

Gli onorevoli Farina P. e Depretis credono che il municipio è obbligato a pagare le 50,000 lire; credono l'opposto l'onorevole ministro dei lavori pubblici ed il signor relatore. Spetta ai tribunali ad interpretare quella deliberazione.

Noti la Camera che questo stesso progetto, di cui ora per la prima volta ci occupiamo, porta il titolo di costruzione di un porto sul lago Maggiore, e di porto appunto si parla nel testo della legge; dunque voi volete costruire un porto.

Ad ogni modo ripeto che spetta ai tribunali il decidere; ma spetta a noi il tutelare gli interessi della nazione; epperò io dico al ministro che, ove il comune di Arona ricusi di pagare, esso deve azionarlo in giudizio; anzi, siccome le 50,000 lire formano un reddito del Governo, così esse devono essere iscritte nel bilancio attivo del 1856 ad apposita categoria. Io invito a farlo l'onorevole relatore, che so essere membro della Commissione di quel bilancio.

Che, se per avventura le finanze dello Stato dovessero perdere quelle 50,000 lire, se i tribunali assolvessero il municipio di Arona, allora io non potrei dare molta lode ai signori ministri del modo con cui essi hanno tutelati gli interessi della nazione.

Come? Si fa una spesa così grande, una spesa di oltre mezzo milione, la quale torna grandemente utile alla città di Arona, e questa città non vi concorre? Ma ciò è contrario non sola-

mente ai principii generali di legislazione, i quali dicono che *ubi est commodum, ibi et incommodum*, ma è anche contrario ad altre leggi nostre che regolano materie identiche. Difatti il regolamento del 1817, che determina la competenza delle spese dei ponti, strade ed altre opere pubbliche, è basato principalmente sul principio che questo concorso debba avere luogo in proporzione dell'utile; parimente la legge che abbiamo sancita, non è guari, sopra i porti, ha pure per fondamento lo stesso principio. Si aggiunge che alla costruzione delle strade ferrate, che si sono fatte, sono sempre concorse anche le provincie ed i comuni che ne sentono utilità. Per esempio, la provincia di Cuneo, i comuni di Cuneo e di Fossano hanno fatto sacrifici, ed è giustizia perchè si facesse la strada ferrata sino alle vicinanze di quelle città.

Questa regola applicasi anche alle strade reali; per esempio il ponte sopra Stura presso Cuneo è stato costruito col concorso di quella divisione. Ora dunque perchè il comune di Arona dovrà essere esente da questo concorso? Perchè, se si fa una spesa ragguardevole che tornerà molto utile a quella città, non dovrà essa concorrervi? Ripeto non essere molto da lodare i ministri i quali non ne l'hanno obbligata.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Osserverò solo che non sta il principio posto in campo dall'onorevole deputato Michelini che in tutte le opere pubbliche, che sono anche utili alle provincie ed ai comuni, debbano pure concorrere e comuni e provincie.

Questo non è un principio assoluto, giacchè nelle spese delle strade reali, per esempio, non concorrono nè i comuni nè le provincie, e nelle strade ferrate dello Stato, nè provincie nè comuni sono mai stati chiamati ad obbligatorio concorso. Perchè, se altrimenti fosse, non si sarebbe dovuto far concorrere Genova, Alessandria ed altre città che si trovano sulla linea della strada ferrata eseguita dallo Stato? Egli ha citato il comune di Cuneo che ha concorso nella costruzione della ferrovia; ma il caso è ben diverso. Quel comune ha ciò fatto per decidere una società privata ad eseguire l'opera. Questa società ha fatto i suoi computi, ha raccolto capitali, e quindi ha dette al municipio di Cuneo: io condurrò la strada fino alla vostra città se voi concorrerete nella spesa; ciò, ripeto, nulla ha che fare col principio, in forza di cui si vorrebbe obbligare la città di Arona a concorrere in dipendenza dell'oblazione che ha fatto.

Nè io ho mai detto che mi rifiuterò a promuovere il pagamento della somma offerta; solo dico che, se il comune sarà condannato, allora esso pagherà le 50,000 lire, ma che frattanto io non posso ora valermi di questa somma per far progredire i lavori.

DELLA MOTTA. Io aveva chiesto qualche spiegazione in sussidio alla mia ignoranza sui dati di fatto da cui dipende il giudizio dell'incidente relativo al concorso di Arona, incidente il quale mi pare abbia anche una grande importanza circa il giudizio stesso della legge, perchè si tratta di una spesa la quale non so se vada d'accordo con quella che era già stata progettata e presentata alla Camera per la formazione del porto di Arona, perchè si tratta di spesa per la quale si domanda un *bill* di indennità che sarebbe più rilevante se si trattasse non solo di sanare una irregolarità di forma nel modo di esecuzione, ma anche una mutazione per cui si pericolasse di perdere la somma offerta dal municipio di Arona.

Quando io ho sentito che il signor relatore mi esibiva carte e tipi ho creduto che avrei trovato in esse tutto quello che poteva desiderare, quasi mi credeva di dovermi in certa maniera rimproverare di non aver domandato spiegazioni e

visione dei tipi prima della pubblica discussione; ora però debbo dire che la cosa è tutto altrimenti, mentre le carte da lui esibitemi non mi danno per nulla la luce che io chiedeva. I tipi circa la linea e la forma del muraglione non dicono niente sulla località e sugli effetti di questo murazzo.

Io domandava di vedere quale fosse veramente il servizio di questo murazzo, quale fosse la sua relazione col promontorio, di quale utilità divenisse perciò il promontorio riguardo al servizio del porto, per poter decidere se questa opera fosse o tutto od una parte del porto costruendo.

Dai semplici disegni del murazzo non si può vedere nulla di ciò. Il murazzo potrebbe benissimo essere posto in qualunque luogo, aver costato le 300,000 lire, ed essere stato fatto con ogni desiderabile economia; ma da ciò non si può concludere in che ragione esso sia verso i venti, nè come e quanto valga a riparo delle navi, e alle utilità che si attendono dal porto.

La spiegazione che io desiderava e le mie osservazioni non credo che fossero affatto fuor di luogo, trattandosi di una questione dipendente in gran parte dai dati topografici; io veggio spesso unite ai progetti di legge di tal fatta non già le copie dei disegni che si fanno dagli ingegneri per la costruzione delle opere (e per verità non mi venne mai in capo di chiedere questo nel nostro caso), ma vedo spesso uniti ai progetti di legge dei *croquis* fatti a semplici grandi linee indicanti la località. Ed io credo che la discussione sarebbe stata molto meno confusa se si fosse potuto vedere qual linea si sia seguita in quest'opera, e come il nuovo muro si congiunga al promontorio, come serva di sostegno alla strada, come di riparo alle navi.

Del resto, io credo benissimo che, quanto alla questione legale, non sarebbe qui il caso di discuterla; quanto alla finanziaria io stimo certamente che, se si approva questa spesa, deve essere tenuto calcolo dell'offerta di Arona, e deve essere iscritta nel bilancio; e tanto più la si deve inscrivere, quanto più nella Camera stessa si fecero molte difese del municipio di Arona, come per assolverlo da questa spesa.

Io non credo che lo Stato abbia a passarvi sopra senza nemmeno sperimentare quali possano essere le sue ragioni. Se avessimo già una negativa del municipio, sarebbe il caso che il Ministero ricorresse ai tribunali per obbligarlo alla osservanza della sua offerta, a titolo e misura, ben s'intende, di ragione; ma noi sappiamo ora, per quel che dissero gli onorevoli signor ministro e il signor relatore, che in realtà il municipio finora non si è rifiutato. Speriamo che non ricuserà la sua offerta, ma appunto perchè si sono dette molte cose or ora nella Camera, che tenderebbero all'opinione che abbia ragione di esonerarsi da questa spesa, e gli varrebbero a difendersene, io credo sia tanto più necessario inscrivere, qualora la legge passi, in bilancio la sua offerta delle 50,000 lire, appunto per ovviare ad ogni sinistro effetto di queste difese.

Del resto se il comune farà delle difficoltà, allora giudicheranno i tribunali.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Pernati.

PERNATI. Io ho chiesta la parola per fare alcune osservazioni essenzialmente di fatto sulla questione che ci trattiene da due giorni. Non tratterò la questione dal punto di vista, sotto cui la pose l'onorevole deputato Depretis. Egli diceva che il concorso di Arona deve essere mantenuto fermo, perchè Arona aveva voluto con esso determinare l'arrivo della ferrovia in Arona e la sua congiunzione colla navigazione.

Su questo punto non mi arresterò; è una questione di

buona fede; si tratta di conoscere quale sia stata la vera intenzione del comune di Arona nel fare la sua offerta, e gli argomenti ne furono sviluppati.

Io stimo opportuno di entrare piuttosto in una questione di fatto, di indagare cioè se siansi adempiti gli estremi previsti in quella offerta fatta per la costruzione di un porto.

Signori che cosa è un porto? Non è altro, io credo, che un complesso di opere tendenti a stabilire un comodo e regolare approdo, ed a dare alle navi la difesa di cui hanno d'uopo contro i venti e le burrasche.

Ora vediamo se ciò è stato o viene eseguito col progetto del Ministero.

Il progetto, come vi fu espresso dall'onorevole signor ministro e dall'onorevole relatore, consiste in un gran muraglione ed in uno scavo sopra una larga zona. Abbiamo veduto che il muraglione si protende fin sotto il promontorio naturale che sporge inferiormente ad Arona. Questo si fece con ottimo consiglio, imperocchè credo che, mediante quest'opera, si rende inutile quella ulteriore di un porto, inteso nel rigore della parola, e che, se questo si facesse, sarebbe una spesa sprecata.

Infatti, per quanto concerne l'approdo, è chiaro che, sopra una linea di 120 metri, quanto è lungo questo muraglione, si ha uno sbarco comodissimo. L'onorevole Torelli diceva che esso non basta per 100 o 120 battelli che vengono nei giorni di mercato in Arona; il ministro diceva: io non voglio che ai piedi di questo muro vi sia ingombro. Dunque, dicono, esso non serve per il commercio di Arona; ma io osservo che il muraglione sarà costruito in modo che debba essere al piano dei battelli a vapore, cosicchè, nella sua parte superiore, servirà al carico e scarico dei medesimi. E siccome dal muro discendono varie scalee, è evidente che per mezzo di esse il muro servirà per i piccoli battelli.

Dunque è chiaro che i piccoli battelli possono anche approdare a questo muraglione. Però il signor ministro diceva: io voglio che il sito sia sgombro; risponderò anzitutto che, se si vuole che questo muraglione assolutamente sia sgombro, a molto maggior ragione si sarebbe dovuto volere che fosse sgombro il muraglione che doveva formare il lato verso terra del porto medesimo. Eppure voi ammettete ed ammettete che, ove si facesse un porto, i piccoli battelli d'Arona se ne sarebbero serviti. Non v'ha ragione di differenza di trattamento, e l'approdo dovrete, colle opportune cautele, permetterlo ora in questa rada assai più facilmente che nel porto, perchè egli è chiaro che il movimento entro un porto è molto più imbarazzato di quello che sia lungo un muro che presenta una linea retta.

Dunque non credo che possano stare queste contrarie osservazioni, e ritengo che per l'approdo dei battelli gioverà più questo muraglione che non il porto, talchè deve sussistere l'offerta del concorso d'Arona.

Se questo progetto adempie alla prima condizione di un porto, quella cioè di facilitare l'approdo delle barche, ora intendo di provare che l'opera progettata serve anche alla difesa delle barche medesime, e questo è l'oggetto speciale per cui si può dire che essa tien luogo perfettamente di un porto. Ed infatti avete sentito, o signori, che questo muro si interna fin contro un promontorio naturale, e che lo scavo si porterà parimente fin sotto il promontorio stesso. Ciò farà sì che dietro questo promontorio le navi saranno naturalmente difese, e per provarlo mi occorre di fare alla Camera presenti alcune circostanze di fatto.

Il lago Maggiore è dominato, si può dire, da tre venti. Il primo di questi è denominato *Imerna* esso muove dal sud e

da Arona si inoltra e si rinforza sul lago così che diventa anche burrascoso, arrivando a Pallanza, ove si divide in due rami, di cui uno tende alla Svizzera e l'altro nell'interno verso *Feriolo* e *Fondo Toce*. Gli altri due venti scendono da settentrione, e si biforcano l'uno a ponente, e si chiama *Mergozzo*, e l'altro a levante, e si chiama *Maggiore* o *Locarnone*. Molti punti del litorale sono battuti da tutti tre quei venti, alcuni soltanto da due, e pochi, fra cui Arona, per effetto della posizione non si trovano esposti che ad un solo di questi venti. Posta essa in fondo alla gola del lago presso al suo termine voi vedete che il solo vento che possa batterla è quello che viene da settentrione. Ora, se questo vento è riparato dalla città e dal suaccennato promontorio, è chiaro che nessun vento molesta la rada che vi sta dietro, e questa è una circostanza di fatto che vi posso assicurare. Dunque al piede del muraglione progettato le navi ivi ancorate possono starsene perfettamente tranquille.

Ma, si disse, tuttavia la rada non è un porto, come si accennava nell'offerta d'Arona; è aperta a tre venti, come diceva l'onorevole Torelli. Ed io rispondo che ulteriori richiudimenti sono inutili, poichè come ho dimostrato, dal lato di levante e di mezzodi d'Arona non soffia vento, e da settentrione e da ponente la rada è del tutto riparata. Dunque questi tre venti, che l'onorevole Torelli rappresentava come dominanti la rada, non esistono. Ho detto poco fa che la spesa ulteriore di un porto compiuto e chiuso sarebbe una spesa gettata. E lo provo accennando anche una circostanza di fatto, imperocchè è da ritenere che in quella località le acque del lago apportano sempre dei grandi interrimenti. Tant'è che l'attuale porto d'Arona è sempre interrato. Non sono molti anni la città d'Arona, vedendo la spesa grave di espurgare questo porto, ricorreva, non so bene, se al Governo od alla provincia, per un sussidio, dicendo che il suo porto serviva anche ad interessi abbastanza generali per ottenerlo, ma la domanda credo sia stata respinta. Tant'è che il porto d'Angera che sta in faccia ad Arona va soggetto al medesimo inconveniente, ed è questo, io credo, uno dei motivi per cui il Governo austriaco non volle collocarvi i suoi piroscafi, e formò ai medesimi con molte spese una stanza altrove, cioè a Laveno.

Ora se noi andassimo a costruire a mezzogiorno un terzo riparo, ossia un muraglione che stesse di contro al promontorio di cui vi parlava, esso avrebbe per effetto di trattenere le arene che discendono, e promuovere l'interrimento della rada che si costruisce. Dunque con quel molo non si otterrebbe lo scopo di difenderla maggiormente dai venti, e la grave spesa per costruirlo sarebbe gettata, e dannosa anche alla conservazione del fondo del porto stesso.

Ma di più, o signori, io ritengo che, quando quest'opera del porto si volesse eseguire, sarebbe una spesa inutile, specialmente pel commercio d'Arona; che sia inutile per i piroscafi dello Stato non occorre accennarlo, perchè, come vi ha detto il signor ministro, essi trovano già con questo progetto tutte le condizioni volute per il servizio della strada ferrata, per un conveniente approdo e ricovero.

Per quanto spetta all'interesse delle navi d'Arona, ritenga la Camera che il commercio del lago Maggiore si compone essenzialmente di un movimento che parte dalle valli superiori della Svizzera e dalle nostre dell'Ossola. Esso consiste in legna da fuoco e da opera, carbone e pietre da taglio, che si portano a Milano.

Questo movimento della navigazione non si ferma per nulla ad Arona. Il principale movimento d'Arona oltre un po' di generi coloniali provenienti da Genova, che si incamminano verso la Svizzera, e che si distribuiscono sui paesi

vicini colla navigazione in concorrenza colle strade laterali, è formato dalle granaglie.

Ma, siccome non vi è forse in Arona un proprietario di grosse barche, queste stanno ove sono i loro cantieri ed i loro proprietari, cioè a Castelletto sopra Ticino, in faccia a Sesto Calende, a Suna, a Fondo Toce, ecc.; vengono ad Arona per caricare le granaglie nei giorni di mercato, e dopo il mercato si vedono subito scomparire. E ben mi ricordo appunto che, io che per ben cinque anni ho dimorato sul lago a Pallanza, vedeva sovente che a tre ore dopo mezzogiorno erano già arrivati i barconi provenienti da Arona carichi di grano, poichè prima di sera essi sono tutti ben lontani da Arona.

Come dunque si vorrà dire che quella rada non serve al commercio di Arona perchè non vi si possono riparare in gran numero le barche se questo gran numero di barche non esiste?

Ma vi è di più: non v'ha dubbio che i battelli a vapore del Governo e delle società trasporteranno anche i grani; ed io lo credo per certo, perchè il servizio dei battelli a vapore celere, economico e ben combinato è d'assai preferibile a quello dei barconi di cui il signor ministro fece già una descrizione poco lusinghiera, e la cui forma realmente è molto rozza; ciò posto i barconi ad Arona diminuiranno ancora di numero, e tanto più basterà la rada per quei pochi che vi rimarranno.

Si dice ancora che nei giorni di mercato vi arrivano 100 o 120 piccole barche, e non sanno ove riparare.

È vero, ma esse ripartono poche ore dopo, ed alla insufficienza comunque del porto proprio di Arona supplirà la rada attuale, e quindi anche pel movimento dei piccoli battelli che trasportano le persone al mercato è inutile di fare un nuovo porto, tanto più che anche queste persone preferiranno ai battelli stessi i piroscafi, ed il loro numero dovrà perciò ridursi notevolmente.

Pertanto, se tutti gli interessi del commercio sono soddisfatti con questa rada difesa da quel molo naturale, perchè non si dirà che quest'opera è tutto quello che si poteva desiderare da Arona? Io lo credo, e per le ragioni esposte non credo che sarà mai il caso di fare un porto, giacchè per evitare questo porto l'ispettore Negretti ha proposto nel suo progetto di spingersi più innanzi dietro quel promontorio, e fare gli escavi più in là per approfittare di quella naturale difesa.

Se dunque non si vuol fare una questione di parole, si ammetterà che, se non è un porto è una rada comoda e sicura, e se la rada serve all'approdo dei battelli e alla difesa dei medesimi, perchè non si dirà che fa lo stesso ufficio che farebbe un porto? Parmi adunque che male a proposito si vuole che Arona non debba più concorrere, perchè non si costruisce un porto. Se si fanno delle opere le quali hanno i medesimi effetti, credo che Arona non dovrebbe ricusarsi all'offerta concorso.

Ma si fa un'altra osservazione, e si dice: se Arona ricusa, noi non possiamo, non dobbiamo vincolarla con questa legge; è una questione da lasciarsi decidere dai tribunali.

Parmi invece non sia il caso di lasciarla alla decisione dell'autorità giudiziaria, perchè noi possiamo votare condizionatamente questa spesa, con patto cioè che Arona dia il suo concorso, avendo essa un vivissimo interesse a che sia costruita quest'opera.

In tal modo non sarà il caso di questione dinanzi ai tribunali. D'altronde, chi solleverebbe la questione se il Ministero nel suo modo di vedere crede assolutamente che Arona non

debba pagare? E qui, o signori, mi cade in acconcio un riflesso, ed è questo: come già si è detto, il signor ministro dei lavori pubblici ha presentato nel mese di giugno scorso un progetto compiuto di un porto sul lago Maggiore ad Arona. Questo secondo progetto di porto era, egli diceva, affatto cambiato e riformato in seguito agli errori che si erano riconosciuti nel progetto primitivo. Questo porto costava lire 675,000; il Ministero vi proponeva la legge nei seguenti termini:

« Art. 1. È approvato il progetto relativo all'escavazione del porto d' Arona in data, ecc., che è del complessivo ammontare di lire 675,000. »

« Art. 2. Verrà stanziata nel bilancio dei lavori pubblici per l'esercizio del 1855 la somma di lire 514,000 per l'esecuzione delle opere parziali, ecc. »

Or dunque avendo il signor ministro dei lavori pubblici proposto in allora un progetto di porto in tutta la sua integrità, era allora il caso di dire che Arona, la quale aveva offerto lire 50,000 per concorrere nella costruzione di un porto, dovesse pagarle.

Ma il signor ministro questo concorso di Arona lo ha dimenticato, o meglio giova credere che non avesse nemmeno allora la convinzione che fosse dovuto, malgrado che si facesse il porto completo. Neanche la relazione dell'onorevole Torelli, che fu presentata il 30 giugno, fa menzione del concorso di Arona. Da ciò io desumo che il Ministero è persuaso che Arona non è tenuta a concorrere adesso, come non la credeva tenuta quando presentava il progetto di un porto completo.

A me pare adunque che qui sia il caso di approvare l'opera senza impigliarci nella questione legale dell'obbligo del concorso, e dal momento che dipende da noi di approvare la somma di lire 500,000, che sono appunto la cifra corrispondente al progetto presentato dal Governo nel 1855, mi pare che l'offerta di Arona non sia eccessiva, e quindi si debba tener ferma e comprendere nella legge. Se Arona avesse fatto delle difficoltà, avesse deliberato in contrario, sarebbe un altro caso; ma a noi non consta che abbia ritirato l'offerta che ha fatta.

Del resto io sono persuaso che Arona non sarà così cieca nei suoi interessi per dire che non ha vantaggio in quest'opera. Arona sa spendere bene i suoi denari, essa ha un Consiglio composto di persone assai oculate, ma ritengo nel medesimo tempo che essa non sarebbe per rifiutarsi a questo doveroso concorso, tanto più che dal modo con cui abbiamo votato ultimamente il servizio di navigazione del lago coi piroscafi dello Stato essa verrà ad avere vantaggi maggiori di quelli che possa aver avuto finora. Ricorderete, ed è infatti che, quando il Ministero aveva proposto nel 1855 che il servizio della ferrovia si sarebbe congiunto immediatamente senza fermarsi in Arona con quello dei piroscafi, dimostrò che i vagoni carichi di merci sarebbero passati direttamente dai binari della strada ferrata sui battelli a vapore.

Ora questo non è possibile per ora, poichè il Ministero, sebbene la proponesse come una cosa ottima a farsi, e che fosse sua intenzione di farla col tempo, allorchè insisteva che la ferrovia da Novara andasse ad Arona, tuttavia non ha poi più proposta questa spesa.

I piroscafi che si son fatti sono semplici battelli a vapore, che non possono in alcun modo servire per quest'operazione di trasbordo della ferrovia coi vagoni carichi. Ne verrà dunque che Arona diventerà un grande emporio pel movimento delle merci, le quali dovranno fermarsi colà, giungendo colla ferrovia, prima di imbarcarsi.

Io ritengo dunque che in vista anche di questa circostanza, in vista dei grandi vantaggi che ritrarrà dall'insieme delle spese fatte per la ferrovia e pella navigazione, il Consiglio comunale di detta città non ritirerà certo l'offerta, che fece da principio, di concorrere, cioè, per lire 50,000.

MICHELINI G. B. Domando la parola.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Corsi.

CORSI. Se la Camera me lo permette dirò pochissime parole. (*Parli! parli!*) Se essa volesse adottare l'emendamento che aveva l'onore di proporle ieri al principio di questa discussione...

PRESIDENTE. Ora siamo nella discussione generale.

CORSI. Io volevo fare un'osservazione d'ordine, volevo dire che se la Camera accettava il mio emendamento sarebbero state appianate tutte le difficoltà che occuparono finora la Camera.

In sostanza si verrebbe a riscuotere una quota di concorso dalla città di Arona, senza obbligarla a dare le 50,000 lire, chè pare ci sia impedimento ad averle. Se credesse la Camera di discutere il mio emendamento allora forse si finirebbe più presto la discussione.

PRESIDENTE. Io non ho difficoltà di dar lettura di quell'emendamento, ma non posso interrogare la Camera sul medesimo sinchè abbia deliberato di chiudere la discussione generale.

Tale emendamento è così concepito:

« Il concorso dello Stato, della provincia di Novara e del municipio di Arona nella anzidetta spesa verrà prestato a termini della legge primo maggio 1855 nella proporzione seguente:

- « A carico dello Stato per sette decimi;
- « Concorso della provincia di Novara per due decimi;
- « Concorso del municipio di Arona per un decimo. »

Il relatore ha facoltà di parlare.

TORELLI, relatore. Voglio soltanto accennare che l'onorevole ministro nella tornata di ieri ha già bastevolmente spiegato che la legge del 1852 riflette solo i porti di mare, e che quindi non si può applicare al porto di Arona. Veramente sarebbe poi singolare di chiamare la provincia di Novara a concorrere per due decimi pel porto di Arona, senza riflettere che, se si chiamano le provincie marittime al concorso dei due decimi nelle spese dei porti, si è perchè il mare è l'elemento comune a tutti, o pressochè tutti i paesi che compongono le provincie marittime, e quindi vi sono naturalmente interessate.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. La Camera ricorderà su quali basi è stata fatta la legge relativa ai porti di mare. Questi non erano a carico dello Stato, ma bensì a quello delle casse degli ancoraggi. Queste casse furono soppresse, e vennero modificate con larghezza di principii le tasse per favorire il commercio.

Il Governo ha detto: io intendo incamerare il prodotto delle tasse, ma io mi assumerò la parte principale della spesa dei porti dello Stato, e furono fissate per legge le quote secondo cui le provincie e le città presso le quali i porti sono collocati, devono ora concorrere nella spesa medesima.

Io non so quindi come si voglia applicare questa legge al porto di Arona.

FARINA P. Non potrei accettare la questione sul terreno su cui l'ha posta l'onorevole guardasigilli. Sicuramente che noi non vogliamo decidere se sia valida o no l'offerta fatta da Arona, perchè sappiamo che ciò spetta ai tribunali.

Se si è parlato di quell'offerta, se ne è parlato semplice-

mente per introdurre nella legge un emendamento che mettesse a carico di Arona quella tal somma che essa stessa aveva offerta, e abbiamo citato quella offerta nel senso di togliere ogni dubbio dei votanti, e nel riflesso che *volenti non fit injuria*.

Dopo tanto tempo che la maggior parte di noi esercitiamo la carica di deputato, abbiamo dovuto apprendere ad esercitarla senza invadere le attribuzioni del potere giudiziario. Infatti che cosa ho io detto a giustificazione del mio assunto? Ho detto che, come concorrono i porti di mare, così deve concorrere Arona.

Il signor ministro dei lavori pubblici è venuto a dire che nei porti di mare si sono abolite le casse che esistevano, ed in cui si versavano le tasse pagate dai naviganti che approdavano nei porti, e colle quali le città facevano le spese.

Io dirò che, se il Governo crede di proporre una tassa per i bastimenti che approdano nel porto di Arona, la proponga, ma questo non ha che fare colla questione attuale.

Se la città di Arona risente un vantaggio dal suo porto (e questo non si può negare) come lo risentono tutti gli altri paesi di mare, ove esistono porti, non vedo perchè non si debba pareggiare agli altri porti dello Stato. Poco importa che l'acqua sia dolce o sia salata. Io dico che, siccome nel porto di Arona approdano battelli a vapore, come in tutti gli altri porti dello Stato, ed anzi vi è maggior commercio che in tanti altri porti di mare, così è giusto che la città di Arona concorra nelle spese, come concorrono tutte le altre città dello Stato che hanno porti. Ecco il principio da cui si doveva partire e non quello da cui è partito il signor ministro.

Se lo Stato vuol mettere dei balzelli sui bastimenti che approdano, nella questione attuale è affatto indifferente; la questione sta nel vedere se Arona profitti o no di questo porto, e quindi se debba o no concorrere nelle spese del medesimo.

Io non sono qui per determinare quale debba essere la proporzione in cui Arona debba concorrere, e se debba essere considerato questo porto, piuttosto di prima che di seconda o di terza classe, ma il fatto innegabile è che, siccome Arona profitta di questo porto, Arona deve concorrere nelle spese della sua costruzione, e che, siccome noi facciamo per questa costruzione una legge apposita, così è questa la circostanza in cui dobbiamo appositamente determinare la quota del concorso che per legge generale non è determinata, perchè appunto la legge generale non si è estesa ad alcun porto del lago.

Questo porto si trova a capo della strada ferrata, e per conseguenza è in una condizione affatto speciale, è in una condizione in cui non si trova nessun altro porto del lago Maggiore; per conseguenza io credo che si debba determinare qui la quota di concorso di Arona in questa spesa, da cui ritrae tanto vantaggio; quanto poi all'essere un decimo o due decimi, più o meno, quando verrà la discussione dell'articolo, allora sarà il caso di farlo. Ora si tratta di stabilire la massima, e ripeto che ogni principio di equità e giustizia vuole che Arona debba concorrere nella spesa.

RATTAZZI, ministro di grazia e giustizia e reggente il Ministero dell'interno. L'onorevole deputato Farina mi ha censurato perchè io abbia voluto insegnargli un principio che è elementare, cioè che l'interpretazione di una offerta e il determinare sugli effetti giuridici della medesima non appartenga alla Camera, ma ai tribunali.

Io non ho voluto dar lezioni all'onorevole deputato Farina, anzi confesso che, nel mentre egli parlava, distolto da alcuni che meco discorrevano, non ho neanche inteso ciò che egli di-

cesse, bensì, dai vari discorsi che si pronunciarono, ho compreso che si discuteva sull'offerta del municipio di Arona per vedere se dai termini della medesima nasca realmente l'obbligo di pagare le lire 50,000 in discorso. Ora per me si poteva accettare la questione in tali termini, essendo incontestabile, e mi piace che l'onorevole Farina lo abbia riconosciuto, che il decidere così fatta controversia non appartiene alla Camera, ma ai tribunali. Ma, diceva l'onorevole Farina, io non invoco l'operato del municipio di Arona per dire che esso debba concorrere, invoco quest'operato come un principio di prova della volontà che avesse il municipio di concorrere per lire 50,000 qualora si facesse il porto, e di più invoco il vantaggio che il municipio di Arona viene a risentire dalla costruzione di quest'opera per astringerlo al pagamento.

Io vorrei che bene si distinguesse: se trattasi di costringere il municipio di Arona al pagamento in virtù della sua offerta, i tribunali, lo ripeto, avranno a giudicarne, e la Camera non deve investigare se dall'offerta derivi o no cotesta obbligazione.

Se, a rincontro, si vuole derivare l'obbligazione della città di Arona dal vantaggio che essa ritrae dall'esecuzione dell'opera, non è più il caso di ricercare se essa abbia fatta o non fatta l'offerta, ma bensì se il vantaggio che risente dall'opera sia causa sufficiente per imporre siffatta obbligazione.

Portando la questione su questo terreno, dico che il semplice vantaggio che la città di Arona possa risentire dall'opera in questione non è causa sufficiente per obbligarla a sopportare la detta spesa. L'opera si compie nell'interesse generale dello Stato. Se indirettamente per effetto della medesima, la città di Arona viene a provare un vantaggio, è questo un beneficio che tutti egualmente i comuni dello Stato possono risentire quando s'intraprendono di tali opere, ed essi si trovano più alla portata di goderne gli effetti. Cosiffatte accidentalità non furono mai giudicate sufficienti per imporre ai municipi speciali obbligazioni. Sono certo che, se l'onorevole Farina, deputato di Genova, sentisse a proporre nella Camera di far concorrere il municipio di Genova, o qualche altro municipio a cui esso più specialmente appartenesse, nella costruzione di qualche opera che si fosse intrapresa nell'interesse generale dello Stato, egli pel primo sorgerebbe, ed a ragione, per opporsi; ma ciò che sarebbe ingiusto per un municipio non può essere giusto per un altro.

In conclusione poi non è il municipio che fa quest'opera, bensì lo Stato; e, quando si volesse sottoporre l'esecuzione dell'opera al concorso del comune di Arona, si farebbe essenzialmente dipendere l'opera stessa dall'arbitrio di esso comune, ed io domando se, nel fare la legge che prescrive la formazione di un'opera, sia conveniente il farne dipendere l'esecuzione dal giudizio che possa fare un comune della necessità o no della medesima, e dalla sua volontà di concorrere nella spesa o rifiutare il concorso.

Quando si vuol fare un'opera è necessario che si diano al Governo i mezzi onde provvedere all'esecuzione della medesima, perciò io prego la Camera a non voler ammettere questa condizione speciale che renderebbe illusoria la legge.

FARINA P. Il signor ministro ha creduto di rivolgersi personalmente a me, chiedendo, se quest'opera si facesse a Genova, se converrei che Genova dovesse concorrervi! Ma a ciò non rispondo io, ma gli risponde la legge, che, se l'opera si facesse a Genova, Genova concorrerebbe.

Nè vale il dire che in questo caso vi è un servizio pubblico, perchè tutto quello che riguarda la navigazione è servizio pubblico; ma siccome questo servizio pubblico profitta più

specialmente alla località nella quale esiste il porto, conseguentemente le leggi che regolano il concorso nelle spese dei porti obbligano la città, ove il porto esiste, a concorrervi specialmente.

In conseguenza da questa interpellanza personale non ne può derivare appunto che la condanna della teoria del ministro medesimo.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io farò osservare che l'obbligo della città di Genova di concorrere per suo porto come di quelle di Savona, di Nizza, per i loro propri, tutti di prima categoria, è derivato da una legge speciale la quale ha addossato allo Stato il carico della manutenzione di quei porti modificando la legislazione antecedente, secondo cui i medesimi erano interamente a carico di alcune casse i cui proventi furono raccolti dalle finanze, fissando proporzioni di contributo le quali suppliscano a quella maggiore spesa che facevano i municipi quando i porti erano esclusivamente a carico di quelle casse le quali non potevano certo sopperire a tutte le spese.

Tutti sanno, per esempio, che al comune di Savona si è dato una volta il sussidio di 120,000 lire, aspettando appunto che l'ordinamento dei forti per legge venisse alla sua conclusione, e ciò perchè quel comune non poteva bastare a tutte le spese, tanto più che esso già negli anni antecedenti aveva sopportato a suo carico esclusivo la spesa di 700,000 lire; tutti sanno quanto fossero gravi in generale queste spese, perchè non compensate che dal vantaggio indiretto del commercio libero di tutta la nazione. Mentre nel caso nostro i tre vapori che più volte al giorno approderanno alla rada di Arona di chi sono? Del Governo. A qual servizio sono destinati? A ricevere i viaggiatori e le merci che vengono o vanno tra il lago e Genova e Torino, e quindi che danno profitto alla strada ferrata dello Stato. Dunque questa spesa tocca al Governo, anche perchè la navigazione a cui provvede è esclusivamente sua, finchè non si costruisce che il muraglione di approdo alla stazione.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Michelini G. B. Voci. Ai voti! Ai voti!

MICHELINI G. B. Se la Camera vuol passare ai voti io rinuncio alla parola.

PRESIDENTE. Domando alla Camera se vuol chiudere la discussione generale.

(La discussione generale è chiusa.)

Leggo l'articolo unico:

« È autorizzato lo stanziamento nel bilancio del 1855 dei lavori pubblici della somma di lire 500,000 per l'esecuzione delle opere parziali relative al porto di Arona, indicate nel progetto dell'ingegnere cavaliere Negretti in data del 31 dicembre 1854. »

Il deputato Corsi ha proposto un articolo di aggiunta, e siccome esso modificherebbe essenzialmente le disposizioni dell'articolo proposto dal Governo, così converrà che la Camera cominci a deliberare sopra questo.

Ne do nuovamente lettura:

« Il concorso dello Stato, della provincia di Novara e del municipio di Arona nella anzidetta spesa verrà prestato a termini della legge primo maggio 1855 nella proporzione seguente:

« A carico dello Stato per sette decimi;

« Concorso della provincia di Novara per due decimi;

« Concorso del municipio di Arona per un decimo. »

Domando se è appoggiato.

(È appoggiato.)

La parola spetta al deputato Botta.

BOTTA. Io non posso votare per quest'emendamento. Domanderò all'onorevole proponente o meglio ancora al Governo da qual provincia dipenda la città di Arona, perchè, se non sono male informato, dipende dall'intendenza di Novara nella parte amministrativa e dal tribunale di prima cognizione di Pallanza negli affari giudiziari.

RATTAZZI, ministro di grazia e giustizia e reggente il Ministero dell'interno. Appunto.

BOTTA. Ma, non vorrei poi che in fine dei conti la provincia di Pallanza dovesse essa sopportare questa spesa facendo la città di Arona piuttosto parte della provincia di Pallanza che di quella di Novara; diffatti sono perfettamente persuaso che, se verrà tempo in cui il Governo si possa occupare della rettificazione dei confini delle nostre provincie, Arona non potrà a meno di fare parte della provincia di Pallanza, lo esige la inalterabile sua posizione geografica. Del resto, purchè sia bene inteso che questa spesa sarà sopportata dalla provincia di Novara, non ho più che dire, protestando però non essere neppure giusto che questa provincia debba sopportare una tale spesa che verrà respinta dai suoi rappresentanti; osserverò soltanto che non è applicabile in maniera alcuna la teoria dell'onorevole Corsi, perchè, come bene osservava il signor ministro dei lavori pubblici, è ben altra cosa la legge che riflette i porti di mare da quella che si possa prescrivere per i porti del lago Maggiore, ed a questo proposito, per dimostrare che non faccio questione municipale, posso assicurare la Camera che la provincia di Pallanza accetterebbe con trasporto che si applicasse questa legge a tutti i porti del lago Maggiore, e concorrerebbe anch'essa, concorrerebbero tutti i paesi del lago Maggiore molto volentieri nella proporzione a cui accenna l'emendamento dell'onorevole Corsi per avere un porto atto a difendere dai venti i loro battelli. Da Castelletto sopra Ticino a Brissago, fra cui si descrive tutta la linea del lago Maggiore dipendente dal Governo nostro, vi saranno più di 20 paesi; tutti hanno qualche piccolo porto consistente in pochi sassi l'uno sopra l'altro, giacchè non vi sono porti ben formati, sono piuttosto facilitazioni all'approdo; tutti desiderano di avere un porto, perchè dappertutto vi è qualche battello, e questi battelli, quando infuriano i venti, spesso sono avariati. Tutte le comunità poste sul littorale del lago fanno continuamente delle spese per sistemare i loro porti, ed io sarei ben contento, lo sarebbe, non dubito, la provincia e tutti i suoi abitanti, che tutti i paesi posti sulla spiaggia, fra i quali anche il mio paese nativo, potessero ottenere un porto ben difeso e sicuro a spese distribuite nel modo proposto dall'onorevole Corsi. Ma, se ne facessi la proposta, credo che troverei oppositori e Camera e Ministero.

Non essendo impertanto per alcun verso applicabile al lago Maggiore la legge dei porti di mare, quantunque sia detto che il concorso proposto dall'onorevole Corsi sarebbe a carico della provincia di Novara, cui nemmeno desidero sia fatto questo regalo, e non di quella di Pallanza, tuttavia io respingo questo emendamento e prego la Camera di unirsi meco.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io credo che questa sia una questione più di fatto che di interpretazione. Essa non può cadere sotto l'impero della legge che regola i porti marittimi, perchè quella è una legge generale retta da principii e da norme affatto diverse, e che non possono invocarsi nel caso di cui si tratta.

I principii da cui è informata la legge sui porti marittimi riguardano gli interessi non solo dello Stato e del commercio nostro, ma quelli pure del commercio estero che viene a portarci i suoi prodotti ed a ricevere i nostri.

L'antica legislazione su questa materia portava l'istituzione di case che raccoglievano tutti i proventi di tasse, ancoraggi e simili, e che le versavano a pro dei lavori di manutenzione e di miglioramento di questi porti già esistenti. Ora la legislazione è stata modificata, ma limitata sempre a ciò che riguarda i porti di mare. Come dunque si vorrà ora estendere questa legislazione al porto di Arona?

Se l'onorevole deputato Corsi lo crede venga a proporre una legge generale che regoli gli obblighi dello Stato, delle provincie e dei comuni relativamente ai porti del lago; ma voler imporre ora una legge che rifletta la sola città di Arona, e ciò appunto pella circostanza che noi attiviamo la ferrovia sino ad Arona, e vogliamo fare una navigazione che è a profitto dell'amministrazione, la quale se ne serve esclusivamente facendo viaggiare i suoi vapori, è illogico e ingiusto. Avviene forse nei porti di mare una navigazione esclusiva per continuare le comunicazioni della nostra strada ferrata? Tutto all'opposto; nei porti di mare v'è un commercio libero per tutti i negozianti e commercianti nostri e d'ogni altro Stato che concorrono ai nostri porti.

Io non veggio adunque come si possa assimilare il porto di Arona ai porti di mare, e come si vogliano imporre al medesimo obblighi che sono tassativamente prescritti da quella legge che ha fatto una tabella nominativa, mettendo la distribuzione delle quote secondo l'importanza dei porti marittimi dello Stato.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Cavallini.

CAVALLINI. Io prego l'onorevole deputato Corsi a ritirare il suo emendamento per le ragioni che accennerò brevemente. E prima di tutto gli dirò che al banco della Presidenza furono or ora presentati due emendamenti, i quali sostanzialmente raggiungerebbero lo stesso scopo che egli si prefiggerebbe di conseguire colla sua proposta, di fare cioè concorrere la città di Arona al pagamento in parte della somma che si tratta di accordare al signor ministro dei lavori pubblici. Secondariamente oltre le considerazioni che furono in questo momento svolte dallo stesso signor ministro circa la ripartizione delle spese necessarie per i porti di mare, se cioè tale ripartizione sia anche applicabile o non al porto lacuale di Arona, considerazioni che pure mi paiono di qualche entità, è necessario che la Camera conosca bene in quale circostanza si trovi Arona rimpetto alla provincia a cui appartiene, e qui mi propongo di rispondere anche all'eccitamento fatto dall'onorevole Botta al Ministero.

Prima del 1836 il mandamento di Arona faceva parte della provincia di Pallanza, allorchè colle regie patenti del 10 dicembre di quell'anno furono sopresse le due provincie della Valsesia e dell'Ossola, ed unita la prima a Novara e l'altra a Pallanza, si fecero anche delle variazioni agli antichi limiti di queste due provincie. Furono tolti a Novara i due mandamenti di Biandrate e Borgo-Vercelli per unirli alla provincia di Vercelli, e fu smembrato quello di Arona da Pallanza, ed aggregato a Novara, ma per il solo amministrativo.

Nell'anno 1844 furono nuovamente ripristinate le sopresse provincie d'Ossola e Valsesia, ma Novara e Pallanza non furono ridotte ai loro antichi limiti. Rimase il mandamento d'Arona, per quanto spetta all'amministrativo, alla prima, e quello di Biandrate, con Borgo-Vercelli, alla provincia di Vercelli.

Il congresso per il circondario d'allora instava però continuamente perchè fossero ridonati alla provincia novarese le comunità situate al di là della Sesia, e conseguentemente riconosceva pure giusto che fossero restituite a Pallanza i comuni componenti il mandamento di Arona.

Quelle istanze furono in seguito esaudite, ma in parte solamente, cioè per quanto si riferiva alla reintegrazione della proviucia di Novara, colla restituzione dei mandamenti di Borgo-Vercelli e Biandrate. Ma i voti di Pallanza, benchè, come ho già detto, appoggiati dal congresso del circondario, non ebbero finora favorevole accoglienza, ed Arona rimane ancora al giorno d'oggi aggregata a Novara per gli affari amministrativi ed a Pallanza per gli atti giuridici, cioè per il tribunale; locchè è ben manifesto che è un gravissimo inconveniente che fa d'uopo fare quanto prima cessare; tanto più che il Consiglio divisionale di Novara ha già per tre volte consecutive parimente instato perchè Arona, regione naturalmente lacuale, sia definitivamente, anche per l'amministrativo, ritornata a Pallanza.

In questo stato di cose vede dunque l'onorevole deputato Corsi che, qualora il suo emendamento venisse dalla Camera approvato, la provincia di Novara sarebbe obbligata a sopportare una spesa la quale, per la posizione naturale del territorio su cui si trova il mandamento di Arona, dovrebbe essere invece posta a carico della provincia di Pallanza. E siccome il deputato Farina Paolo ed il deputato Robecchi avrebbero in questo momento proposto due emendamenti, in forza dei quali la città di Arona verrebbe obbligata a concorrere per lire 50,000 al pagamento della spesa della quale è questione, così, lo ripeto, il deputato Corsi farebbe cosa buona, a mio avviso, ad unirsi a questi due emendamenti, e conseguentemente a ritirare il proprio, che non mi sembra molto applicabile alla fattispecie affatto singolare ed anormalissima che io ho esattamente esposta.

PRESIDENTE. Due sono gli emendamenti stati proposti.

Il primo è proposto dal deputato Farina Paolo, ed è così espresso:

« La città di Arona concorrerà nel pagamento di detta somma per lire 50,000. »

L'altro, del deputato Robecchi, è concepito negli stessi termini, salvo che si aggiungono le parole: « che verrà iscritto nel bilancio attivo del 1855. »

Innanzitutto credo che si debba deliberare sull'emendamento del deputato Corsi.

CORSI. Io non ho per la mia proposta l'amore di paternità che ha il ministro per il suo progetto, ed il relatore pel suo articolo, e così ritirerò volentieri il mio emendamento. Io l'aveva proposto, in quanto che mi pareva consono ai principii di giustizia, che il municipio d'Arona contribuisse nella spesa dei lavori di quel porto.

Il signor ministro dice che non si può assimilare il porto di Arona a quelli di mare.

In ciò non vedo altra differenza che quella indicata dal deputato Farina dell'acqua dolce e dell'acqua salsa. La navigazione che si fa sul lago Maggiore porta un gran vantaggio ad Arona, come la navigazione che si fa sul mare porta vantaggio ai paesi che hanno porti sul Mediterraneo.

Del resto io dirò al signor ministro che i paesi della Liguria sono disgraziati, perchè quando hanno qualche lavoro ad ottenere per i loro porti, vi vogliono suppliche e controsuppliche per ottenerne la proposta in bilancio, ed intanto i porti si riempiono di sabbia e sono malissimo tenuti, e per potervi spendere attorno alle volte venti o trenta mila lire, bisogna fare più atti di quanti ne fanno certe bestie che si chiamano scimmie; pel porto di Arona invece non vi è difficoltà per parte del Ministero a che vi si spendano 600,000 lire.

Io credeva che fosse principio di giustizia l'assimilare i porti lacuali a quelli marittimi, e che quindi, siccome si fa pagare due o tre decimi delle spese che si fanno in questi

ultimi dalle rispettive provincie già gravemente imposte, così si dovrebbero anche imporre le altre provincie che hanno porti di rilievo sul Verbano.

Se si crederà che il porto di Arona sia di prima classe, si metta in prima classe, o in altra, se è di minore importanza; ma io credo che questo si possa considerare qual porto di mare, e quindi che debba concorrere nella spesa proposta il municipio nel di cui territorio il porto è situato.

Del resto, siccome io non tengo al mio emendamento, quando venga adottato quello del deputato Farina o del deputato Robecchi, perchè il mio scopo otterrebbe il risultato che mi proponeva, io lo ritiro, e voterò in favore degli emendamenti dei miei colleghi.

PRESIDENTE. Domando se è appoggiato l'emendamento del deputato Farina.

(È appoggiato.)

FARINA PAOLO. Io non dirò che pochissime parole per appoggiare il mio emendamento.

Per iscartarlo, il signor ministro ha messo in campo che sono state soppresse le casse speciali, che esistevano nei porti, nelle riparazioni dei quali adesso concorrono le città; io mi limiterò a far osservare al signor ministro che, quando esistevano queste casse speciali, siccome i diritti che esse percepivano sulla navigazione erano infinitamente minori delle spese necessarie per la manutenzione dei porti, ne veniva che i comuni nei quali esisteva il porto erano gravati assai più di quello che lo siano attualmente; ond'è che la riforma, attualmente vigente, fu invocata dagli stessi comuni, ove quelle casse esistevano, ma questo è ben lontano dal provare che non si debbano imporre i comuni ove esistono porti; ciò prova niente del tutto.

Io citerò, per esempio, il porto di Genova; questo porto cagionava annualmente la spesa di 400 o 500 mila lire, e dall'imposta che si metteva sui bastimenti non si ricavava neppure la metà della somma che si era obbligato a spendere.

Ora, dall'aver le città pel passato concorso a sostenere le spese dei porti in proporzione molto maggiore di quella nella quale ora vi concorrono, non so come voglia il signor ministro dedurre che Arona non debba punto concorrere nella spesa occorrente per la costruzione del suo porto.

E siccome ovunque esistono porti, vi sono vantaggi esclusivamente locali, e tutti i particolari del sito ne godono, così le città hanno sempre concorso nelle spese occorrenti.

Dunque la ragione citata dal signor ministro non milita in suo favore, ma contro.

Ma, si dice, relativamente ai laghi, le cose sono diverse. Io ho già detto che, relativamente al lago, Arona si trova in una posizione tutta speciale; che tutto il grande commercio del lago si farà per suo mezzo, perchè ha la navigazione da un lato e la strada ferrata dall'altro; che conseguentemente se Arona concorre in minima parte in questa spesa, non veggio come possa essere danneggiata.

La condizione del porto d'Arona è affatto speciale; noi, facendo adesso una legge speciale, provvediamo anche per lo speciale suo concorso nella spesa di cui si tratta, ed io in ciò non trovo niente di contrario alle norme generali.

Il signor ministro ha messo in campo un'altra teoria, e dice: Arona non deve concorrere perchè sono battelli dello Stato che approdano ad Arona, e non battelli privati o di private società.

Ma il commercio chi lo farà, quando le merci verranno ad Arona sui battelli dello Stato? Saranno forse diverse le merci che se fossero trasportate con battelli di particolari? I forestieri che approderanno ad Arona e vi si fermeranno saranno

diversi perchè portati dai battelli dello Stato anzichè da battelli particolari? Dunque questa ragione significa nulla, mentre comunque si facciano i trasporti, starà sempre che in quella località vi sarà molto commercio, che a quella città profitterà grandemente; e ciò essendo, perchè non dovrà essa concorrere nella spesa?

Del resto, lo ripeto, vi sono molti porti di mare che si stimerebbero più che fortunati di avere non tutto il commercio di Arona, specialmente se si farà la strada del Luckmanier, ma la decima parte di quel commercio, ed i paesi, ove questi porti di mare esistono, concorrono a sostenere la spesa. È dunque giusto che Arona contribuisca. Quanto alla provincia vi è una ragione speciale per esonerarla: nei porti di mare le antiche comunicazioni convengono quasi ad un centro nella città ove il porto esiste, e quindi tutte le parti della provincia risentono dalla esistenza del porto speciali vantaggi.

Ora tal cosa non si può dire relativamente alla provincia nella quale il porto di Arona esiste, ed è quindi conforme a giustizia che la provincia sia esonerata, ma non lo sia la città di Arona; quindi credo che giustamente la Camera a suo carico possa stanziare la somma indicata nell'emendamento che ho presentato od in quello dell'onorevole Robecchi, al quale anzi io pure mi unisco perchè mi pare meglio redatto del mio.

BATTAZZI, ministro di grazia e giustizia e reggente il Ministero dell'interno. La Camera sarà persuasa che nè io, nè il mio collega non abbiamo alcuna tenerezza pel municipio d'Arona; anzi io dichiaro che, se il comune d'Arona sarà condannato dai tribunali, la cassa dello Stato rimanendo esonerata dal pagamento delle lire 80,000, un ministro non può esserne che soddisfatto.

Ma ora la questione non è più collocata su questo terreno.

La questione, secondo l'onorevole deputato Farina, sta nel vedere se indipendentemente dall'offerta, e senza ricercare se il municipio d'Arona trovisi vincolato in forza della medesima, nel mentre che si stabilisce l'esecuzione dell'opera in discorso sulla sponda del lago presso Arona, debbasi imporre per legge a quel municipio il pagamento delle lire 80,000. Io prego la Camera di ben avvertire all'importanza di questo voto, ed alle conseguenze che ne potrebbero derivare; giacchè si verrebbe a stabilire il principio che, quando si determina l'eseguimento di un'opera, si possano anche obbligare i comuni che ne restano vantaggiati a sopportarne la spesa.

E così ogniqualvolta verrebbe in discussione lo stabilimento di un'opera di pubblico vantaggio, tutti i municipi che potrebbero approfittare di tali vantaggi, potrebbero essere particolarmente tassati, quand'anche non avessero la benchè menoma volontà che l'opera si mandasse ad effetto.

I comuni sarebbero per tal modo collocati in una tristissima condizione per questo loro forzato concorso in tali spese che non giudicassero utili; la loro autonomia resterebbe pregiudicata.

Soggiungerò ora al deputato Farina P. che, se egli invoca a questo riguardo la legge dei porti, distrugge il proprio argomento, perchè a tenere della legge sui porti di mare non è questo o quel comune che debba concorrere, ma la provincia; dunque, se egli vuol essere conseguente a sè stesso, proponga di far concorrere la provincia e non già un semplice comune.

Senonchè le osservazioni che vennero facendo l'onorevole mio collega e gli onorevoli oratori che parlarono nello stesso senso, dimostrano evidentemente che la detta legge sui porti di mare è affatto inapplicabile al caso nostro.

Quella reca le norme generali per tutti i porti del litorale; qui invece non si tratterebbe che di stabilire un principio

nuovo relativamente ad un'opera che cade attualmente in discussione.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento del deputato Farina Paolo testè letto.

(Dopo doppia prova e controprova la Camera rigetta.)

LANZA. Domando la parola per proporre un ordine del giorno....

CORSI. Io osservo che non siamo in numero.

PRESIDENTE. L'onorevole Corsi poteva fare quest'avvertenza prima della votazione.

VALERIO. Ma lo siamo, o non lo siamo in numero?

PRESIDENTE. Sì, sì; siamo in numero.

LANZA. Domando la parola per proporre un ordine del giorno.

PRESIDENTE. Do prima lettura di un emendamento stato presentato dal deputato Cavallini così concepito:

« Sarà iscritta nel bilancio attivo del 1856 una nuova categoria 57 bis: *Concorso della città di Arona nella spesa delle opere del porto.* » (Movimento)

CAVALLINI. Mi permetta la Camera che dica pochissime parole. (Mormorio)

Se la Camera intende che non si abbia più a parlare, è un'altra questione; ma se è lecito, come lo deve essere, proporre altri emendamenti, e vuole ascoltarne lo sviluppo, io sono convinto che il mio emendamento è opportunissimo.

Non vi è contraddizione alcuna tra l'emendamento che io ho avuto l'onore di proporre in questo momento, e l'emendamento proposto dai deputati Robecchi e Farina che fu rigettato. La portata di questi due emendamenti è ben diversa.

Col primo emendamento, che non fu dalla Camera approvato, si imponeva un obbligo alla città di Arona di concorrere per la somma di lire 50,000 nella spesa delle lire 300,000 di cui nell'articolo del progetto del Ministero e della Commissione, e conseguentemente si mandava inscrivere una categoria nel bilancio attivo per una somma equivalente. Collo emendamento invece che io ora propongo si tratterebbe unicamente di iscrivere nel bilancio attivo una somma per lire 50,000 senza imporre alcun obbligo a Novara di pagare somma di sorta.

Il fatto solo dell'iscrizione nel bilancio attivo non dà evidentemente per sé il diritto al Governo di esigere quella somma dal municipio di Arona; l'iscrizione non costituirebbe se non se un eccitamento al Ministero perchè faccia tutto quanto dipende da lui... (Rumori)

Perdoni la Camera, mi lasci spiegare il mio pensiero, che credo giustissimo, e poi deciderà come crederà... farà tutto quanto dipende da lui perchè questa somma possa essere incassata dalle finanze.

Se il municipio di Arona, non ostante tutti gli eccitamenti che si dovranno fare per parte del Ministero, crederà di non dover pagare, il Ministero in allora consulterà i legali della Corona, e porterà la questione avanti i tribunali perchè sia decisa giuridicamente; ma intanto sarà sempre vero che in forza della legge approvativa del bilancio attivo, noi avremo un argomento efficace assai per chiedere conto al Governo di ciò che avrebbe dovuto fare contro il municipio di Arona.

BATTAZZI, ministro di grazia e giustizia e reggente il Ministero dell'interno. Io credo che siamo dissenzienti col l'onorevole deputato Cavallini più nella forma che nella sostanza. Ho già dichiarato che il Ministero non aveva nessuna difficoltà di istituire il giudizio contro il municipio di Arona per vedere se, a termini dell'offerta che fece, sia o no tenuto al pagamento delle lire 50,000, ed a questo riguardo è perfettamente inutile che vi sia un eccitamento.

Del resto, se la Camera vuol fare un ordine del giorno per eccitare in tale senso il Governo, il Ministero non ha nessuna difficoltà di accettarlo, ma inscrivere la detta somma sul bilancio, a mio avviso, sarebbe affatto irregolare. Debbono inscrivere sul bilancio le somme che realmente si possono riscuotere, non quelle che formano oggetto di contestazione; a qual pro inscrivere la detta somma? Sarebbe una iscrizione il cui valore dipenderebbe dalle sentenze dei tribunali.

Quando i tribunali avranno deciso che realmente il municipio di Arona sia tenuto al pagamento delle lire 50,000, allora tal somma verrà iscritta nel bilancio; ma finchè rimane incerto il diritto, la semplice iscrizione sarebbe senza effetto.

PRESIDENTE. Domando se l'emendamento del deputato Cavallini è appoggiato.

(È appoggiato.)

QUAGLIA. Domando la parola sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Lanza.

LANZA. Siccome da alcuni discorsi pronunciati in questa discussione potrebbe sorgere il dubbio se il municipio di Arona abbia ancora l'obbligo di adempiere alla promessa fatta di concorrere per 50,000 lire nella costruzione del porto, io stimo necessario che la Camera si dichiari in modo esplicito relativamente all'interpretazione a darsi a questo punto di questione. È a questo intento che sorgo a proporre un ordine del giorno. Nè si opponga che un ordine del giorno possa tornare inutile; perocchè, oltrechè non deve mai riescir tale quando spiega l'opinione della Camera, tanto maggior forza deve avere, dappoichè nella relazione della Commissione del bilancio si trova una frase la quale potrebbe, per avventura, pregiudicare questa questione, come quella che parrebbe far credere che il municipio di Arona sia esonerato dall'obbligo accennato, finchè il porto non sia finito.

Citerò la frase, perchè ne possa essere giudice la Camera, avendola sotto gli occhi.

La relazione dice: « Le opere a farsi, secondo questo nuovo piano, consistono quindi nel gran muraglione che serve qual lato del porto, e qual sostegno della stazione, prolungato nella suddetta misura e nello scavamento del porto, esclusa per ora ogni altra opera, benchè con questo si venga pure a protrarre in modo indefinito il concorso offerto dalla città di Arona per l'esecuzione del porto. »

Ora, se stesse questa frase, senz'altro la Camera dichiarasse la sua opinione, l'espressione del relatore, che è quella della Commissione del bilancio, potrebbe essere creduta quella della Camera, anche sul punto ora in controversia. Quindi la necessità che questa manifesti altamente l'opinione sua su questa questione.

Io credo pertanto di essere suo interprete, proponendo il seguente ordine del giorno:

« La Camera, considerando che il municipio di Arona si obbligò, con regolare ordinato in data del 18 novembre 1852, di concorrere per lire 50,000 alla costruzione di un porto in quella città destinato a servizio della strada ferrata, invita il Ministero a sollecitare il pagamento di quella somma, e passa all'ordine del giorno. »

Il Ministero procederà con quei mezzi che crederà opportuni secondo le circostanze: comincerà a fare amministrativamente un invito al municipio d'Arona, e se questo non vorrà annuire, vedrà di portar la questione innanzi ai tribunali, i quali giudicheranno. Il Ministero allora avrà fatto il suo dovere. Io credo che attualmente allo stato della questione non vi sia altro mezzo che accettare quest'ordine del giorno.

Senza spendere quindi altre parole, lo depongo sul banco della Presidenza, pregando la Camera a volerlo approvare.

PRESIDENTE. Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato.)

TORELLI, relatore. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

TORELLI, relatore. Mi spiace che si ponga già come una cosa stabilita che il municipio di Arona non voglia assolutamente concorrere a questa spesa. Ciò non è mai stato detto. Anzi, nella prima risposta che diedi all'onorevole Robecchi, dissi precisamente che quel *differire* era lontanissimo dal volere includere l'idea che non si volesse concorrere, ma si riferiva solo allo stretto diritto che non si poteva avere di chiedere, perchè quest'opera non poteva essa sola valere come un porto.

Quanto poi alle intenzioni, io ebbi l'onore di spiegare alla Camera che probabilmente avverrà che, siccome il progetto del porto completo portava con sé un braccio laterale verso settentrione, che è quello il quale ripara il porto dal vento il più pericoloso detto *l'inverna*, questo braccio, quando si eseguisse in modo da comprendervi la parte di spiaggia ancora libera alle barche, costituirebbe un'opera utile al porto, sia preso come necessario pei battelli a vapore, che come utile al comune.

Del resto, torno a ripetere che è una ingiustizia immeritata il voler partire dal principio che il comune possa venir meno ai suoi impegni. Certo però che questi vogliono essere intesi in modo equo.

PALROCAPA, ministro dei lavori pubblici. Il Governo accetta l'ordine del giorno del deputato Lanza; solo avvertirò che le osservazioni del deputato Torelli sono giuste, ma non offrono che l'opportunità, qualora i consulenti legali credessero che non si potesse sostenere la lite, di venire a convenzione col municipio di Arona a tale riguardo. Il Ministero intanto accetta il suddetto ordine del giorno, perchè è disposto a dare le disposizioni occorrenti per intavolare un giudizio, qualora veda che ragionevolmente si possa sostenere.

PRESIDENTE. Il deputato Robecchi ha chiesto la parola per un fatto personale.

ROBECCHI. Ieri il deputato Torelli, rispondendo alle mie parole, mi ha fatto il complimento di dire che io aveva mancato affatto di logica, perchè ho detto che dalle parole della relazione si inferiva che il municipio di Arona voleva lavarsene le mani e risparmiare le lire 50,000. Io mantengo precisamente quello che ho detto allora. Difatti dalle parole della relazione risulta che, se non il municipio di Arona, l'onorevole relatore però, il deputato di Arona, l'onorevole Torelli, avevano sentenziato che, qualora lo Stato si limitasse a spendere le lire 500 mila proposte nel presente progetto, il municipio non sarebbe più obbligato a concorrere. Ora è contro questa sentenza che io mi appellava ieri e che mi appello oggi alla Camera. Io ritengo innegabile il vantaggio che ricava Arona dalle opere che si fanno nella sua rada; ritengo innegabile...

PRESIDENTE. Questo non ha che fare colla questione del fatto personale.

ROBECCHI... ritengo innegabile che, se questo che si propone di fare non è un porto, è però una gran parte del porto; ritengo innegabile che la città di Arona nel far la sua offerta aveva di mira principalmente l'imbarco e lo sbarco, in continuazione della strada ferrata; ritengo innegabile in conseguenza che il municipio di Arona deve concorrere nella spesa delle lire 500,000.

Epperò rifiuto l'ordine del giorno dell'onorevole Lanza, e propongo un altro emendamento all'articolo di legge in modo che dica:

« È autorizzato lo stanziamento, nel bilancio del 1855 dei lavori pubblici, della somma di lire 250,000. »

PRESIDENTE. Domando se è appoggiato questo emendamento.

(È appoggiato.)

PALROCAPA, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola.

L'ordine del giorno che era proposto mi pareva così fatto da obbligare il Governo a procedere giudizialmente contro il comune per ottenere le lire 50,000, quando in diritto la questione si possa sostenere; non saprei del resto quale altro dubbio possa sorgere dopo il rifiuto dell'altro emendamento...

MELLANA. Domando la parola.

Voci. Ai voti! ai voti!

PALROCAPA, ministro dei lavori pubblici. La proposta che fa il deputato Robecchi a che cosa conduce? Che non si farà più per ora che l'assegno di lire 250,000 insufficiente ad eseguire l'opera; dunque, cosa avverrà? Che bisogna aspettare la decisione dei tribunali per compiere i lavori; e da ciò qual utile ne ricaveremo? Nessuno; perciò converrà sempre che la Camera accordi al Ministero dei lavori pubblici lire 50,000 per ultimare l'opera ed attendere che le lire 50,000 di Arona siano versate nella cassa delle finanze, quando sarà decisa la lite.

Io non comprendo come si possa fare altrimenti.

MELLANA. Se forse l'ordine del giorno proposto dall'onorevole Lanza poteva essere adottato, dopo però le ultime parole dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sarebbe troppa innocenza il ripromettersi qualche successo dalla sua adozione.

Il signor ministro ci ha già fatto presentire quale sarà il risultato definitivo di questa controversia. Egli ci diceva: io consulterò gli avvocati della Corona, e i legali consultori; e forse il signor ministro li ha già a quest'ora consultati...

PALROCAPA, ministro dei lavori pubblici. (*Interrompendo*) Domando scusa; la frequenza con cui l'onorevole Mellana fa delle supposizioni sul mio modo di sentire e di operare, oso dire che è poco conveniente; non mi faccia dire ciò che non ho detto, stia ai fatti ed alle parole che ho pronunciate. Egli suppone che io abbia interpellato già i consiglieri legali. Non è punto vero. Non ho interpellato alcuno; e dichiaro apertamente che la mia opinione era quella che ho espressa, ma che vi rinuncio perchè vedo che non è conforme a quella della Camera, e non solo vi rinuncio perchè sono a ciò obbligato, ma perchè credo che valga più l'opinione della Camera che la mia.

Adunque sinceramente e lealmente procederò contro il municipio di Arona per ottenere tutto quello che sarà possibile in giustizia e diritto.

Molte voci. Bravo! Bene!

Voci. Ai voti! ai voti!

MELLANA. La Camera ha visto che non mi sono prevalso del mio diritto della parola e che mi sono lasciato interrompere dal signor ministro per lasciargli tutto l'agio ed il comodo della difesa; spero quindi vorrà permettere che io pur risponda alla mia volta.

Voci. Parli! parli!

MELLANA. Io credo di non aver detto verbo che offendesse o direttamente, o indirettamente il carattere del signor ministro, dicendo che forse a quest'ora aveva già interpellati i

consultori legali della Corona. Ora dirò che, se non li ha consultati, si è perchè crede perfino supervacaneo l'interpellarli, giacchè, se fosse dubbio il caso, se vi fosse qualche ragione per potere giuridicamente astringere quel municipio, il signor ministro avrebbe dovuto prima d'ora consultare i detti consulenti. Io credo che qualunque di noi fosse stato ministro, prima di venire alla Camera, avrebbe interpellato i consultori della Corona a qual punto la questione si trovava: quindi facendo la supposizione che ho fatto, non ho per nulla detratto al signor ministro.

Ripeto pertanto quanto diceva prima, che l'ordine del giorno dell'onorevole Lanza non lo voto dietro le parole del signor ministro il quale a ragione ha già presupposto che il voto dei consultori della Corona sarà in favore di Arona; soggiungeva: se vi sarà tale consulto negativo, io mi varrò di questa circostanza per trattare col municipio d'Arona per indurlo a spendere tale somma in altre opere intorno a quel porto. Noi non istiamo qui al giorno d'oggi discutendo per astringere un povero municipio a fare delle inutili spese, o spese anche al medesimo utili. Il municipio solo è giudice di fare quelle opere che crede meglio corrispondano ai bisogni dei suoi amministratori e noi non intendiamo dare armi in mano al ministro per fare forza alla volontà del municipio di Arona.

Quello che abbiamo sostenuto è un principio e l'abbiamo sostenuto per debito di giustizia e non per fare atto di ostilità contro un municipio.

Noi vogliamo un concorso del medesimo per esonerare in parte la nazione dalle spese in beneficio bensì generale fatte, ma che specialmente ridondano in pro di quel municipio; ma non vogliamo quello che pare accenni di volere il signor ministro che cioè l'intera somma di 300 mila lire sia spesa dallo Stato per poi astringere il comune aronese a spendere, in opere che non conosciamo, una somma qualsiasi.

Non potendosi con isperanza di qualche successo votare l'ordine del giorno dell'onorevole Lanza, non rimane alla Camera altro mezzo che votare per ora sole lire 250 mila, riservandosi a deliberare sulla rimanente somma, quando il Ministero si presenterà nuovamente alla Camera dopo avere fatti tutti i necessari incombenzi per assicurare il detto concorso non per nuove opere, ma in beneficio di quelle già fatte dallo Stato.

RATTAZZI, ministro di grazia e giustizia e reggente il Ministero dell'interno. Quest'emendamento è la riproduzione di quello che fu rigettato. Col primo emendamento proposto dall'onorevole deputato Farina si voleva che il Governo concorresse per la somma di 250,000 lire.

Ora quest'emendamento si presenta di nuovo. Il deputato Robecchi dice: limitatevi a dare 250,000 lire. Ma dove si potranno prendere le altre 50,000 lire? Bisogna di necessità che le paghi il comune; è dunque lo stesso emendamento che fu rigettato. Io lo ripeto, voti la Camera la spesa necessaria; se il municipio dovrà concorrere, esso pagherà, e la somma sarà versata nella cassa delle finanze. Ma se non si vogliono dare le intiere lire 300,000 si è lo stesso che negare l'esecuzione dell'opera; si è un dare da una mano ciò che dall'altra si nega; questa sarebbe la conseguenza più naturale.

DEPRETIS. La differenza fra l'emendamento proposto ultimamente dall'onorevole Robecchi e quello proposto prima da lui e dall'onorevole Farina, consiste in ciò che il primo, stato rigettato dalla Camera, pregiudicava molte questioni, e fra le altre, la questione della libertà dei municipi, almeno secondo l'opinione manifestata dal ministro della giustizia, e dalla maggioranza della Camera.

In questo secondo, invece, non vi è niente di pregiudicato, e si ottiene un mezzo efficace onde ottenere dal municipio d'Arona l'esecuzione della sua promessa. Con questo emendamento non si fa altro che imporre al Ministero di non compiere l'opera del porto interamente: si prescrive che per compiere l'opera intera è d'uopo del concorso del municipio d'Arona; e ciò senza pregiudicare nessun principio.

In questo modo il Ministero potrà dire a quel municipio: volete compiere il porto? Vedete: non ho che 250,000 lire; datemi le 50,000 lire che mi avete promesse, ed il vostro porto sarà compiuto: questo mi pare uno spediente utile per finire questa difficile questione.

Voci. Ai voti! La chiusura!

RATTAZZI, ministro di grazia e giustizia e reggente il Ministero dell'interno. Ma in tal modo si viene precisamente a negare i mezzi dell'esecuzione dell'opera. Allora tanto varrebbe che la Camera neghi tutta la somma. Il volere che l'opera si compia, e negare i mezzi, è una patente contraddizione.

Voci. Ai voti! ai voti! La chiusura!

PRESIDENTE. Essendo domandata, metto ai voti la chiusura della discussione.

(La Camera approva.)

Pongo a partito l'emendamento Robecchi col quale, invece di 300,000 lire, se ne concederebbero sole 250,000.

(La Camera rigetta.)

Metto ora a partito l'ordine del giorno proposto dal deputato Lanza, che è così concepito:

« La Camera, considerando che il municipio di Arona con regolare ordinato in data del 18 novembre 1852 si obbligò di concorrere per lire 50,000 alla costruzione di un porto in quella città destinato a servizio della strada ferrata, invita il Ministero a sollecitare il pagamento di quella somma e passa all'ordine del giorno. »

(La Camera approva.)

Ora pongo ai voti l'articolo del progetto che è proposto nella conformità seguente:

« È autorizzato lo stanziamento nel bilancio del 1855 dei lavori pubblici della somma di lire 300,000 per l'esecuzione delle opere parziali relative al porto di Arona, indicate nel progetto dell'ingegnere cavaliere Negretti in data del 31 dicembre 1854. »

(La Camera approva.)

Si procederà ora alla votazione per scrutinio segreto su questo progetto.

Risultamento della votazione:

Presenti e votanti	110
Maggioranza	56
Voti favorevoli	58
Voti contrari	52

(La Camera approva.)

La seduta è levata alle ore 5 e 3/4 pomeridiane.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

Discussione dei seguenti progetti di legge:

- 1° Per autorizzazione alla divisione amministrativa d'Ivrea di eccedere il limite normale dell'imposta;
- 2° Per l'ordinamento degli uscieri presso i magistrati, i tribunali e le giudicature;
- 3° Per norme da osservarsi in caso di spedizione militare per certi atti contemplati nell'articolo 1424 del Codice civile;
- 4° Per nuova classificazione delle strade in terraferma.