

TORNATA DEL 28 MAGGIO 1856

amministrativa di Cuneo di eccedere il limite ordinario dell'imposta. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1112.)

La discussione generale è aperta.

(Nessuno chiedendo la parola, si passa alla discussione degli articoli seguenti i quali sono approvati.)

« Art. 1. La divisione amministrativa di Cuneo, in conformità della deliberazione presa dai suoi rappresentanti il 10 ottobre 1855, è autorizzata a vincolare i suoi bilanci avvenire fino e compreso quello per l'esercizio 1876 per la somma annuale di lire 15,500 da servire alla rateata estinzione del debito capitale che sarà incontrato dal comune di Cherasco per la costruzione di un ponte stabile sulla Stura presso quell'abitato.

« Art. 2. La stessa divisione è pure autorizzata ad eccedere nell'eguale periodo di tempo il limite normale della sovrimposta per far fronte a detta spesa. »

Si procede allo squittinio segreto sul complesso della legge.

Risultamento della votazione:

Presenti e votanti	111
Maggioranza	56
Voti favorevoli	102
Voti contrari	9

(La Camera approva.)

RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PER UNA RICONOSCENZA NAZIONALE AL GENERALE LA MARMORA.

MELLANA, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge che è stato deposto sul tavolo della Presidenza in principio della seduta d'oggi, per l'assegnamento in proprietà al generale Alfonso La Marmora, di 50 are di terreno a sua scelta sulla via della Cernaia, in Torino. (*Bravo! Bene!*) (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1156.)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita domani per tempo.

La seduta è levata alle ore 4 1/2.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

Discussione dei progetti di legge:

- 1° Bilancio passivo generale per l'anno 1857;
- 2° Ferrovia da Acqui ad Alessandria;
- 3° Ferrovia da Ivrea a Chivasso;
- 4° Spese nuove e maggiori spese.

TORNATA DEL 29 MAGGIO 1856

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE BON-COMPAGNI.

SOMMARIO. Lettera del deputato Garibaldi — Discussione del progetto di legge per l'assegnamento in proprietà al generale Alfonso La Marmora di un'area di terreno demaniale — Osservazioni del deputato Cavalli e spiegazioni del presidente del Consiglio — Approvazione dell'articolo unico e del progetto — Comunicazione delle somme totali dei bilanci passivi votati dalla Camera — Votazione ed approvazione dei progetti di legge, per l'approvazione del bilancio generale passivo del 1857 e per una strada ferrata da Acqui ad Alessandria — Discussione del progetto di legge per la costruzione di una ferrovia da Ivrea a Chivasso — Proposizione del deputato Farini per la soppressione dell'articolo 65 del capitolato — Schiarimenti e osservazioni in appoggio dell'articolo, del ministro dei lavori pubblici — Parole in appoggio della soppressione, dei deputati Ara, Demaria e Bottone — La disposizione combattuta dai suddetti deputati è ritirata — Osservazioni del deputato Mellana, e risposte del ministro dei lavori pubblici — Approvazione degli articoli 1, 2, 3 e dell'intero progetto — Annunzio d'interpellanze del deputato Valerio intorno ai condannati politici dell'anno 1849.

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

CAVALLINI, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente, ed espone il seguente sunto di petizioni:

- 6176. Il Consiglio comunale e 34 abitanti di Cisore;
 - 6177. Il Consiglio comunale e 34 abitanti di Mozzio;
 - 6178. Il Consiglio comunale e 42 abitanti di Baceno;
 - 6179. Il Consiglio comunale e 27 abitanti di Castiglione;
 - 6180. Il Consiglio comunale e 38 abitanti di Vanzone;
 - 6181. Il Consiglio comunale e 80 abitanti di Villadossola;
 - 6182. Il Consiglio comunale e 75 abitanti di Bognanco
- Dentro;
- 6183. Il Consiglio comunale e 20 abitanti di Anzino;

- 6184. Il Consiglio comunale e 33 abitanti di Premia;
 - 6185. Il Consiglio comunale e 16 abitanti di Viceno;
 - 6186. Il Consiglio comunale e 38 abitanti di Caddo;
 - 6187. Il Consiglio comunale e 44 abitanti di Bannio;
 - 6188. Il Consiglio comunale e 49 abitanti di Craveggia;
 - 6189. Il Consiglio comunale e 56 abitanti di Preglia;
 - 6190. Il Consiglio comunale e 26 abitanti di Calasca;
 - 6191. Il Consiglio comunale e 81 abitanti di Varzo;
 - 6192. Il Consiglio comunale e 56 abitanti di Formazza;
 - 6193. Il Consiglio comunale e 280 abitanti di Domodossola;
- rassegnano alla Camera varie considerazioni per dimostrare la giustizia che la provincia dell'Ossola venga conservata.
- 6194. Ghirardi Lorenzo, rappresentato che l'interesse gua-

rentito agli azionisti della società del telegrafo elettrico del Mediterraneo non venne più pagato fin dal primo luglio ultimo scorso, si rivolge alla Camera affinché provveda all'esatta osservanza della legge, ed al tempo stesso perchè sia fatto luogo al risarcimento dei danni pel ritardato pagamento.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'approvazione del processo verbale.

(È approvato.)

Il deputato Garibaldi scrive che, lontano per alcuni giorni dalla Camera per motivi di salute, e dolente di non poter votare la proposta di una ricompensa nazionale al generale Alfonso La Marmora, desidera che il suo nome venga inserito nel numero di quelli che sottoscrissero la carta in cui si progettò un sì nobile divisamento.

Sarà fatto secondo il desiderio del deputato Garibaldi.

APPROVAZIONE DELLA PROPOSTA DI LEGGE PER UNA RICOMPENSA NAZIONALE AL GENERALE ALFONSO LA MARMORA.

PRESIDENTE. La Commissione incaricata di riferire sul progetto di legge per l'assegnamento al generale Alfonso La Marmora di 50 are di terreno demaniale, depose ieri la sua relazione (Vedi vol. *Documenti*, pag. 4156) che fu distribuita oggi a domicilio ai signori deputati.

Essa esprime il desiderio che « la proposta medesima compia in questa e nell'altra parte del Parlamento così sollecitamente il suo corso, che il Governo del Re possa far annunziare all'ottimo generale, appena rimetterà il piede nella terra patria, questo solenne attestato della pubblica riconoscenza. »

Io credo di secondare quest'invito, proponendo alla Camera di passare immediatamente alla discussione di questo progetto, il quale certamente non darà luogo a grave dibattito.

Do lettura del progetto:

« *Articolo unico.* A titolo di ricompensa nazionale sono assegnate in proprietà al generale Alfonso La Marmora cinquanta are di terreno a sua scelta sugli spalti della Cittadella di Torino, dove si deve aprire la nuova via della *Cernaia*. »

La discussione generale è aperta.

CAVALLI. Signori, per molte delicate considerazioni io non dovrei prender la parola sull'esercito in questa circostanza, se a fronte di tante commendevoli dimostrazioni che si vanno via facendo alla minor parte del nostro esercito di ritorno dall'Oriente, ove sostenne ben degnamente l'onore delle nostre armi, e se a fronte di quest'altra più solenne dimostrazione che vi viene ora proposta a favore del suo generale comandante, per averlo ben diretto, il silenzio puro e semplice sul passato non potesse essere interpretato in un senso sfavorevole; motivo per cui parmi sia pure il caso di dire o fare qualche cosa in commemorazione dell'esercito intero che nelle campagne del 1848 e 1849 soggiaceva a ben maggiori sacrifici: e però, come parte di esso, mi astengo dal fare alcuna proposizione, lasciando ad altri il rispondervi.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro delle finanze e degli esteri. L'onorevole preopinante osservava opportunamente che la Camera, nel dare una pubblica testimonianza

di riconoscenza e di affetto al generale La Marmora, intendeva nel tempo stesso di manifestare la sua simpatia per l'esercito da esso comandato.

Quando l'onorevole deputato pensava, in questa circostanza, di dover ricordare i titoli alla simpatia ed alla benemerita del paese e del Parlamento, dell'esercito che combattè valorosamente nel 1848 e 1849, egli si asteneva dal fare alcuna proposta, e dal trarre una conseguenza da questa sua premessa. Ma forse da faturo si potrebbe indurre non essere stato dato dal paese e dal Parlamento nessuna testimonianza di gratitudine e di affetto a quest'esercito.

Ma, o signori, io credo di potervi dimostrare non avere nè il paese nè il Parlamento mancato al debito loro in tale circostanza.

Voi volete ora onorare il capo dell'esercito di Crimea; ebbene i vostri predecessori, cioè le Legislature passate, onorarono pure l'esercito del 1848 e 1849, e lo onorarono nel suo capo, nel magnanimo ed infelice Carlo Alberto. Ed invero, o signori, quando con un voto unanime il Parlamento deliberava che venisse innalzato alla memoria di Carlo Alberto un grandioso monumento che ricordasse le sue gesta, si rendeva un omaggio ed un tributo non solo a quel Re magnanimo, ma altresì a quelle schiere che egli aveva condotto sui campi di battaglia, e che non aveva abbandonato se non quando era resa impossibile la pugna.

Io credo quindi, o signori, che il paese abbia già soddisfatto al suo debito rispetto a questi prodi, e che la loro memoria, associata a quella del magnanimo duce, verrà sommamente onorata in quel monumento che speriamo vedere fra poco innalzato in questa città, a fronte di quest'aula in cui sta raccolta la nazionale rappresentanza. (*Bene!*)

CAVALLI. Dietro le spiegazioni che l'onorevole presidente del Consiglio dei ministri ha date, io mi dichiaro soddisfatto in quanto allo scopo per cui io aveva dirette alla Camera le mie osservazioni.

PRESIDENTE. Ove niuno chieda di parlare, si passerà alla discussione dell'articolo unico testè letto.

Se nessuno domanda la parola su quest'articolo, lo metto ai voti.

(La Camera approva.)

Si passerà allo squittinio segreto sul complesso della legge.

Risultamento della votazione:

Presenti	109
Votanti	106
Maggioranza	55
Voti favorevoli	97
Voti contrari	9
Si astennerò	5

(La Camera adotta.)

La Commissione ha espresso il desiderio che la proposta dei deputati, ora sottoscritta da 120, sia conservata negli archivi della Camera.

Non mancherò di secondare questo voto.

ISTANZA DEL DEPUTATO TOLA P. PER LA COMUNICAZIONE DI UN CONTRATTO CONCERNENTE L'ESTRAZIONE DEI SUGHERI IN SARDEGNA.

PRESIDENTE. Il deputato Tola ha facoltà di parlare.

TOLA P. Nella tornata del 26 di questo mese io aveva pregato l'onorevole ministro delle finanze di voler deporre

sul banco della Presidenza il contratto passato tra il signor Beltrami e le finanze dello Stato per la coltivazione ed estrazione dei sugheri di alcune foreste della Sardegna. Tale contratto, o dirò meglio tali contratti (giacchè sono due), sono stati già depositi dall'onorevole ministro, ed esaminati dalla deputazione sarda. Siccome la medesima avrebbe delle gravissime osservazioni a fare sui contratti anzidetti, pregherei il signor ministro a fissare la tornata di domani per rispondere alle interpellanze che saranno fatte sul proposito.

Molte voci. Oh! oh! Abbiamo altro.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro delle finanze e degli esteri. Si potrà fissare dopo la votazione del bilancio attivo.

**APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE
PER IL BILANCIO PASSIVO DEL 1857.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno chiama la discussione del progetto di legge per l'approvazione del bilancio passivo del 1857. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 862.)

Prima che si apra la discussione generale su questo bilancio debbo dare lettura alla Camera del riassunto dei bilanci passivi, perchè mancava ancora quello di finanze di cui non ho ancora dato cognizione alla Camera, e poi corse forse negli altri un qualche errore.

RIASSUNTO DEI BILANCI PASSIVI 1857.

Finanze. Spese ordinarie	L. 76,152,512	»
Straordinarie	146,530	»
Totale	L. 76,299,042	44

La Camera rammenta che, quando si pose in deliberazione il bilancio delle finanze, non era ancora stata approvata la categoria 5 del bilancio interno della Camera la quale ascende a 162,691 86.

Do ora lettura del riassunto di tutti i bilanci passivi per l'anno 1857, votati dalla Camera.

MINISTERI	SPESA		TOTALI
	Ordinarie	Straordinarie	
Finanze	76,152,512 44	146,530 »	76,299,042 44
Grazia e giustizia	4,323,562 42	4,788 80 »	4,328,351 22
Estero	1,296,305 53	6,800 »	1,303,105 53
Istruzione pubblica	2,003,599 21	28,389 80 »	2,031,989 01
Interno	7,276,870 76	185,640 »	7,462,510 76
Lavori pubblici	10,937,901 37	3,767,305 10	14,705,206 47
Guerra	32,899,993 51	391,775 25	33,291,768 76
Marina	4,302,392 59	1,900 »	4,304,292 59
Totale generale	139,193,137 83	4,533,088 95	143,726,266 78

La discussione generale è aperta.

Nessuno chiedendo di parlare, si passerà alla discussione degli articoli.

« Art. 1. Il bilancio passivo dello Stato per l'esercizio 1857 è approvato nella complessiva somma di lire centoquarantatré milioni, settecentoventisei mila, duecento sessanta-sei e centesimi settantotto, ripartita fra i capi e le categorie di cui nel bilancio medesimo. »

Lo metto a partito.

(La Camera approva.)

« Art. 2. I fondi assegnati nel presente bilancio per le spese d'ordine ed obbligatorie, descritte nell'elenco unito alla presente legge, possono essere oltrepassati senza preventiva autorizzazione.

« Tali maggiori spese saranno provvisoriamente regolate per decreti reali sulla relazione del ministro delle finanze.

« La loro definitiva regolarizzazione sarà proposta al Parlamento con un progetto di legge a presentarsi tosto dopo la chiusura dell'esercizio del 1857. »

Lo metto a partito.

(La Camera approva.)

Si procede allo squittinio segreto sul complesso della legge.

Risultamento della votazione:

Presenti e votanti	107
Maggioranza	54
Voti favorevoli	92
Voti contrari	15

(La Camera adotta.)

**APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA
CONCESSIONE DELLA STRADA FERRATA DA ACQUI
AD ALESSANDRIA.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno chiama la discussione sul progetto di legge portante concessione della strada ferrata da Acqui ad Alessandria. (Vedi vol. *Documenti*, pagina 1127.)

La discussione generale è aperta.

Nessuno chiedendo la parola si passerà alla discussione degli articoli.

« Art. 1. Le case bancarie Bolmida fratelli e compagnia, e Barbaroux e compagnia sono autorizzate a divenire alla costruzione di una strada ferrata, che partendo dalla stazione della ferrovia dello Stato in Alessandria, metta alla città di Acqui. »

Lo metto ai voti.

(La Camera approva.)

« Art. 2. Le medesime case bancarie sono e rimangono concessionarie di detta strada ferrata sotto l'osservanza delle clausole e condizioni del capitolato di concessione annesso alla presente legge. »

Lo metto ai voti.

(La Camera approva.)

Si passa allo squittinio segreto sul complesso della legge.

Risultamento della votazione:

Presenti e votanti	110
Maggioranza	56
Voti favorevoli	96
Voti contrari	14

(La Camera adotta.)

**DISCUSSIONE E APPROVAZIONE DEL PROGETTO
DI LEGGE PER LA CONCESSIONE DELLA FERRO-
VIA DA IVREA A CHIVASSO.**

PRESIDENTE. Si passerà ora alla discussione del progetto di legge per la concessione della strada ferrata da Chivasso ad Ivrea. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1138.)

La discussione generale è aperta.

Il deputato Farini ha facoltà di parlare.

FARINI. Io non mi farò a considerare, o signori, se questo disegno di una strada ferrata che da Chivasso va direttamente ad Ivrea, sia coordinato come ogni disegno di strada ferrata dovrebbe, ed all'interesse particolare della provincia che la deve attraversare, ed al generale interesse dei commerci e degli scambi dello Stato. Non essendosi in passato provveduto dal Governo a questo coordinamento generale dei maggiori coi minori tronchi delle linee di strade ferrate sarebbe oggi intempestiva discussione quella che si facesse per vedere, come io diceva, se questo tronco, ora divisato, sia pienamente corrispondente così all'interesse particolare come ai generali.

Io credo che veramente questo tronco non sia accomodato nemmeno all'interesse particolare della provincia di Ivrea, se noi vogliamo considerare quest'interesse, non solo per rispetto al capoluogo ed ai pochi paesi nei quali tragitta la strada divisata, ma a tutta quanta la provincia di cui discorriamo. Ma dacchè i deputati di quella provincia credono accomodarsi a questo partito, io non muoverò difficoltà.

Io non ne muoverò nemmeno perchè si sono trasandati altri divisamenti di strada ferrata che, a mio avviso, avrebbero potuto non solo servir meglio all'interesse particolare di tutte le parti della provincia di Ivrea, ma eziandio ai commerci generali, così dello Stato come degli internazionali.

La Camera sa, ed almeno molti sanno, ed il Governo non ignora come si siano fatti e studi e pratiche perchè si facessero altre strade ferrate che accennassero attraverso il Canavese a Torino, e d'altra parte da Ivrea per Cigliano e Livorno accennando a Vercelli e Novara agevolassero gli scambi e della provincia d'Ivrea e di quella d'Aosta; più quelli della Svizzera, i quali vanno già ad agevolarsi pel foro del colle di Ménouve, col porto di Genova. Non voglio estendermi su questa considerazione, perchè dico qui subitamente, che io sono pronto a dare il mio suffragio a questo progetto di legge; ma ad una condizione, o signori: alla condizione che sia tolto l'articolo 65 il quale è pienamente esorbitante, e così discrepante non solo dagli interessi generali dello Stato, ma dagli interessi particolari delle varie parti della provincia d'Ivrea, che io non credo, nemmeno tutti i deputati di quella provincia possano approvarlo.

L'articolo 65, o signori, è compilato in questi termini:

« Per tutto il tempo in cui sarà duratura questa concessione, non verrà accordata la costruzione di altra ferrovia che tenda direttamente da un altro punto della ferrovia di Novara ad Ivrea.

« Per le diramazioni secondarie o prolungamenti della medesima sia con strade ferrate a locomotive, sia con strade ferrate a cavalli, sarà accordata la preferenza ai concessionari a parità di condizioni.

« In ogni caso, nell'atto della nuova concessione, il Governo stabilirà, d'accordo coi concessionari della linea d'Ivrea, le condizioni relative all'uso comune che si rendesse necessario di un tronco, o di tutta la ferrovia. »

Taccio della preferenza, sebbene anche questa sia non molto grata alla Camera, dacchè ultimamente, quando si trattava della strada ferrata della Savoia, gli uffici della Camera ebbero a manifestare il desiderio che somiglianti preferenze fossero tolte, e la Commissione ne fece pur rimostranza al signor ministro, il quale veramente provvide che in parte fossero tolte. Ma lascio, lo ripeto, da un canto la considerazione della preferenza, e mi fermo al primo paragrafo di quest'articolo cioè a quello nel quale sarebbe stabilito che, per tutto il tempo della concessione, nè dalla parte di Torino, nè dalla parte di Novara o Vercelli, nè nelle parti intermedie potrebbero mai nè compagnie, nè privati, nè corpi morali farsi una strada ferrata che li mettesse in comunicazione col capoluogo della provincia d'Ivrea.

Io domando adunque al signor ministro, se egli sia disposto a fare le pratiche necessarie perchè venga cancellata dal capitolato stabilito coi signori Brassey ed Henfrey questa parte dell'articolo 65.

Se egli prende quest'assunto, io mi risolverò a dare favorevole il voto a questa legge; se no, voterò contro, e spero che la Camera respingerà con me l'intero progetto.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Ara.

ARA. Prima desidererei sentire la risposta del signor ministro alla domanda del deputato Farini.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Parli pure; se ha da aggiungere altre domande, risponderò a tutte in una volta.

ARA. Vorrei sapere se egli aderisce alla proposta del deputato Farini, perchè in tal caso non ho più nulla da aggiungere e rinunzio alla parola.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io non posso aderire che nei termini accettati dal concessionario; nè posso prendere su di me di modificare una condizione senza il consenso della parte. Se ha altre osservazioni, le faccia, ed io dichiarerò poi a quei termini il concessionario si ridurrebbe.

Varie voci. Lo dichiari ora.

VALERIO. Domando la parola per una questione d'ordine.

Allo stato delle cose è inutile discutere; io pregherei il signor ministro di aprire trattative col concessionario e riferirvene poi il risultato.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. L'ho già fatto: dietro quanto mi fu da parecchi deputati rappresentato, trattai col concessionario, ed appena il deputato Ara avrà fatte le sue osservazioni, esporrò il risultato di queste ultime intelligenze.

ARA. Ho già dichiarato che se la risposta del signor ministro all'onorevole Farini sarà soddisfacente, io rinunzio alla parola; dunque è necessario che io senta le dichiarazioni del signor ministro.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Rispondendo adunque all'onorevole deputato Farini, quantunque egli non abbia che accennato alcuni appunti che, secondo lui, avrebbe meritato l'amministrazione, per non avere stabilito sin da principio un sistema generale di ferrovie, mi limiterò a dirgli che, secondo il mio intimo convincimento, se si fosse cominciato dallo stabilire una rete generale delle strade ferrate nello Stato, probabilmente non ne avremmo ancora che pochi chilometri, perchè nelle condizioni del nostro paese, che vanno facendosi sempre più prosperi, si vogliono in ogni parte stabilire linee di strada ferrata.

L'onorevole deputato mi dirà: ebbene, dovevate fare un esame maturo di tutte le linee, ed accettare od escludere l'una o l'altra, a seconda della convenienza. Ma io lo prego di riflettere che non sempre il Governo sarebbe stato in grado

di rifiutarsi alle dimande di concessione, massime se queste non portavano aggravio di sorta allo Stato.

Il Ministero dopo maturo esame fatto, se non isbaglio nel 1836 o 1837, ha promosso alcune linee nelle quali pareva non potesse essere dubbio il concorso di tutti gl'interessi locali e generali, ed ha riportato la sanzione dal Parlamento per le relative concessioni.

Mi si dirà che nel Belgio è stato stabilito *a priori* un piano generale di ferrovie. Sta bene, ma quel piano che comprendeva da 600 a 700 chilometri di strada, doveva essere eseguito dal Governo interamente a spese dello Stato. Invece da noi si è adottato il sistema di fare a spese dello Stato quelle linee riguardate come della più vitale importanza, e nell'interesse di tutto il paese, quali si riputarono quelle da Torino a Genova, da Alessandria al lago Maggiore, con diramazione verso la Lombardia.

Alle due prime linee si diè esecuzione negli anni successivi; e sebbene tutto fosse prestabilito, sa la Camera quante questioni siano insorte. Quanto alle altre linee, essendo stato deciso di lasciarle all'industria privata, così parve logico di lasciare alla medesima di eseguire quelle linee che ravviserebbe di sua maggior convenienza, non potendosi imporre all'industria privata quelle linee che fossero contrarie ai suoi interessi.

Ecco dunque perchè nel Belgio essendosi voluto fare una gran rete di ferrovie a carico dello Stato si è potuto stabilire la loro direzione.

Ma anche nel Belgio quando sopraggiunsero società private a chiedere di estendere queste reti, il Governo addivenne a trattativa colle medesime ed il potere legislativo fu chiamato a pronunciarsi sulla convenienza o no di concederle.

Anche in Francia nel 1842 è stato fatto un piano generale, ma poteva ben farlo il Governo, e le società erano ben contente che lo facesse, perchè, quale era il principio che informava questa legge? Che il Governo avrebbe fatto a sue spese tutto il corpo stradale, tutte le opere d'arte, ed avrebbe lasciato alle società il carico di armarlo, di fare cioè la posa dei binari, provvedendo tutto il materiale per l'esercizio che veniva lasciato alle medesime. Anche in questo caso è evidente che il Governo aveva l'alta direzione su tutti questi lavori; era desso che doveva fare un piano per eseguirle, e le società non intervenivano se non che per accettare il solo carico di fare l'armamento e di provvedere l'occorrente per l'esercizio. Ma, se noi confrontiamo, malgrado ciò, il piano fatto nel 1842 colla rete di ferrovie che poi è stata eseguita successivamente, quando cioè il Governo ha veduto che si era assunto un troppo grave carico ed ha abbandonato interamente le linee alle compagnie, vediamo che sono state concesse infinite linee che nulla avevano a che fare col piano del 1842.

Ecco adunque la ragione per la quale mi pare, anche senza tornare sul passato, che dopo aver stabilito quella linea, quell'arteria principale della quale si è esclusivamente occupato il Governo, fosse opportuno lasciare piena libertà alle società di proporre le linee più convenienti, accordandone loro le concessioni a misura che venivano chieste.

Venendo alla ferrovia di cui è caso, io esposi brevemente nella relazione i motivi per i quali il Governo crede che, volendo dare una comunicazione alla valle d'Aosta colla parte meridionale dello Stato, epperò colla linea principale da Torino a Novara, in cui evidentemente quella comunicazione doveva influire, la più opportuna linea fosse quella da Ivrea a Chivasso. È infatti riconosciuto da tutti che le relazioni principali di quella provincia, riguardo essenzialmente il movimento personale; sono con Torino. Oltre a ciò anche la

principalissima parte del commercio di quei paesi si fa con Torino. Tutti i fabbricanti di ferro, che sono in gran numero, e che procurano considerevoli trasporti, e fra quelli particolarmente il signor Mongenet, hanno fatte vivissime istanze perchè venendo ad eseguirsi una ferrovia da Ivrea alla strada ferrata di Novara, si adottasse il tracciato stato proposto per Chivasso, dimostrando che se quella linea si fosse portata al Po, non sarebbe più convenuto scendere fino ad Ivrea coi carri ordinari per prendere una strada ferrata che li avrebbe portati troppo lontani dalla capitale, cagionando loro una spesa maggiore di quella che si richiederebbe per continuare cogli stessi veicoli ordinari fino a Chivasso, ed anzi fino a Torino. Ed io so che dietro calcoli fatti da quei fabbricanti di ferro, gli spedizionieri cessavano già fin d'ora di seguire la strada ferrata da Chivasso a Torino, e venivano direttamente alla capitale coi carri ordinari.

D'altronde la maggior parte delle domande rivolte al Ministero sono state in favore di questa linea.

Ma si aggiunge di più. Per quanto il commercio di transito vada ogni dì più acquistando importanza, basta però esaminare i rendiconti non delle sole nostre strade ferrate, ma di quelle di tutti i paesi d'Europa, per vedere che l'elemento principale dei loro prodotti sono i trasporti locali, il servizio cioè che si fa da centro a centro di popolazione.

Ora volendo scegliere una linea che da Ivrea metta alla strada da Torino a Novara e tocchi i principali centri di popolazione che sono più a portata di questa linea, è certo che la linea che da Ivrea passa per Strambino, Candia, Caluso e Montanaro, non ha confronto colle altre linee che possano essere condotte od a Livorno od anche a Santhià, dove vi sarebbe un movimento locale infinitamente più piccolo e quindi un elemento troppo insufficiente per sopperire alle spese dell'esercizio.

Si parla del commercio dei grani, ma questo non è certamente tale da supplire al maggior movimento di persone che si ha colla linea in discorso sì per la comunicazione generale della provincia colla capitale, che per il movimento locale anzi accennato.

Cosa produrrà in fin dei conti questo commercio di grani? Voglio supporre, come si è detto, che si trasportino 20,000 sacchi all'anno da Vercelli, sia che vengano direttamente da quei territori, sia che provengano dal porto di Genova. Ma io certamente voglio supporre che se ne trasportino 30,000 sacchi che corrispondono a 2500 od anche 3000 tonnellate.

Ma tre mila tonnellate di grano colla tariffa di 12 centesimi, non rendono che 360 lire al chilometro.

Ora, come mai si possono riguardare come elemento sufficiente su cui fare fondamento nella speculazione di una ferrovia? Computate le spese d'esercizio, l'interesse del capitale impiegato in linee, le quali certamente non sono difficilissime, ma nemmeno così facili, giacchè esigono lavori di molta importanza, e si vedrà se sia possibile che queste 360 lire all'anno per chilometro costituiscano un rilevante prodotto. Tutto il di più sarà ricavato da quella parte di movimento che si farà da Vercelli, od anche da Genova, verso le vallate superiori, e il movimento locale che è piccolissimo; mentre dall'altra parte quest'elemento principale può essere, e sarà certamente di grande importanza.

Ma una considerazione che tolse il Ministero dall'incertezza sulla linea più conveniente si fu la considerazione strategica.

È noto alla Camera che il generale La Marmora, allora ministro della guerra, aveva con molto senno e calore promossa la costruzione del ponte sul Po a Chivasso e lo riguardava, nell'interesse strategico, come opera importantissima, esser-

vando che, se mancava la linea di difesa del Ticino, se fossimo in una battaglia sfortunata, obbligati a concentrarci, la nostra linea naturale di difesa diventavano il Po e la Dora; ed in conseguenza esservi grandissimo interesse di avere comunicazioni facili su tutta questa linea strategica. Ammessa la costruzione del ponte sul Po, ne veniva per necessaria conseguenza l'interesse vivissimo di avere una linea che andasse verso Ivrea, ove si accenna anche al forte di Bard; mentre invece eseguire la linea sulla sinistra equivarrebbe a dare una comunicazione al nemico nel caso in cui un rovescio ci avesse costretti a far testa sulla Dora.

Indipendentemente poi da questi motivi rilevantissimi è d'uopo inoltre por mente che nessuna seria offerta mai venne fatta al Governo pella linea di Livorno; venne bensì studiato un progetto; ma nessuna società provvista dell'occorrente capitale si è presentata a chiederne la concessione. All'opposto qui abbiamo un concessionario che la domanda senza sussidi del Governo, e senza sovvenzioni delle provincie: provvisto di quanto occorre per dar corso alla sua impresa, avendo anche provveduto all'esercizio della strada con una convenzione stipulata colla società di Novara che ne assume l'esercizio.

Ciò malgrado il Governo, sul dubbio che per qualunque vicenda questa convenzione potesse venir risolta, ha ordinato le cose in modo che, ciò avvenendo, la società di Novara sia obbligata a continuare l'esercizio finchè si facciano nuovi accordi; e che in ogni evento il concessionario sia obbligato a fornire tutto il materiale mobile ed a provvedere all'esercizio per proprio conto.

Ma l'onorevole Farini dice che è inammissibile l'articolo 63, principalmente, in quanto toglie la prospettiva della costruzione di un'altra strada ferrata da Ivrea ad un punto qualunque della ferrovia di Novara.

Io credo che egli dia troppa estensione a quest'articolo: quest'articolo non impedisce, come sembrami aver egli detto, che si facciano strade ferrate che da varie parti delle provincie traversate vadano ad Ivrea. Esso mira solo ad escludere un'altra strada ferrata che, partendo da Ivrea, venga a raggiungere la strada ferrata da Torino a Novara in qualunque punto. E qui, lo confesso, io non ho avuto alcuna difficoltà ad accettare questa condizione, perchè ritengo difficile, ed anzi impossibile, che si trovi un società che, quando sia fatta la strada ferrata da Ivrea a Chivasso, voglia eseguirne un'altra che volga od a Livorno, od anche a Santhià. Dividere i prodotti del movimento fra due strade sarebbe evidentemente volere la rovina di entrambe.

Ma, mi si dirà, perchè dunque mettete questa condizione? Per solo effetto morale di rassicurare cioè i capitalisti che concorrono alla spesa di questa strada contro una concorrenza qualsiasi.

Il concessionario mi rappresentava essere persuaso che non si farà una linea rivale, ma non poter, ciò malgrado, appoggiare al pubblico la sua speculazione come buona, ed avere quindi il concorso dei capitali sotto la minaccia d'una concorrenza rovinosa.

I capitalisti diranno che se viene a farsi la linea di Livorno, una gran parte del prodotto resterà sempre, per le ragioni che ho esposte; ma necessariamente scemerà per la concorrenza, quello secondario. Ora, siccome non è una di quelle linee di strade ferrate dove l'abbondanza dei prodotti sia tale che si possa sperare che anche dividendolo rimanga alimento bastante per tutte e due, certamente questa minaccia poteva pregiudicare la riuscita della impresa.

Ecco perchè io ho accettato questa condizione, perchè real-

mente credo che non sia nell'interesse generale del paese moltiplicare le ferrovie in modo che si facciano la guerra le une colle altre; l'ho accettata perchè mi parve ragionevole il motivo che adduceva l'imprenditore che per assicurare il credito della sua impresa era necessario di stabilire che non si sarebbero fatte altre strade rivali. Io lo confesso, amo moltissimo che queste strade si estendano, e tutti sanno che, sempre quando si tratti di linee di molta importanza, di vero e reale interesse pubblico, le ho promosse e favorite col massimo impegno; ma io non credo che bisogni andare ciecamente nel fare concessioni, anzi penso che bisogna mettere un freno alla troppo smania di fare strade ferrate, altrimenti si getterà sul mercato una quantità così enorme di valori che finiranno per fare la rovina dei capitalisti e far scapitare gravissimamente l'industria privata.

Ma si dirà che siamo ancora lontani assai da questo caso. Sta bene; ma quando si presenta una concorrenza di strade ferrate, che non può avere altro esito che mettere in pericolo la riuscita di una buona impresa, è mio dovere l'adoperarmi per evitarla.

Non sta poi quanto si è detto che noi siamo ancora in ritardo nella costruzione di ferrovie, che ci vorrà molto prima che siamo giunti al punto in cui sono la Francia e la Germania. Basta, o signori, confrontare l'estensione dei territori di quegli Stati col nostro per vedere quanto noi abbiamo già fatto.

Io prego la Camera d'osservare che noi abbiamo già in pieno esercizio 577 chilometri di strade ferrate, parte appartenenti allo Stato e le altre appartenenti a società private. Ne abbiamo poi diverse attualmente in costruzione e che si andranno compiendo in breve termine, cioè verso la metà o il volgere dell'anno corrente. Altre linee per l'estensione di 240 chilometri sono già decretate od almeno in procinto di esserlo, cosicchè fra non molto avremo 1012 chilometri di ferrovie. Ora, piacciavi di ritenere che il nostro territorio è la decima parte del territorio francese.

Bisognerebbe dunque che in Francia le ferrovie, per essere in pari condizione colle nostre (lungi dall'aver quella superiorità che molti vanno predicando) avessero un'estensione di 10,000 chilometri di strada. Ora tutti sanno che in Francia la rete delle ferrovie non giunge a 5 mila chilometri circa.

Vede dunque la Camera che noi, ben lungi dall'essere in ritardo, siamo giunti ormai a quel punto in cui è necessario impedire una soverchia concorrenza funesta e a chi la fa ed a chi n'è oggetto.

Giustificati così i motivi (qualunque sia il peso che voglia attribuir loro la Camera) pei quali ho accettato senz'esitanza quelle condizioni, dirò che, dietro rappresentanze fattemi che, togliendo quella condizione, la concessione sarebbe stata più accetta alla Camera, ho chiamato il concessionario e cercai, per quanto da me dipendeva, di persuaderlo a rinunziarvi, ma non sono riuscito che a farla modificare.

Siccome egli insisteva nella considerazione che non ispirando la sua impresa confidenza, non avrebbe trovato i capitali per eseguirla, io cercai di ridurre la durata del privilegio a soli venti anni, appoggiandomi a una deliberazione presa dalla Camera in una circostanza che ha molta analogia con questa.

La Camera ricorderà che, quando si è trattato della linea di Alessandria per Tortona a Stradella, io, fermo nel principio che il moltiplicare oltre un certo limite le linee e creare rivalità, danneggi gravemente non solo gli interessi locali, ma quelli generali dello Stato, aveva anche proposto che non si facessero diramazioni.

Sorse alcuno che propugnava gl'interessi della linea di Vercelli per Casale a Valenza, e disse volere che si lasciasse facoltà di continuare questa linea partendo da Valenza per Bassignana seguitando quasi parallelamente alla linea di Stradella, e andando, se non erro, più direttamente a Voghera. Allora non si trattava di fare una concessione, si trattava di decretare un capitolato per norma agli aspiranti alla concessione. Io rappresentai alla Camera che, se ci metteva questa prospettiva di concessione, la quale toglieva al tronco di Alessandria a Voghera una grandissima parte del suo movimento, era assai difficile trovare chi assumesse questa concessione. Dissi anche allora: accordata la concessione e costruita la strada, difficilmente si troverà chi voglia impegnarsi a fare questa linea, ma la minaccia che essa si possa fare affievolirà l'opinione favorevole a quella che noi vogliamo promuovere e renderà forse impossibile al Governo il trovare un concessionario.

Per questi motivi la Camera s'indusse a stabilire un periodo di 20 anni, ed invece di proibire assolutamente la linea rivale a quella d'Alessandria a Voghera, stabilì che quella non si sarebbe potuta fare se non dopo 20 anni. Io dunque cercai di trarre il concessionario signor Henfrey a questa medesima limitazione di tempo, ed alla medesima egli si arrese.

Esposti francamente i motivi che fecero accettare il primo articolo, e quindi a cercarvi una modificazione, non mi resta che ad aggiungere qualche riflessione sulla preferenza data al concessionario pella diramazione; preferenza che l'onorevole Farini non approva, appoggiandosi ad una recente opinione espressa dalla Camera. Gli farò osservare che la recente opinione della Camera è stata mossa da circostanze specialissime che sono già state esposte nella discussione. Qualunque però sia il valore che io dia a queste circostanze speciali, dirò che in tutte le concessioni fatte finora è data la preferenza ai primi concessionari, sistema che è stato adottato anche in Francia, perchè certamente nessuno può con maggiore opportunità eseguire una prolungazione o una diramazione di quello che ha la linea principale.

Io credo che sia un favore a quegli cui ciò s'accorda, ma che sia anche un modo di facilitare le prolungazioni e le diramazioni di queste strade. D'altronde non si reca certamente danno di sorta, perchè, se mai si riuscisse a trovar migliori condizioni, queste si possono egualmente dal primo concessionario ottenere.

ARA. Credo mio dovere di esternare prima di tutto i miei ringraziamenti all'onorevole signor ministro, perchè abbia voluto tentare presso l'appaltatore Brassey il modo di ottenere una qualche modificazione all'articolo 65 del capitolato: mi rincresce però che, mentre egli certamente conosceva esservi necessità di queste modificazioni, non abbia potuto conseguire quello che sarebbe stato necessario onde per parte mia potessi dare il voto favorevole a questa legge. Certo, se fosse mia intenzione di combattere il progetto relativamente alla linea da Ivrea a Chivasso, molte ragioni dal Ministero addotte mi avrebbero persuaso del contrario.

Ma siccome, e per simpatia verso Ivrea, ed anche perchè, trattandosi di una città di molta importanza, vedeva anch'io la necessità che fosse messa al più presto in comunicazione con una ferrovia, io era dispostissimo a votare questa legge, così mi è spiacevole doverla combattere: ma lo debbo fare, perchè essa si trova in diretta opposizione colla provincia il cui capoluogo io rappresento.

Io spero che la Camera vorrà essere indulgente se parlerò degl'interessi locali; e lo spero tanto più, inquantochè quando si trattasse di un atto di giustizia nell'interesse generale sa-

prei, come già feci in una prossima circostanza, sacrificare il mio voto al bene del paese. Ma qui, o signori, colla privativa conceduta con questo progetto di legge si pregiudica direttamente l'interesse della provincia di Vercelli senza vantaggio, anzi con danno dell'interesse generale.

Non v'ha dubbio che, stando alla classificazione delle strade ordinarie, esse si dividono in nazionali, provinciali e comunali; e quantunque nel nuovo sistema di ferrovie non si sia stabilita questa divisione, cionondimeno non vi ha dubbio altresì che le strade ferrate possono, anzi deggiono egualmente classificarsi in strade, direi, di interesse generale, ed in strade di interesse provinciale. Ora io dico: come si può stabilire in massima un privilegio contrario al congiungimento di una provincia finitima con un'altra provincia? Se si adottasse l'articolo 65, ne verrebbe che per 20 anni la provincia di Vercelli non potrebbe direttamente congiungere il suo capoluogo con quello d'Ivrea, alla quale si trova finitima la provincia di Vercelli.

Mi si dirà che i Vercellesi possono, percorrendo una linea più lunga, passare per Chivasso e portarsi ad Ivrea. Ma per far questo i Vercellesi, per recarsi ad Ivrea, dovrebbero percorrere sul territorio di Torino.

Io dico che in massima generale non posso ammettere che un capoluogo di una provincia non possa porsi in comunicazione diretta col capoluogo di un'altra provincia. Io dico che accordare una privativa di 20 anni sarebbe andare incontro al sistema di libertà che deve, per quanto è possibile, sempre prevalere nel nostro attuale Governo costituzionale.

L'onorevole signor ministro ebbe ad osservare che, trattandosi di una legge la quale riguarda una concessione privata, non dovevano le altre provincie mantenersi silenziose, quando era in loro facoltà di far valere i loro interessi e presentare progetti di pronta esecuzione all'approvazione del Governo.

Osservo all'onorevole signor ministro essere verissimo che si è tardato, nell'interesse della provincia di Vercelli, a concretare un progetto che potesse essere presentato al Parlamento. Ma, perchè vi è stata questa tardanza, non ne deve conseguire che si debba infliggere alla medesima una penale tale, per cui qualunque altro progetto, il quale presenti un'attuazione pratica di grande interesse, sia ritardato per 20 anni.

Io ammetto che l'operosità debba essere premiata, ma non posso ammettere che un ritardo involontario, prodotto da circostanze imprevedute, debba avere per conseguenza un'imperscrutabile per un lungo avvenire di 20 anni.

D'altronde io non so perchè si dovrà fare questa privativa in quest'unica occasione, quando in tutte le concessioni della natura di quella di cui si tratta non venne mai data una privativa di così gran peso.

Io prego la Camera di ritenere che, facendo astrazione delle linee, a cui ha accennato il signor ministro, di interesse generale, noi non troviamo alcuna linea di seconda categoria del carattere di questa, cioè provinciale, in cui si sia data questa privativa in danno di una provincia.

Osserverò alla Camera che, nella legge 11 luglio 1852 di concessione della ferrovia da Mortara a Vigevano, all'articolo 59 venne stabilito che non sarà concessa la costruzione di alcuna strada ferrata che direttamente vada da Vigevano a Mortara.

Nella legge dello stesso giorno relativa alla concessione della ferrovia da Bra a Cavallermaggiore, nell'articolo 3 del capitolato venne stabilito che:

« Non spetterà alla società alcun diritto d'indennità per

altre strade ferrate che si stabilissero in linea parallela a quella di Bra, purchè siano alla distanza di 4 chilometri dalla medesima. »

In quella da Voltri a Genova (legge 29 gennaio 1852) all'articolo 53 è stabilito: « resta vietata la costruzione di qualsiasi altra ferrovia da Voltri a Genova. » Quella per la ferrovia da Pinerolo a Torino (legge 26 giugno 1853), all'articolo 46 dice: « Per tutto il tempo in cui sarà durativa questa concessione non verrà accordata la concessione di altra ferrovia che tenda direttamente da Torino a Pinerolo. » Finalmente quella per la costruzione della ferrovia da Vercelli a Valenza per Casale (legge 11 maggio 1854) all'articolo 72 stabilisce: « Non potrà la società opporsi alla costruzione di altre strade ferrate che si stabilissero in linea parallela a quella di cui si tratta, purchè siano dalla medesima ad una distanza non minore di 4 chilometri; nè potrà pretendere per ciò alcuna indennità. »

Come vede la Camera, furono previsti due soli casi di privativa; cioè quando si vuol costruire una linea, la quale direttamente porti da un punto ad un altro. E questo io riconosco giusto e concorro nell'opinione dell'onorevole signor ministro dei lavori pubblici, che non si debba ammettere una concorrenza la quale sia rovinosa ad ambe le strade. Si è stabilita anche un'altra privativa, ma fino alla distanza di quattro chilometri.

Ora io chieggo se questa privativa, la quale la Camera, trattandosi di strade di seconda categoria, ha ragionevolmente ristretta alla sola distanza di quattro chilometri, si debba ora estendere per vent'anni a settantadue chilometri, perchè tutti sanno che da Chivasso a Novara vi è la distanza di settantadue chilometri; chiedo anche se sia equo e giusto che per tal tempo non si costruisca alcun'altra ferrovia per tutta questa lunghezza.

Egli è notevole che non si tratta qui di semplicemente fare eccezione in via astratta, non si tratta semplicemente di una speranza, come osserverà l'onorevole signor ministro, che non possa realizzarsi. La Camera deve sapere che il municipio di Vercelli, sin dal 1852, aveva istituito un Comitato promotore per la ferrovia di Valenza, di cui ebbi l'onore di far parte. Sin d'allora il municipio di Vercelli ed il suo Comitato promotore avevano intavolate trattative con quello d'Ivrea onde aprire una ferrovia la quale da Santhià mettesse al capoluogo della provincia.

Egli è noto alla Camera come, non solo siansi iniziate, ma in gran parte attivate pratiche onde poter presentare un progetto in attività da Livorno a Chivasso. Ora io domando se la distanza di 13 chilometri, che corre tra Chivasso e Santhià, non sia una distanza tale da evitare questa qualsiasi concorrenza. Ma a questo proposito l'onorevole signor ministro dei lavori pubblici osservava non essere impedito che dalla provincia di Vercelli si possa avere accesso al capoluogo della provincia d'Ivrea, perchè si possono fare strade le quali non tocchino direttamente la ferrovia di Novara, ma vi abbiano accesso per altre strade attigue. E certamente, se questo argomento volesse ritenersi plausibile, io ammetterei che tutte le strade mettono a Roma. Ma quello che è certo si è che il signor ministro non ha fatto osservazione che, se si dà un contatto diretto tra Vercelli ed Ivrea, allora la strada ha, non dirò probabilità, ma una certezza di manutenzione. Quando invece, se obbligate i commercianti a dover far carico e scarico delle loro merci, certamente, calcolando la spesa di questo carico e scarico, non conviene più di fare questa strada. Per esempio, se noi vogliamo prendere per punto di partenza Vercelli da Santhià ad Ivrea, passando

da Vercelli o Santhià sulla ferrovia di Novara, si fa uno scarico tra la località di Santhià ed Ivrea; se invece si fa una linea la quale da Ivrea vada a raggiungere la ferrovia di Biella, allora i commercianti sono obbligati a scaricare le loro merci a Santhià, quindi ancora fare un altro trasporto per Ivrea; perciò non si otterrebbe in alcun modo l'intento. È necessario anche di ritenere che nel modo in cui è concepito l'articolo 65, non può a meno che impedire non soltanto qualunque costruzione di ferrovia a locomotiva, ma anche, quello che è ancora più dannoso, di una ferrovia a cavalli.

Sa molto più di me l'onorevole signor ministro dei lavori pubblici come, sia relativamente alla costruzione, sia relativamente alla manutenzione, sia molto in diminuzione il confronto quando si fa una ferrovia a cavalli, di quello lo sia una ferrovia a locomotive.

Ora, comunque fosse vero che non vi fossero elementi per sostenere una ferrovia o da Santhià o da altro punto ad Ivrea, tenendo conto solamente dei cereali, stando appunto alle tremila tonnellate di riso, a cui il signor ministro aveva accennato, non vi è dubbio che, ancorchè fosse di gran lunga minore il trasporto del riso, tuttavia, trattandosi di dover contare sopra una strada ferrata di minore spesa come si è certamente quella a cavalli, anche relativamente ai cereali potrebbe la medesima mantenersi.

D'altronde non so perchè quando si è promulgata la concessione della ferrovia di Novara, quando in tale concessione non si era previsto il caso unico ristretto da Chivasso a Livorno, ma si era lasciata una latitudine per l'apertura di altre ferrovie, ora si venga con una nuova concessione a distruggere, direi, quanto da quella concessione poteva sperare la provincia di Vercelli.

Prego la Camera di osservare che, stando alla concessione della ferrovia di Novara, all'articolo 54 del capitolato si è stabilito che, occorrendo la costruzione di qualche strada reale, provinciale o comunale debitamente autorizzata, o la formazione di canali, o vie ferrate che attraversassero la strada ferrata di Novara, la società non potrà farvi opposizione, ma non potrà perciò essere assoggettata ad alcuna spesa o danno.

All'articolo 61 poi si è stabilito che pel caso venisse costituita una società che assuma e guarentisca la formazione di una strada ferrata, che partendo dalla città di Ivrea metta capo alla ferrovia da Torino a Novara in un punto compreso tra Chivasso e Livorno, la società per la costruzione di quest'ultima si obbligava fin d'allora a costruire nove chilometri di quella via, e portare la sua strada in quella direzione che venisse prescelta d'accordo fra la società di Novara, il Governo e la società di Ivrea, salvo a stabilire le condizioni, ecc.

Se la congiunzione di quella linea principale non si faccia in un sito ove siavi già una stazione per quest'ultima linea, allora la costruzione della stazione apposta che si rendesse necessaria, non farà parte dell'obbligo che ha la società da Torino a Novara di costruire i nove chilometri.

Or bene, se nella stessa disposizione di legge si era previsto il caso che potessero farsi altre strade, per cui non era più obbligata la società della ferrovia di Novara, e vi era, non dirò, tacitamente ma esplicitamente l'autorizzazione di intraprendere altre ferrovie, sempre inteso che si ottengano l'autorizzazione degli studi e la concessione dal Governo, non posso comprendere come ora sia il caso di far luogo a questa privativa.

Signori, con vero senso di dispiacere nell'occasione che mi si presenta di accennare alla società della ferrovia di Novara, devo dichiarare alla Camera che la provincia di Vercelli si trova nella circostanza di dover essere (non posso fare a

meno di dirlo) non troppo soddisfatta delle nuove opere dopochè l'onorevole signor ministro dei lavori pubblici ha il portafoglio. Non so che abbia fatto quella provincia all'onorevole ministro; quello che è certo si è che egli non ha fatto niente per essa. E colgo questa circostanza per esternare il rincrescimento di quella provincia, in quanto che Vercelli ha attualmente una stazione che non è e non può essere adattata agli usi cui è destinata.

Nella concessione della ferrovia di Novara vi era la previsione, che questa stazione dovesse servire e per Valenza e per Mortara; e non serve, come è noto, per la popolazione di 22 mila anime del capoluogo.

Tutti lamentano, e l'onorevole signor ministro potrebbe facilmente persuadersi della verità, qualora la vedesse personalmente, che il locale di detta stazione è angusto, e gli accorrenti alla ferrovia, che sono numerosissimi, reclamano in ogni giorno un locale più spazioso.

Io ho parlato di questo per incidenza, perchè dal momento che ho domandato l'indulgenza della Camera, trattandosi della mia provincia, io credetti accennare a questo essenziale difetto della stazione di Vercelli per non ritornare altra volta sopra questo disgustoso argomento. Per buona sorte, per la conservazione di questa angusta, meschina stazione non vi è privativa in danno della città di Vercelli, e potrà la medesima farne un'altra; e la città di Vercelli se lavorerà tardi, saprà almeno lavorar bene. Ma, se si ammette la privativa di 20 anni in danno della provincia per impedire che si possano aprire ferrovie in tutta la provincia nella direzione d'Ivrea, non potrà la provincia per questa lunga durata di tempo, anche volendolo, anche imponendosi gravi sacrifici, distruggere i cattivi effetti del proprio ritardo. Io credo che questo privilegio, anche in tesi generale, non debba essere permesso, sia come dannoso agli interessi locali di una intera provincia, sia come dannoso alla stessa provincia di Ivrea, la quale sicuramente ha un interesse locale di avere comunicazione non solo colla capitale, ma ha pure un bisogno riconosciuto nella sua situazione geografica, di mettersi in relazione anche verso la capitale della Liguria. Essendo pertanto manifesta l'ingiustizia di una privativa così esorbitante, anormale ed eccezionale, mi lusingo con buon fondamento che la Camera non sarà per ammettere quest'articolo 65 del capitolato.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Risponderò brevemente alle osservazioni dell'onorevole Ara.

Primieramente non posso accettare l'appunto, che io intenda di punire la provincia di Vercelli di non aver anticipate le sue proposizioni. Egli non ha ben colto il senso delle mie parole.

Io ho detto che già si conoscevano le disposizioni prese nella legge di concessione della strada di Vercelli perchè fosse facilitata l'esecuzione di questa diramazione verso Ivrea, e quindi diretta alla valle della Dora; ho detto che non si è presentata nessuna proposta concreta pella costruzione di un'altra linea, e che per conseguenza si era basata la concessione sull'offerta stata definitivamente fatta, la quale non sarebbe stata certamente accettata se non avesse avuto le condizioni migliori che, a giudizio del Ministero, devono concorrere in questa linea. Ecco perchè l'ho accettata; non per voler punire, come allega l'onorevole preopinante, chicchessia, ma perchè non posso favorire chi non ha fatto al Governo domanda positiva di sorta.

Del resto, quanto a ciò che egli osserva essersi fatto in altri luoghi nei quali, senza dare privilegi assoluti, si limitò l'estensione entro cui si potevano costruire linee che rivaleggiassero quella a cui la concessione era relativa, io lo

prego di osservare che queste dipende sempre dalle circostanze locali buone o cattive; e nel caso attuale io, come ho già detto, credo che il movimento d'Ivrea non sia tale da dare alimento sufficiente a due strade, e che non sia neppure nell'interesse generale gettare sul mercato una quantità di valori industriali che devono di necessità scapitare per difetto di prodotti.

Queste sono le ragioni che ho addotte. Se la società che si era costituita per costruire la strada da Ivrea a Livorno avesse, prima che l'altra avesse potuto formarsi, presentata una domanda concreta e dimostrato di avere i mezzi di garantire l'esecuzione e l'esercizio di quella strada che voleva fare, si sarebbe esaminato il suo progetto, e quando le condizioni ne fossero state convenienti, lo avrei accettato in vece dell'altro, chiedendo alla Camera lo stesso privilegio, sempre appoggiato allo stesso principio che non si devono moltiplicare le linee in modo da rovinarsi reciprocamente con grave scapito dei capitali. Ripeterò che siamo giunti colla rete delle nostre ferrovie a tal punto, da dover procedere cauti se vogliamo evitare tristissime conseguenze anche dal lato industriale, perchè è certo che i capitali soverchi che s'impiegano nelle strade ferrate, cessano dall'alimentare quelle industrie che pure abbiamo bisogno di promuovere e di favorire.

L'onorevole preopinante mi accusa di impedire così la costruzione di strade ferrate per l'estensione di settantadue chilometri.

Anche qui egli mi permetterà di dirgli che è in un grave errore. Si è pure concesso la linea da Biella a Santhià; e ciò perchè? Perchè accennava ad una direzione, ad un movimento affatto speciale, a cui non può aspirare l'altra: se altre strade si concedessero fra Chivasso e Torino che dessero comunicazione ad una massa di popolazione tale da poterne alimentare l'esercizio e fare che i capitali fossero impiegati opportunamente, il Governo non vi si opporrebbe. Torno a ripeterlo: io non ho inteso, dando quel privilegio, che di allontanare la prospettiva di vedere costrutte parecchie strade parallele che si tolgano reciprocamente il movimento, e si rovinino a vicenda, mentre si grande è l'interesse che ha lo Stato di impiegare i suoi capitali opportunamente. Non risponderò poi al rimprovero che mi ha fatto di aver maltrattato la provincia di Vercelli. In verità io non so qual male abbia fatto a quella provincia (*Ilarità*); non le avrò forse recato vantaggio perchè l'opportunità non mi si sarà presentata, ma, se ciò mi fosse possibile, lo farei di tutto buon grado.

Il mio debito, a cui cerco d'adempiere nella misura de' miei mezzi, si è di promuovere quelle opere che meritano di essere favorite nell'interesse del paese, nè posso avere alcuna particolare simpatia od antipatia per una provincia piuttosto che per l'altra, dacchè essendo nato in altra parte d'Italia ho ottenuto il favore di diventar cittadino piemontese, e tale mi riguardo veramente in tutta l'estensione del termine (*Ilarità*), e senza riguardi speciali all'una o all'altra città, all'una o all'altra provincia.

Quanto alla stazione di Vercelli che egli trova insufficiente perchè deve prestarsi al servizio di altre strade, fra cui quella da Ivrea a Vercelli, io gli dirò che, quando si accorda ad una società la concessione di una ferrovia, le si impone l'obbligo di fare quelle costruzioni che sono necessarie al servizio della propria linea, ma non si può esigere da essa la costruzione di fabbricati più grandiosi di quanto lo comportino le esigenze dell'esercizio pel solo oggetto di vantaggiare altre società.

Si può bensì, come si è fatto in vari casi, obbligare una società ad accettare nelle sue stazioni e nei propri locali il

concorso, il movimento che viene da altre strade; ma, se la stazione fatta per una strada non è per tal uopo sufficiente, toccherà alle altre società fare quelle ampliamenti e quelle aggiunte che dai loro interessi sono richieste. Con qual diritto si potrebbe imporre ad una società di fare una stazione in modo che, se altre società abbiano da concorrere in quella, possano trovarvi il campo libero, cioè trovare i fabbricati, gli edifizii, i magazzini, insomma tutto ciò che sarebbe necessario nell'ipotesi che si faccia un'altra strada?

Ciò non sarebbe nè giusto, nè attuabile. Si potrà stabilire in massima che, qualora si faccia una strada di diramazione, la linea principale ne accetti il movimento, ma non si potrà mai imporre ad una società aggravii speciali a vantaggio di altre società.

Riassumendomi ripeterò che, se la Camera giudica inaccettabile il termine di 20 anni, bisogna che respinga la legge, perchè io sono vincolato a mantenerlo a termine del contratto: se l'impresario avesse condisceso a rinunciare a questa condizione, io sarei stato ben contento di dire alla Camera: egli vi ha rinunciato, e la legge potrebbe essere senza più approvata. Ma, ciò non essendo, io lascio alla Camera di prendere la decisione che crederà più conveniente.

PRESIDENTE. Il deputato Demaria ha la parola.

DEMARIA. Sono troppi i vincoli che mi legano alla città d'Ivrea, perchè io non desidero quanto altri mai che una ferrovia la unisca al più presto alla capitale; ma titoli ancora maggiori hanno alle mie sollecitudini altre parti della provincia d'Ivrea ed una parte della provincia di Torino, fra le quali quella di cui ho l'onore di essere il rappresentante in questo recinto. Quindi è che io non posso che associarmi alle obiezioni che vennero sollevate dagli onorevoli deputati Farini ed Ara, collo scopo che si cancelli la privativa conceduta dall'articolo 65, la quale non solo riuscirebbe grandemente nociva agli interessi della provincia di Vercelli, ma più ancora alla maggioranza della popolazione della provincia stessa d'Ivrea.

Io credo che non si possa ammettere un articolo mercè il quale d'ora in poi dovrebbe perdere ogni speranza di ferrovia che la unisse al capoluogo quella parte della provincia di Ivrea che si trova nella valle dell'Orco, e scemarla grandemente quella parte del Canavese che appartiene alla provincia di Torino.

La disposizione del Canavese è tale che fin dai primordii, dacchè tra noi si parlò di vie di ferro, si vide la necessità che esso ne avesse due, l'una che tendesse a ravvicinarlo al capoluogo della provincia, e nello stesso tempo alla capitale, l'altra la quale mettesse in comunicazione la valle d'Aosta ed il Canavese con quei centri dai quali trae quella metà di cereali di cui abbisogna per il proprio sostentamento, imperocchè è cosa dimostrata che quelle provincie non producono che la metà dei cereali necessari all'esistenza dei loro abitanti.

Quindi è che fin dal 1856, quando si idearono le prime reti di ferrovie nel nostro paese, fu posta sott'occhio del Consiglio di conferenza la convenienza di fare una ferrovia, la quale comprendesse le valli di Stura, dell'Orco, della Chiusella e della Dora, e mettesse capo ad Ivrea ed oltre; con che non solo tutta la provincia, ma lo Stato intero avrebbe conseguito utile grandissimo.

Accolto in massima quel pensiero, si soprassedette dal dar seguito ad esso, perchè si credette che convenisse prima attuare altre linee di maggior importanza, di maggior interesse generale dello Stato.

Si vide da poi quanto fosse necessario per le provincie d'Aosta, di Ivrea e di Torino che la ferrovia che avrebbe do-

vuto rannodare la capitale ad Ivrea non mirasse soltanto al vantaggio del capoluogo e di due o tre terre sulla linea percorsa, ma principalmente a quella della maggior parte delle popolazioni delle provincie medesime. Perciò, dopo quell'epoca, quanti si occuparono di ferrovia nel Canavese, videro sempre come convenisse che quella, per la provincia d'Ivrea, fosse condotta in modo che servisse al Canavese considerato quale la tradizione e provvedimenti amministrativi di altre epoche lo considerarono, costituito cioè principalmente della valle dell'Orco, nella quale è gran parte della provincia d'Ivrea ed è parte della provincia di Torino.

D'allora in poi si intrapresero studi, ed uno fu condotto a compimento, per il quale una ferrovia, partendo dal punto da cui parte l'attuale, avrebbe percorso in modo il Canavese che la parte appartenente alla provincia di Torino, la valle dell'Orco e quella della Chiusella sarebbero state riunite al capoluogo. Altri progetti vennero fatti in seguito, dei quali sebbene taluni, oggetto di pratiche assai inoltrate, non siano che parziali, cioè non mirino per ora che a provvedere di ferrovia la valle dell'Orco, tuttavia elemento principale della riuscita di essi si è che, col tempo, potendosi protrarre fino al capoluogo, sino a Ivrea, ne riesca così assicurato il vantaggio della maggior parte della provincia.

Ora col progetto che si tratta di approvare (il che non esiterò pur io a fare, quando non tronchi i nervi ad ogni altro progetto) non solo si scema la probabilità di riuscita di un progetto giovevole per la valle dell'Orco, ma si rende eziandio ineffettuabile il vantaggio essenziale che nell'avvenire sarebbe forse da aspettarsi da quella strada, che cioè la maggior parte della provincia d'Ivrea sia riunita al suo capoluogo.

E per dimostrare la necessità che si lasci il campo ad altri tronchi nella provincia d'Ivrea per il poco utile recato dalla linea attuale a grandissima parte di essa, io prego la Camera di avvertire che la popolazione totale della medesima è composta di 164,902 abitanti, come risulta dai dati statistici ufficiali del 1848, dei quali 72,307 appartengono ai mandamenti della provincia d'Ivrea che sono nella valle dell'Orco; di quei mandamenti nessuno potrà giovare della ferrovia che è in discussione; ed intanto questa non solo in principio scema la probabilità di un tronco per la valle dell'Orco, ma coll'articolo 65 si toglie l'elemento principale di successo a chi volesse intraprenderla, impedendo che si possa eventualmente protrarre a Ivrea. Degli altri abitanti della provincia d'Ivrea 30,118, che appartengono alla valle della Chiusella, si gioverebbero egualmente, con maggior comodo, per arrivare presto alla capitale, della ferrovia che attraverserebbe la valle dell'Orco, più che dell'attuale. Quindi la parte della provincia d'Ivrea che realmente rimarrebbe giovata da questa ferrovia sarebbe di 60,000 abitanti circa. Cosicchè una ferrovia intesa, come lo stesso signor ministro ebbe a dire, a beneficio massimamente della provincia di Aosta e d'Ivrea non arrecherebbe vero utile nè all'una nè all'altra; ma solo al capoluogo ed a quelle tre o quattro terre che sono traversate da essa.

Ma intanto per questa ferrovia la maggior parte della provincia d'Ivrea non sarebbe maggiormente avvicinata nè alla capitale nè al capoluogo, ed io credo che sarebbe importante cosa che nelle concessioni delle ferrovie si avesse sempre in mira di ravvicinare il più che sia possibile le varie parti delle provincie al capoluogo.

Ora, colla ferrovia attuale e colla privativa consacrata dall'articolo 65, si isolerà in avvenire onninamente la valle dell'Orco dalla città d'Ivrea che è il suo capoluogo.

Questa sola considerazione dovrebbe bastare a che non fosse

ammessa nel ben inteso interesse della provincia d'Ivrea la restrizione portata dall'articolo 65.

La valle dell'Orco (per la quale nè il Governo fece nè si alzarono qui mai richiami di pubbliche opere, sebbene, essa pure travagliata crudelmente da più anni dalla crittogama, grandemente ne abbisogni) come ognuno sa, merita molta considerazione, ed ha diritto di essere tenuta in conto nei vantaggi che direttamente od indirettamente le concessioni che fa il Governo procureranno ai vari centri di popolazione; imperocchè, senza disconoscere l'interesse dei fabbricanti di ferro della valle d'Aosta, che ci ricordava il signor ministro dei lavori pubblici, io metterò sott'occhio ad esso ed alla Camera che anche nella valle dell'Orco e nella valle di Chiussella l'industria ferriera ha tali stabilimenti, tale avviamento che merita i più grandi riguardi; ed onde fare il vantaggio delle ferriere di Aosta non sono da adottarsi restrizioni, che come quella sancita dall'articolo 65, riescano di gran danno e d'impedimento a stabilir altri tronchi di comunicazione colla capitale e col resto del paese, alle ferriere delle valli dell'Orco e della Chiussella.

Ed io vi dirò di più, che nella valle d'Aosta se gl'interessi dei proprietari delle ferriere sarebbero favoriti dalla pronta effettuazione dell'attuale linea, altri egualmente rispettabili interessi, e gravi, militano perchè si effettui di preferenza la linea di Livorno onde mettere quella valle più direttamente in rapporto colla sorgente della sua alimentazione, e dall'altro lato con altra linea pel centro del Canavese, per cui la valle di Aosta avesse eguale ravvicinamento colla capitale.

Se le informazioni che mi risultano sono esatte, come ho ragione di credere, l'opinione nella valle di Aosta sarebbe, tra le classi più numerose e meno agiate di quella dei fabbricanti di ferro, più propensa per i due tronchi da me indicati, che per l'unico in progetto.

Nella valle dell'Orco, oltre l'industria ferriera, vi sono altre industrie che meritano specialissimi riguardi; vi è l'industria dei cotoni, la quale ha in quella valle, in Pont, il suo più grande stabilimento ed una ragguardevole manifattura in Rivarolo; vi sono altre industrie metallifere le quali abbisognano anche d'incoraggiamento e di mezzi di comunicazione.

Vi hanno commerci, come quello delle terraglie di Castellamonte ed altri assai, i quali ne abbisognano egualmente che le industrie ed i commerci della valle di Aosta e della terza parte della provincia d'Ivrea, a cui unicamente provvede il progetto in discussione.

Io mi riassumo e dico che mi accosto all'idea della progettata ferrovia quando essa sia sancita in tali condizioni che non rechino un ostacolo poco meno che insuperabile allo stabilimento di altre ferrovie le quali provvedano ai bisogni di due terzi della provincia d'Ivrea che comprendono i mandamenti della medesima che sono verso il Vercellese e la parte importantissima collocata nella valle dell'Orco. Persuaso che, sorgendo progetti di ferrovie che giovino alla valle dell'Orco ed alla riva sinistra della Dora, il Ministero darà ad essi quel maggior conforto che potrà e che ben meritano, io mi accosto per tale scopo a quelle proposte che, sopprimendo l'articolo 65 del capitolato annesso al presente progetto, lasceranno a quei progetti libertà di prodursi e probabilità di buon esito.

PRESIDENTE. Il deputato Bottone ha facoltà di parlare.

BOTTONE. Gl'inconvenienti e l'esorbitanza della condizione stabilita all'articolo 65 del capitolato sono già stati, a parer mio, bastantemente dimostrati dagli onorevoli Farini, Ara e Demaria. Io non ripeterò dunque quanto egli hanno così chiaramente esposto; io ho chiesto facoltà di parlare e

l'ho accettata solamente per dichiarare che io m'associa a quanto è stato dai preopinanti dimostrato, e che darò il voto contrario a questo progetto di legge, ove non venga soppresso l'articolo 65.

FARINI. Alle poche parole da me dette l'onorevole ministro ne ha risposte molte, facendo sapienti considerazioni tecniche, economiche e strategiche. Io non parlerò di cose tecniche, perchè non saremmo ad armi uguali; non di economiche, perchè tutta la Camera ne sa più di me; non di strategiche, perchè mi perirei a farlo con un antico ufficiale del Genio, tanto più che egli sa applicare assai bene la strategia anche alle discussioni parlamentari.

Ed oggi, o signori, egli vi ha condotto e fuori Stato e per tutti i mille chilometri delle nostre strade ferrate, per discostarvi dalla mia modestissima questione, la quale è in ristrettissimi termini.

Io non contesto l'utilità della linea da Ivrea a Chivasso; ho accennato solo al dubbio che se ne potessero per avventura dividere altre che maggiormente giovassero all'interesse generale dello Stato ed ai particolari di tutta la provincia d'Ivrea; ma mi sono accontentato a domandare che questa ferrovia non offenda gli interessi di altre provincie, e massimamente quelli dello Stato.

Perchè, o signori, potendosi, a mio avviso, dividere una strada che serva agli scambi internazionali, principalmente colla Svizzera (per agevolare i quali abbiamo fatto gravi sacrifici quando abbiamo stanziata la somma necessaria pel foro del colle di Menouve), non vuoi certamente porvi impedimento.

Ora siffatti scambi non si possono certamente agevolare dalla strada che da Ivrea per Chivasso mira a Torino, ma da quella che già ebbi accennata, che mirerebbe per la provincia di Vercelli a Genova.

Ma lasciamo a parte le questioni della maggiore o minore utilità di altre linee. Il signor ministro ha detto: « io non voglio che si facciano troppa concorrenza; queste rivalità sono dannose. » Ma intanto egli stabilisce protezioni per quelle linee a cui non vuole rivali.

Ora, quando meno egli se lo aspetta, quando meno se lo aspetta la Camera, verrò in aiuto suo, cioè in aiuto e difesa delle massime generali del signor ministro che ha altre volte professate in questa Camera. Trattavasi altra volta di concedere o no un privilegio simile a quello che oggi il signor ministro ha concesso al signor Henfrey.

Si parlava della strada ferrata da Savigliano a Saluzzo. L'onorevole deputato Buttini domandava se per avventura non si facesse concessione che impedisse ad altre compagnie il costruire altri tronchi di strade ferrate e proponeva un ordine del giorno che era in questi termini:

« La Camera, dichiarando che la presente concessione di ferrovia tra Savigliano e Saluzzo non sarà mai d'ostacolo a quella che potesse essere similmente chiesta per una diramazione da Airasca a Saluzzo, passa alla discussione della legge. »

Il ministro dei lavori pubblici rispondeva così:

« Non ho difficoltà di accettare quest'ordine del giorno; già l'onorevole Buttini avrà veduto nella mia relazione sul progetto di legge di cui si tratta, come le lunghe trattative seguite tra il Governo e la società della ferrovia di Cuneo, le quali hanno sospeso l'adozione della di lei domanda di concessione per circa tre mesi, ebbero appunto origine da ciò che il Ministero non ha mai voluto aderire all'esclusivo privilegio chiesto dalla società per non pregiudicare quell'altra concessione qualunque che potesse venir domandata di una

ferrovia da Saluzzo ad Airasca od altro punto qualsiasi di quel territorio.

« La società di Savigliano aveva, come dissi, posta questa condizione che io ho riferita nella mia relazione; essa aveva cioè domandato, in modo formale, che il Governo si obbligasse a non fare alcun'altra concessione nè di strada ferrata che unisse ne' punti delle linee da Torino a Cuneo e da Savigliano a Saluzzo, nè di linee che da altra strada ferrata mettessero ad un punto della linea suddetta, nè ad un punto qualunque delle due linee. Io ho, sin da principio, dichiarato che non accettava questa condizione, e che era tanto più lontano dall'accettarla, in quanto che erano in corso (a quell'epoca non si erano ancora presentate domande) degli studi di un'altra linea, motivo per cui non voleva con un simile impegno pregiudicare in modo alcuno l'esito della medesima. »

Eccomi oggi, come al solito, ministeriale, eccomi venire in appoggio al signor ministro dei lavori pubblici, domandandovi, o signori, di essere più ministeriale di lui e di dare un voto identico a quello che egli vi fece dare sopra la medesima questione, cioè vi domando di deliberare con un ordine del giorno che sia invitato a trattare col signor Henfrey o con chicchessia per togliere quest'articolo 65, salvo del resto al signor Henfrey di accomodarsi alle altre parti del capitolato. Il signor ministro, ve l'ha già detto, anch'egli ha riconosciuto l'enormità di questo privilegio, e tant'è vero che lo riconobbe, che ha tenute pratiche col signor Henfrey, le quali se non sono riuscite secondo i suoi desiderii, si è perchè il signor Henfrey è stato troppo sul tirato. Stiamo anche noi sul tirato, così verremo in appoggio del signor ministro, e faremo che il signor Henfrey accetti anche questo che noi vogliamo per gli interessi generali dello Stato. Il signor Henfrey ha transatto accomodandosi ad una privata per soli 20 anni. Ma questa sua concessione è pienamente illusoria. Se fra 20 anni si possa dare soddisfazione agli attuali interessi e bisogni, lascio alla Camera il giudicarlo.

Il ministro ha pure detto che non vi erano altre società costituite, le quali avessero fatto domanda di un'altra linea, e ha detto il vero; ma è bene di conoscere tutti i particolari. La società che aveva divisato la linea da Ivrea a Livorno era costituita dei corpi morali, ed aveva fatto fare gli studi da un valentissimo ingegnere dello Stato, studi i quali erano già condotti a termine; si tenevano già pratiche con capitalisti per presentare la domanda.

Sapete, o signori, qual era l'ostacolo? Nè la linea da Ivrea a Livorno nè quella da Ivrea a Chivasso potrebbero mai fornire i mezzi di esercitarle con lucro senza mettersi d'accordo colla società della ferrovia da Torino a Novara per l'esercizio. Se la società di Novara non l'avesse assunto, non si sarebbe neppure conchiuso questo capitolato col signor Henfrey. Ma la società di Novara ha creduto bene lo accordarsi col signor Henfrey, e così l'altra società non ha nemmeno potuto presentare la sua domanda.

Del resto, o signori, io non voglio fare più lungo discorso. L'ora è tarda, la Camera è tediata; a tutte le ragioni che io potrei addurre il signor ministro ne risponderebbe chi sa quante, e mi vincerebbe facilmente. Io mi rivolgo alla Camera, facendo appellazione al suo sentimento di equità, e chiedo soltanto che sia tolto l'articolo 65...

Vedo che il signor ministro mi fa cenno che il signor Henfrey acconsente ora a torlo: in questo caso io approvo la legge proposta.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola.

La Camera vorrà scusarmi se mi faccio anzitutto a combat-

tere l'accusa di contraddizione di principii, in cui crede avermi trovato l'onorevole Farini.

Quando si trattava della ferrovia di Saluzzo, il modo stesso con cui ho proceduto prova che non sono meco stesso in contraddizione. Io ho fatto allora quello che ho fatto anche adesso, cioè ho insistito perchè la società rinunciasse al privilegio; ed ho insistito tanto più che la società promotrice della linea da Airasca a Saluzzo era formata, aveva fatto il progetto, era pronto un contratto per i lavori, ed io aveva anche istituita una Commissione speciale, di cui erano membri alcuni deputati, per giudicare della convenienza di questa linea.

In questo stato di cose ho dichiarato assolutamente che io non poteva accettare quel privilegio che veniva domandato, e vi sono riuscito. Dopo lunghe trattative, quando ho trattato col signor Henfrey, ho pur cercato che rinunciasse alla chiesta privata, tuttochè, a dir vero, io non vi avessi data in questo caso molta importanza, perchè non eravi impegno con alcun'altra linea, ed io credeva e credo pur sempre che due linee si farebbero tra loro una guerra funesta.

Il signor Henfrey avendo insistito, lo richiesi di volere almeno restringere il periodo, ed egli lo ha limitato. Però gli dichiarai che non rispondeva dell'esito, e l'invitai ad assistere alla discussione onde poter giudicare da lui stesso quale fosse il sentimento della Camera in proposito.

Ed ecco che il signor Henfrey mi manda ora queste poche parole: « acconsento a togliere il primo alinea all'articolo 65, » di modo che pare che la questione sia sciolta. (*Movimenti generali*)

Pregherei il signor presidente di dar lettura di questo alinea.

FARINI. Eccolo. « Per tutto il tempo in cui sarà duratura questa concessione, non verrà accordata la costruzione di altra ferrovia che tenda direttamente da un altro punto della ferrovia di Novara ad Ivrea. »

Si potrebbe rimandare l'articolo alla Commissione, perchè si metta d'accordo col Ministero. (*Interruzioni e voci: No! no!*) Perdonino...

Voci. Legga il resto.

FARINI. « Per le diramazioni secondarie o prolungamenti della medesima, sia con strade ferrate a locomotive, sia con strade ferrate a cavalli, sarà accordata la preferenza ai concessionari a parità di condizione. »

« In ogni caso nell'atto della nuova concessione il Governo stabilirà d'accordo coi concessionari della linea d'Ivrea le condizioni relative all'uso comune che si rendesse necessario di un tronco o di tutta la ferrovia. »

Io faceva una questione d'ordine. Non credo sia nelle usanze parlamentari che qui improvvisiamo questi mutamenti dell'articolo.

BRONZINI-ZAPPELLONI. Domando la parola per una questione d'ordine.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io non ho mai insistito col signor Henfrey e non insisterò nemmeno adesso sulla seconda parte dell'articolo.

FARINI. Siccome ho ottenuto l'intento che voleva, ritiro l'ordine del giorno.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Vi sono ancora iscritti vari oratori: i deputati Mellana, Bronzini, Marco, Sineo, Cavour G., Chiò e Cadorna C.

Voci. Ai voti! ai voti!

MELLANA. Io prego la Camera onde voglia ascoltarmi, giacchè intendo portare la questione sopra un altro ordine di idee. (*Parli! parli!*)

Io ho bisogno di una spiegazione, prima di poter dare il voto a questo progetto di legge.

Non parlerò più in merito all'ingiusta esclusione che si voleva sancire in danno della libertà di altri concorrenti, giacchè l'articolo del capitolato che la conteneva è quasi per unanime assenso annullato. Ma non lascerò sfuggire questa circostanza per ricordare alla Camera come nel luglio del 1854, quando, discutendosi la legge di concessione della ferrovia di Stradella, si volle egualmente sancire che per 20 anni fosse negato a chicchessia di fare una diramazione di quella ferrovia per Valenza, io mi alzai a protestare contro quel principio violatore della libertà de' cittadini e della libera concorrenza, ed ammonivo che verrebbe circostanza nella quale la Camera avrebbe a pentirsi dell'adozione di così funesto principio. Ed infatti con quel voto si è data quasi ragione al Governo di fare consimile concessione in merito alla ferrovia d'Ivrea: e l'avveduto ministro dei lavori pubblici ha ben saputo ricordarvi quel voto. Quei medesimi che oggi cotanto rimproverano il Governo, in quella occasione mi lasciarono solo a difendere i principii di libertà. Io, che guardo ai principii, applaudo oggi ai loro sforzi e sono lieto che non sia rinnovata una ingiustizia, quell'ingiustizia che per 20 anni peserà sulle popolazioni poste fra Tortona e Valenza.

Vengo ora alla considerazione che intendo sottoporre alla Camera. La Camera sa che il diritto di viabilità spetta alla nazione: la nazione concede a' privati, a' corpi morali questo diritto.

È generalmente adottato il principio che quando vi è una viabilità molto importante, che presenta vistosi guadagni, si impone qualche onere ai concessionari; ed all'incontro si fanno favori a' quei concessionari, che nell'interesse pubblico assumono di fare delle ferrovie i cui lucri sieno incerti. Per esempio, voi concedeste ripetuti favori ai concessionari della ferrovia della Savoia, di Vigevano; all'incontro quando si trattò di concedere quella di Stradella, le voleste imporre l'onere di fare il tronco per Acqui. Così pure, se non mi tradisce la memoria, quando concedeste quella fra Novara e Torino, come linea di un esito sicuro, poneste per onere ai concessionari di dover concorrere per 9 chilometri alla costruzione, quando se ne avverasse il caso, nel tronco per Ivrea, e ciò per agevolare tale costruzione e per avere un compenso della lucrosa concessione fatta alla società di Novara.

Che sia stata lucrosa la concessione fatta alla società di Novara lo addimosta il prezzo cui sono salite le sue azioni.

Ora si è avverato anche il caso che si sia domandata la concessione del tronco per Ivrea, e, contro la nostra previsione, il concessionario non dimanda, come disse il ministro, nessun favore.

Ora io domando se il prezzo dei 9 chilometri, che vuol dire almeno 900 mila lire, che sarebbe stata obbligata la società di Novara di eseguire, ove fossero stati domandati, debbe essere lucrato da detta società, ovvero cadere a beneficio del pubblico erario. A mio avviso, non può cadere dubbio che, come era proprietaria la nazione della viabilità, così il compenso della fatta concessione debba ad essa ritornare. Chiamo su di ciò l'attenzione della Camera e attendo spiegazioni dall'onorevole ministro dei lavori pubblici.

PALROCAPA, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Mellana prende un equivoco. L'articolo del capitolato di concessione della ferrovia da Novara a Torino, di cui egli parla, non impone alcun sacrificio alla società, esso esige soltanto che la società stessa concorra a far parte anche dell'impresa della diramazione, contribuendo nella parte del capitale necessario alla costruzione di nove chilometri.

Cosa voleva il Governo allora? Facilitare la costituzione della società pella diramazione d'Ivrea, e perciò ha imposto a quella di Novara di concorrere con una parte del capitale, ma non come regalo, sibbene con corrispondente profitto. Mi permetterà anche di informarlo, per sua maggior tranquillità, donde è venuta quella disposizione del capitolato. Il tracciato della strada da Torino a Novara era stabilito e passava per Mazzè e vicino a Cigliano.

Nell'esaminare questo tracciato, l'ispettore incaricato di quest'esame ha riconosciuto che vi eran forti pendenze, che si potevano facilmente evitare passando per Saluggia e Livorno. È stato esaminato questo nuovo tracciato, ed è stato riconosciuto assolutamente molto migliore. Si rettificarono il progetto e la perizia, e l'impresa vi aderì.

Ma quelli che avevano interesse che la linea si avvicinasse ad Ivrea, han detto: ma se voi mutate il tracciato, Ivrea più difficilmente verrà a congiungersi con questa strada. L'allungamento si riconobbe di nove chilometri, ed in conseguenza, per equità, si volle che la società della ferrovia di Novara concorresse coi suoi capitali all'impresa della diramazione.

Or dunque, stando le cose in questi termini, quando si presenta un intraprenditore e dice agli azionisti della strada Torico-Novara « quel capitale col quale voi dovrete concorrere, lo fornirò per intero, assumo io tutta l'impresa, » non può certo conchiudersene che siasi sollevata la società di Novara dal pagamento di una somma dovuta.

Voci. Ai voti!

SINCO. Se la Camera va ai voti, io rinuncio alla facoltà di parlare; altrimenti parlerò sopra l'ordine della discussione.

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

(La Camera delibera affermativamente.)

« Art. 1. I signori Tomaso Brassey e Carlo Henfrey sono autorizzati a divenire alla costruzione d'una strada ferrata, che partendo da Chivasso metta alla città d'Ivrea, e ad assumerne l'esercizio. »

Se nessuno domanda la parola, lo metto ai voti.

(La Camera approva.)

« Art. 2. I medesimi Brassey ed Henfrey sono e rimangono concessionari di quella ferrovia, sotto l'osservanza delle clausole e condizioni espresse nel capitolato di concessione annesso alla presente legge. »

Lo metto a partito.

(La Camera approva.)

« Art. 3. Qualora fra il termine di mesi tre a contare dalla data della convenzione venga minorata la tariffa daziaria per la introduzione dall'estero dei regoli di ferro lavorato e dei cuscinetti di ferro fuso, la riduzione di cui all'articolo 45 del capitolato sarà limitata ai meccanismi ed utensili destinati all'armamento ed allestimento delle stazioni. »

Lo pongo a partito.

(La Camera approva.)

Ora si passerà allo scrutinio segreto sul complesso della legge.

Risultamento dello squittinio:

Presenti e votanti	102
Maggioranza	52
Voti favorevoli	99
Voti contrari	3

(La Camera adotta.)

ANNUNZIO D'INTERPELLANZA SUI CONDANNATI POLITICI DEL 1849 ESCLUSI DALL'AMNISTIA.

VALERIO. Io intendo muovere al signor presidente del Consiglio ed al signor ministro guardasigilli un'interpellanza relativa alle condizioni in cui si trovano quei nostri concittadini che vennero esclusi dall'amnistia che ebbe luogo in Genova dopo i fatti del 1849.

Io pregherei il signor presidente del Consiglio dei ministri ad indicarmi il giorno e l'ora in cui ad esso ed al signor ministro di grazia e giustizia sarà comodo di rispondere alla interpellanza testè accennata.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro delle finanze e degli esteri. Il Ministero risponderà a quest'interpellanza dopo che sarà votato il bilancio attivo. (Harità)

VALERIO. Se il signor ministro fissa a tal uopo il giorno di sabato dopo l'approvazione del bilancio attivo, sono certo che avrà ciò detto, come deve, seriamente, e non mi accadrà quello che già avvenne ad un mio amico politico sul finire della Sessione passata, relativamente alle sue interpellanze

sull'assedio di Oschiri, nella qual circostanza mi sovvengo che, appunto nel giorno in cui esse dovevano aver luogo, uscì il decreto di proroga della Camera. (Harità)

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro delle finanze e degli esteri. Io credo che quest'interpellanza potrà aver luogo e che sarà esaurita.

VALERIO. Ritengo adunque che sia inteso per il giorno di sabato.

La seduta è levata alle ore 5 1/4.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

Discussione dei progetti di legge:

- 1° Spese nuove e maggiori spese sul bilancio 1856;
- 2° Facoltà alle divisioni d'Acqui ed Alessandria di eccedere il limite dell'imposta;
- 3° Convenzione colla città di Alessandria per la permuta di terreni;
- 4° Costruzione di un ponte sul fiume Magra;
- 5° Bilancio attivo 1857.

TORNATA DEL 30 MAGGIO 1856

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE BON-COMPAGNI.

SOMMARIO. Omaggio — *Eccitamenti del deputato Sineo sopra petizioni — Risposta del ministro dell'interno — Relazioni sui progetti di legge per spese nuove, e maggiori spese da aggiungersi al bilancio del 1855; e per l'affrancamento delle enfiteusi —* *Votazione ed approvazione senza dibattimenti dei progetti di legge: 1° spese nuove e maggiori spese sul bilancio per l'anno 1856; 2° facoltà alle provincie d'Acqui e d'Alessandria di eccedere il limite dell'imposta; 3° convenzione colla città d'Alessandria per la permuta di stabili —* *Discussione del progetto per l'erezione di un ponte sul fiume Magra —* *Osservazioni del deputato Costa A., e spiegazioni del ministro dei lavori pubblici —* *Approvazione dei cinque articoli, e quindi dell'intero progetto —* *Nuova relazione sul progetto di legge per l'approvazione degli spogli del 1848 —* *Avvertenza del deputato Sineo, e risposta del relatore Farina P. —* *Approvazione dei quattro articoli, e del complesso —* *Relazione sul progetto di legge per il riordinamento giudiziario —* *Interpellanza del deputato Tola P. intorno ai contratti sui sugheri della Sardegna —* *Avvertenze dei deputati Buffa, Santa Croce e Costa A. —* *Osservazioni critiche del deputato Sulis —* *Risposte del ministro delle finanze —* *Osservazioni del deputato Asproni e repliche del ministro.*

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

CAVALLINI, segretario, dà lettura del processo verbale della precedente tornata, il quale è approvato.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. Il signor Pietro Dionisio fa omaggio alla Camera di tre esemplari di un suo opuscolo intitolato: *Considerazioni sul Codice di procedura civile piemontese.*

Saranno depositi alla biblioteca.

ISTANZE SOPRA PETIZIONI.

SINEO. Domando che siano riferite prima delle vacanze le petizioni decretate d'urgenza, essendocene fra esse di quelle

che richiedono pronta spedizione, e non possono essere ritardate senza danno dei petenti.

Nella fiducia che la Camera sarà per accogliere favorevolmente questo mio voto, la prego inoltre di ordinare che sia del pari spedita d'urgenza la petizione n° 6175 presentata nel giorno 25 maggio.

Questa petizione è degli esercenti d'industria e commercio della città di Mondovì.

La Camera ricorderà che nell'anno scorso, al principio della Sessione, questi esercenti reclamavano contro il modo di distribuzione del dazio concesso a quel municipio; la petizione decretata d'urgenza dietro richiesta mia, fu riferita dall'onorevole deputato G. B. Michelini, il quale opinava che il regolamento di Mondovì fosse in qualche parte contrario allo Statuto.