

TORNATA DEL 29 GIUGNO 1857

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO CARLO CADORNA.

SOMMARIO. Lettera del ministro della guerra in risposta ad una petizione — Omaggio — Seguito della discussione del progetto di legge per modificazione al capitolato colla società della ferrovia Vittorio Emanuele e per la costruzione di una galleria attraverso alle Alpi — Domande del deputato Bianchetti circa i versamenti di somme e depositi di azioni, e risposte del ministro delle finanze e del relatore Cavour Gustavo — Proposta soppressiva del deputato Moia, dell'articolo 17 del capitolato, combattuta dal ministro delle finanze e dal relatore, e rigettata — Obbiezioni ed istanze dei deputati Della Motta e Sineo, e risposte dei ministri dei lavori pubblici e delle finanze — È respinta la proposizione soppressiva fatta dal deputato Sineo, dell'articolo 20 del capitolato — Nuove domande del deputato Sineo e spiegazioni del relatore e del ministro delle finanze — Approvazione degli articoli 1, 2, 3 e di un articolo di aggiunta del deputato Cassinis — Proposizione soppressiva dei deputati Mellana e Sineo dell'articolo 4, combattuta dal ministro delle finanze e dal relatore, e rigettata — Approvazione dell'articolo 4 — Articolo di aggiunta proposto dal deputato Bianchetti, combattuto dal ministro delle finanze e parimente respinto — Articoli di aggiunta dei deputati Mellana, Martelli e Daziani sulla decadenza dei diritti della compagnia, oppugnati dai ministri delle finanze e dell'interno — Osservazioni dei deputati Costa di Beauregard e Sineo — Sono rigettati — Domanda del deputato Bronzini Zapelloni e risposta del ministro delle finanze — Articolo di aggiunta del deputato Valerio relativo all'apertura di una strada di comunicazione tra la Svizzera italiana e la Germania meridionale — Osservazioni del ministro dei lavori pubblici e dei deputati Cavour G. relatore e Farina P. — È approvato quell'articolo, e quindi un altro del ministro dei lavori pubblici — Incidente sull'ordine del giorno, sul quale si delibera — Votazione ed approvazione dell'intero progetto di legge.

La seduta è aperta alle ore 12 meridiane.

MONTICELLI, segretario, legge il processo verbale della precedente tornata.

RISPOSTA DEL MINISTRO DELLA GUERRA ALL'INVIO D'UNA PETIZIONE.

PRESIDENTE. Il ministro della guerra risponde all'invio di una petizione colla seguente lettera:

« Torino addì 28 giugno 1857.

« In sul finire di luglio del 1856 venne assoggettato a rassegna di rimando il soldato Fabar Giovanni del battaglione Real Navi.

« Gli ufficiali sanitari assistenti alla detta rassegna constatarono in esso militare l'esistenza di staffiloma ad ambi gli occhi recante perdita totale della vista, ma furono di unanime parere nel dichiarare siffatta affezione di natura blenorragica e quindi del tutto indipendente da cause di servizio, per cui il Ministero con relativa determinazione delli 11 susseguente agosto deliberava il congedo di rimando per il Fabar coll'indennità di via e mezzi di trasporto per ripatriare, e, per un commiserevole riguardo al suo stato, con una gratificazione per una volta tanto di una somma equivalente al quarto della paga di un anno.

« Il Fabar però, adducendo d'aver incontrato la cecità allorchè si trovava a far parte del corpo di spedizione in

Oriente e mentre era imbarcato sul *Governolo*, si rifiutò dal ricevere l'assoluto congedo, allegando aver diritto a più favorevole provvedimento.

« In tale emergente il Ministero, affine di appurare vieppiù con cognizione di causa la genuina natura dell'infermità e potersi pronunciare nel modo più coscienzioso sulla futura sorte dell'individuo, avvisò di farlo sottoporre ad accurata visita del Consiglio superiore militare di sanità.

« Senonchè ivi pure i periti furono d'unanime accordo nel definire l'infermità del Fabar di origine e natura blenorragica (gonorrea), indipendente quindi affatto da cause ed eventi di servizio, ed in quest'avviso vieppiù si confermarono dietro l'identico parere emesso, tanto dai medici che ebbero ad assisterlo sul *Governolo*, che da quelli che lo ebbero in cura allo spedale di Ienikoi, stati all'uopo interpellati.

« Il prefato Consiglio sanitario dichiarò quindi il Fabar destituito d'ogni diritto a pensione, e si limitò a raccomandarlo per un qualche commiserevole riguardo.

« Il Ministero, tenendo a calcolo siffatte commendatizie, mentre riconfermava la primitiva determinazione del congedo di rimando, dispose acchè gli fosse contemporaneamente corrisposta per una volta tanto una gratificazione di lire 70, non potendosegli, pel brevissimo servizio prestato, usare maggiori riguardi.

« Non sarà al certo impossibile al Fabar di produrre certificati favorevoli; ma, trattandosi di recar giudizio

intorno alla natura ed indole d'infermità le quali abbiano specialmente tratto a diritti che i militari possano invocare a pensione, il Ministero, per quanto apprezzò il parere da altri emesso, non può a meno che attenersi, massime in siffatta materia, a quello degli ufficiali sanitari che sono espressamente chiamati dalla legge a pronunciare intorno a simili vertenze.

« Confida lo scrivente che dal fin qui detto vorrà l'onorevole signor presidente della Camera dei deputati penetrarsi dell'impossibilità in cui versa il Ministero della guerra di variare la decisione presa in merito al surripetuto ex-militare, il cui memoriale, corredato di documenti, pervenne al Ministero dall'ufficio della Presidenza con lettera delli 21 vengente, n° 365.

« Firmato: LA MARMORA. »

OMAGGIO.

PRESIDENTE. Il vice-presidente della regia Camera di commercio di Genova fa omaggio alla Camera di n° 200 copie di uno scritto intitolato *Il Bosforo di Suez ed il commercio Genovese*, frutto delle indagini di una Commissione da essa nominata per istudiare gli effetti dell'apertura di quell'istmo relativamente al commercio dello Stato, e suggerire i provvedimenti a darsi onde trarne il maggior profitto. Saranno distribuite ai signori deputati.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE E APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER MODIFICAZIONI AL CAPITOLATO COLLA SOCIETÀ DELLA FERROVIA Vittorio Emanuele E PEL TRAFORO DEL MONCENISIO.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta la discussione del progetto di legge sulla riforma del capitolato di concessione della ferrovia *Vittorio Emanuele* e apertura di una galleria traverso le Alpi.

Nella seduta di sabato era terminata la votazione degli articoli del capitolato.

La parola spetta al deputato Bianchetti.

BIANCHETTI. Sul finire della precedente tornata io ho chiesto la parola replicatamente, sebbene l'ora fosse assai inoltrata, perchè desiderava di rivolgere una preghiera all'onorevole presidente del Consiglio, e presentare qualche osservazione su di una lacuna che, a mio avviso, esisterebbe nel capitolato, e quindi fare, ove ne fosse il caso, la proposta di un'aggiunta al medesimo. La preghiera che io volevo rivolgere all'onorevole presidente del Consiglio è questa: che egli cioè si compiacesse di rispondere anche alla seconda parte dell'interpellanza che gli muoveva nell'ultima tornata l'onorevole Valerio.

L'onorevole Valerio domandava anzitutto se credeva che la società *Vittorio Emanuele* si fosse posta in posizione di mantenere i suoi obblighi verso la società di

Novara. L'onorevole presidente del Consiglio rispondeva a quest'interpellanza, e mi parve in modo abbastanza soddisfacente. L'onorevole Valerio però aveva fatto ancora un'altra domanda; egli desiderava cioè di sapere se si sarebbe al più presto possibile pubblicata questa legge. A questa parte dell'interpellanza l'onorevole presidente del Consiglio non avrebbe ancora risposto.

Io lo pregherei, ove nulla abbia in contrario, a volersi spiegare anche su questo punto, onde togliere gli azionisti della ferrovia di Novara dall'incertezza in cui si trovano. Io credo che alcuni azionisti di Novara non si sarebbero forse risolti così facilmente ad aderire a questa fusione se non avessero avuto bisogno di danaro e se avessero potuto prevedere che le cose sarebbero andate così per le lunghe.

Io pregherei quindi l'onorevole presidente del Consiglio a voler anche rispondere a questa parte dell'interpellanza dell'onorevole Valerio.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. Io non posso che ripetere quello che ho detto all'onorevole Valerio, cioè aver io la convinzione che la compagnia *Vittorio Emanuele* sarà per eseguire il suo contratto.

Noti l'onorevole Bianchetti che gli azionisti di Novara hanno una garanzia di oltre due milioni nelle mani e che quindi i loro interessi sono assicurati; e quando (quello che credo quasi impossibile) la compagnia *Vittorio Emanuele* non eseguisse i suoi obblighi, gli azionisti di Novara verrebbero ad avere un premio di due milioni e duecento mila lire, cioè del dieci per cento del prezzo a cui hanno cedute le loro azioni.

Con buona venia dell'onorevole Bianchetti io crederò sempre che gli azionisti di Novara hanno tutt'altro che motivo di pentirsi di quello che fanno, giacchè le loro azioni, se non fosse la speranza di questa legge, invece di lire 760, prezzo al quale sono vendute le azioni alla società *Vittorio Emanuele*, probabilmente si venderebbero domani 600 lire. Quindi gli azionisti di Novara hanno fatto un buon contratto, perchè hanno vendute le loro azioni al disopra del corso della piazza, e la prova si è che tutte le volte che vi è stata qualche voce che ponesse in dubbio il risultato di questa convenzione le azioni hanno scapitato di 30, 40 e 50 lire.

Io ho molto buon volere per gli azionisti della ferrovia di Novara e non posso che compiacermi scorgendo che in questo caso essi facciano un contratto vantaggiosissimo.

BIANCHETTI. Le cose dette dall'onorevole presidente del Consiglio io le ho udite anche nell'ultima tornata; ma la questione non è questa: egli non ha inteso la portata della mia insistenza.

Io so che l'interesse della società della ferrovia di Novara è abbastanza garantito dal deposito delle 2,200,000 lire e che vi è un articolo nel capitolato, secondo il quale, se la società *Vittorio Emanuele* non riscatta queste azioni e non ne paga il prezzo entro un mese dalla promulgazione della legge, essa perde il deposito; e questo è sicuramente un largo compenso per la società. Ma la

quistione sta in questo che gli azionisti della ferrovia di Novara sono impazienti di conoscere quando si pubblicherà questa legge per sapere quando intascheranno il danaro. Ed a questo non ha risposto il presidente del Consiglio, ed io gli rinnoverei la preghiera di rispondere semprechè creda di doverlo fare.

CAVOUR G., relatore. Ho domandato la parola per far osservare che l'onorevole Mellana ha annunziato una proposta nello stesso senso. Anzi lo aveva pregato di volerla far pervenire formolata alla Commissione, il che non ha ancor fatto.

Probabilmente il concetto essendo identico a quello dell'onorevole Bianchetti, si potrebbe discutere insieme le due proposte; così si guadagnerebbe tempo.

MELLANA. Io mi era riservato, come aveva annunziato alla Camera, di presentare il mio emendamento dopo il terzo articolo; ma siccome l'interpellanza Bianchetti ha aperto la via a questa proposta, così, se la Camera lo crede, io la presenterò senza ritardo.

PRESIDENTE. L'onorevole Mellana aveva ieri l'altro consentito di aggiornare la sua proposta allorchè si sarebbe passato a discutere il progetto di legge, perchè essa dovrebbe aver luogo nella legge e non nel capitolato.

Se si traesse già ora in mezzo siffatta quistione, mentre il dibattimento verte ancora sul capitolato, bisognerebbe poi rinnovare questa discussione quando si discuterà il progetto di legge. Quindi mi pare che si potrebbe riservare tale quistione per quando si discuterà il progetto.

Interrogo i deputati Bianchetti e Mellana se non hanno alcuna difficoltà di accomodarsi a questa norma.

BIANCHETTI. Io non ho difficoltà ad aspettare a far questa proposta al punto della discussione degli articoli.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. Io credo che la legge verrà sancita il più presto possibile; ma non posso vincolare la prerogativa reale a pubblicare la legge in un giorno piuttosto che in un altro; io non troverei questo molto parlamentare.

La legge non è ancora votata, ed egli è evidente che, se il Ministero la propugna con tanta energia, si è perchè crede questa legge opportunissima; dunque procurerà di darle esecuzione il più presto possibile. Siamo però in tempi molto difficili; e ne addurrò un esempio.

Suppongasì che le notizie delle Indie diventino gravissime, che i consolidati scapitino del 6, del 7 per cento, si vorrebbe forse costringere il Governo a fare operazioni finanziarie in quel momento? Io dico di no, e credo che il Governo debba avere la facoltà di pubblicare la legge al tempo più opportuno.

Qualunque sia il nostro desiderio di veder presto ultimata la cosa, credo sia bene che si lasci al Governo la facoltà di aspettare il momento più opportuno, e che il fare altrimenti non sarebbe nè conveniente nè guari parlamentare.

BIANCHETTI. Ora il signor ministro ha dato una qualche risposta; però io non so se la ravviseranno abbastanza soddisfacente gli azionisti della ferrovia di

Novara. Ad ogni modo la Camera saprà valutare la risposta del signor ministro allorchando verrà in discussione la proposta dell'onorevole Mellana.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. Non so se il voto contrario dato dall'onorevole Bianchetti non sia per essere molto più svantaggioso agli stessi azionisti che non il temuto ritardo.

BIANCHETTI. Io non voglio impegnare ora una discussione a questo riguardo, e per giustificare il mio voto; ma quel che so dire al signor ministro si è che i miei voti li do sempre dietro profondissima convinzione, e che se, anche dopo che il signor ministro ha tratto in campo la quistione di Gabinetto, voterò ciò non ostante contro questo progetto di legge, ciò vuol dire che neanche la fiducia pienissima che ho nel Ministero attuale varrà a distogliermi dalla mia convinzione.

Passo ora ad un altro argomento. Qualunque sia per essere la portata delle disposizioni di questo capitolato, credo debba essere desiderio comune il cercare di assicurarne in ogni tempo l'esecuzione. La Camera avrà potuto convincersi che in tutto il capitolato non si trova un articolo speciale che miri a questo scopo.

Nell'interesse degli azionisti di Novara, e sebbene si trattasse di un contratto il quale deve avere esecuzione in un brevissimo tratto di tempo, tuttavia si è stipulato che la società dovesse fare un deposito di lire 2,200,000 per garanzia.

Invece qui abbiamo un contratto dove vi sono impegni i quali dovranno durare per lunghissimo tempo, per quasi un secolo (cosa che giustamente incuteva timore, in una delle precedenti tornate, ad uno dei nostri colleghi, l'onorevole Della Motta), un contratto, dico, nel quale la società assume obblighi assai gravi, e fra gli altri quello di corrispondere 20 milioni allo Stato, e tuttavia nel capitolato io non vedo una disposizione che miri a tutelare la esecuzione del capitolato medesimo. Per conseguenza chiederò alla Commissione se non sia il caso di aggiungere al capitolato un articolo nel quale venga detto che s'intenderà acconsentita la iscrizione ipotecaria a favore dello Stato sulla strada che forma l'oggetto della concessione del capitolato medesimo.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. Ma c'è l'articolo 92 del capitolato che vi provvede; si faccia a leggerlo e vedrà che « La compagnie sera passible envers l'Etat de tout dommage provenant de l'inexécution de quelqu'une des conditions de la présente concession et de l'inobservance de ses propres statuts. »

La garanzia l'abbiamo nella strada stessa; l'onorevole Bianchetti sa che tutte le volte che si fa una concessione di una ferrovia si richiede una cauzione notevole ragguagliata al decimo del fondo capitale della strada. Questa cauzione si restituisce alla compagnia mano a mano che i lavori sono eseguiti, quando sono compiuti i lavori per una certa somma, e si dà l'equivalente della metà della cauzione.

Ora qui abbiamo un lavoro eseguito che sale già presso ai 20 milioni, ciò che sicuramente fa più del de-

cimo dell'importo totale della rete conceduta alla società *Vittorio Emanuele*; dunque, se il decimo è riconosciuto sufficiente per garantire l'esecuzione degli impegni di una compagnia, perchè non si riconoscerà bastevole il capitale speso di 20 milioni?

Poi, quando la compagnia avrà fatto l'acquisto della strada di Novara, avremo per garanzia le spese già fatte in Savoia, il prezzo della strada di Novara e l'interesse della strada di Susa, e quindi parmi che lo Stato sia assai bene guarentito.

CAVOUR G., relatore. Debbo far notare all'onorevole Bianchetti ed alla Camera che la società di Novara ha preso le sue precauzioni nell'interesse suo proprio; essa ha stabilito che, se non erano pagate le sue azioni in quel termine fissato di un mese dopo la sanzione legislativa, il contratto andrebbe a monte in virtù di una clausola risolutoria, inserita nella convenzione stessa. Ma in questo caso, il quale però non sarà probabilmente per verificarsi, ma che è possibile che succeda, potrebbe esservi qualche grave imbroglio per lo Stato. Infatti il presente capitolato in tal caso sarebbe in parte ancora obbligatorio per lo Stato, in parte sarebbe inesequibile, perchè la società di Novara riprenderebbe la sua autonomia e la sua entità propria.

Quest'osservazione non era stata fatta sino al fine dell'ultima tornata; quando l'onorevole Mellana annunciò la sua proposta, la Commissione domandò di averne comunicazione per esaminarla sotto questo lato, giacchè potrebbe esservi un grave inconveniente nel vedere da una parte la società di Novara svincolata in virtù della suddetta clausola risolutoria, e dall'altra lo Stato non svincolato, ed obbligato a provvedersi davanti ai tribunali per far dichiarare la decadenza ed accertare i danni che egli richiamerebbe.

Per tutte queste ragioni parmi necessario che la proposta Mellana più larga e quella del deputato Bianchetti più ristretta vengano discusse insieme, riservandosi la Commissione di formolare poi il suo avviso. D'altronde la questione essendo molto grave, la Commissione desidera che il punto sia ampiamente discusso, perchè da questa ampia discussione ne nasceranno lumi maggiori per vedere a qual genere di precauzione si debba la Camera attenere nell'interesse dello Stato, interesse al quale non ha potuto nè dovuto pensare nel contratto speciale colla società di Novara.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Della Motta.

DELLA MOTTA. Parmi veramente che la quistione a cui accennava l'onorevole relatore sia gravissima: essa è di massima e di diritto. L'onorevole presidente del Consiglio disse l'altro giorno, ed ha ripetuto oggi, che lo Stato aveva una cauzione nell'esistenza stessa della strada, la quale è un valore che si aumenterà col progredire della strada stessa.

Ma io vorrei sapere se lo Stato abbia poi un diritto legale sopra questa proprietà. La strada appartiene ad una società privata; essa dunque è una proprietà del genere di un canale o di altra simile opera fatta in ser-

vizio del pubblico per concessione dell'autorità pubblica, ma di spettanza privata. Questa specie poi di proprietà quale è una strada ferrata non esiste che da pochi anni, epperò non fu prevista dalla legislazione nostra relativa alle ipoteche, ai mutui ed altri diritti di tal fatta; la legislazione dunque non può dar norme particolari a questo riguardo.

Ora, stando alle regole del diritto comune, non potrebbe la società (la quale opera all'estero) contrarre mutui ed impegnare la strada con creditori?

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. Essa non può contrarre mutui, nè prendere impegni di sorta senza l'approvazione del Governo.

DELLA MOTTA. Non potrebbe concedere ipoteche convenzionali sulla strada; ma, quelle legali o giudiziali che nascono indipendentemente da concessione del proprietario? Ad ogni modo, io volevo pregare la Commissione a voler esaminare la quistione anche da questo lato, che io reputo gravissimo, della priorità che importerebbe di conservare allo Stato in materia di guarentigie rispetto ad altri creditori posteriori.

PRESIDENTE. Io son costretto a far nuovamente osservare essersi già deciso che coteste quistioni debbano dibattersi all'occasione che verrà in campo la proposta che intende fare l'onorevole Mellana ad un articolo della legge, e questo onde non complicare la discussione in tanta penuria di tempo. Quindi pregherei gli oratori che intendono parlare, di attenersi al capitolato.

MOTTA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MOTTA. Propongo che venga eliminato dal capitolato l'articolo 17, il quale stabilisce una guarentigia speciale sopra il tronco di strada ferrata da Modane a Susa per venti milioni che la società ci fornisce.

Se noi accordiamo a questi venti milioni una guarentigia speciale sopra quel tronco, ciò viene a dire, come credo di aver già dimostrato, che questo concorso di venti milioni non è più un vero concorso nelle spese dell'opera, ma semplicemente un prestito che la compagnia ci fa al 4 1/2 per cento, ed allora bisognerebbe cambiare interamente il contratto, e dire chiaramente che questo concorso è un prestito di venti milioni al 4 1/2 per cento, perchè è necessario che le parole esprimano il vero senso delle cose.

Per le ragioni quindi che ho già accennato nella discussione generale, propongo che sia tolto quest'articolo 17, e che i venti milioni corrano la stessa sorte che corre tutto il rimanente del capitale impiegato dalla compagnia nella costruzione della sua strada.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. Ho già dimostrato la differenza che correva tra questa garanzia ed un prestito; ho già fatto notare alla Camera che questi 50 chilometri daranno pure un qualche prodotto; che, mediante la tariffa speciale applicata soltanto ai viaggiatori e alle merci a grande velocità, si poteva arrivare a ristabilire l'equilibrio tra il prodotto lordo e il prodotto netto, a malgrado le forti pendenze che su questo tronco si verifi-

cano; che quindi evidentemente questo tronco, se non il 4 1/2 per cento che richiederebbe un prodotto netto di 22,500 lire, darà però sempre un prodotto. Una volta dunque che la galleria sarà aperta, non è illusione, parmi, il supporre che il prodotto chilometrico supererà le 25 e le 30,000 lire; che perciò la garanzia non sarà eguale al pagamento dell'interessi al 4 1/2 per cento di questi 50 milioni, ma verrà costituito dalla differenza tra il prodotto, che sarà, suppongo, del 2 o del 3 per cento, e il 4 1/2 guarentito.

Osservo che al giorno d'oggi è già una cosa assai grave per una compagnia di strade ferrate il non avere in prospettiva un reddito maggiore del quattro e mezzo per cento dei capitali che impiega, se non che dopo l'apertura della galleria: ed io non credo che, finchè il Moncenisio non sia perforato, il complesso della rete possa dare di più.

Ora prego l'onorevole Moia di ben avvertire questa circostanza: in tutti i paesi del continente i denari impiegati nelle strade ferrate danno più del sei e del sette. In Inghilterra stessa, dove il denaro è abbondantissimo, dove il tre per cento è quasi al pari, le strade ferrate si vendono in ragione del cinque e del cinque e mezzo. Il North-Western, che dà il cinque e mezzo, si acquista al pari. Dunque gli azionisti della strada *Vittorio Emanuele*, che sono sicuri di non ricavare che il quattro e mezzo, si trovano in condizione già assai grave per non peggiorarla ancora.

Io poi credo che, se l'aggravate ancora, sarà quasi impossibile alla compagnia di provvedersi il danaro necessario. Io lo ripeto: se la società non fosse già impegnata, essa, allo stato presente del mercato in Europa, non troverebbe un capitalista che desse uno scudo per eseguire il contratto, e sfido tutti gli uomini d'affari a sostenermi il contrario, a sostenere, cioè, che si troverebbe chi voglia impegnare capitali in una strada colla prospettiva di rimanere sei anni almeno senza ricavarne più del quattro e mezzo per cento.

Spero che questa circostanza convincerà la Camera, e farà respingere la proposta dell'onorevole Moia.

MOIA. Io sapeva già da lungo tempo, e nessuno dei miei colleghi lo ignora, che, in generale, quando si fa un cattivo contratto, esso diviene cattivo per ambe le parti. Io comprendo che la società *Vittorio Emanuele* intraprendendo, mediante il primo contratto di concessione, la costruzione di una strada, la quale sapeva, o avrebbe dovuto sapere, che non avrebbe mai dato un interesse maggiore di quello guarentito dal Governo se non quando il Moncenisio fosse aperto (e allora non si trattava ancora che vagamente la questione di traforare il Moncenisio), io comprendo, ripeto, che la società *Vittorio Emanuele* fece un poco buon affare. Ma adesso non si tratta di questo; ora abbiamo un nuovo capitato, il quale parte dal capitato antico e ne è una modificazione. Bisogna dunque esaminare questo contratto che facciamo ora, indipendentemente dai contratti che la società *Vittorio Emanuele* può aver fatti.

Il presidente del Consiglio dice: è evidente che pa-

gare un interesse del 4 1/2 per cento non è la stessa cosa che assicurarla soltanto sopra il prodotto di questi 50 chilometri, giacchè qualche cosa daranno pure questi 50 chilometri.

Questo è verissimo; ma l'onorevole presidente del Consiglio non ha avvertito o non ha voluto avvertire che il reddito di questi 50 chilometri, se non si contasse specialmente per la garanzia dei 20,000,000, si conterebbe sul totale dei proventi della linea, ed andrebbe per conseguenza in diminuzione della somma che il Governo deve pagare alla compagnia per assicurarle il reddito del 4 1/2 per cento su tutta la linea.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. Ma no, mi scu-si!

MOIA. Mi permetta: la cosa è chiara. Supponiamo che il prodotto del rimanente della strada giunga al 3 per cento; noi dobbiamo pagare alla compagnia l'1 e 1/2 per cento, tenendo conto separato del prodotto dei 50 chilometri da Modane a Susa. Mettiamo invece insieme il prodotto di questi 50 chilometri, e si troverà che, invece del 3 per cento, tutta la strada avrà prodotto il 3 1/4; dunque, invece di pagare l'1 e 1/2 di soprappiù, noi non pagheremo che l'1 e 1/4. Per conseguenza il prodotto di questi 50 chilometri andrà in diminuzione della somma che si dovrà pagare per guarentire il reddito del 4 e mezzo per cento su tutta la linea. Il calcolo è chiaro.

Se la strada *Vittorio Emanuele* desse già adesso un reddito del 4 e 1/2 per cento, allora comprenderei il computo del signor ministro; ma non solo non lo dà ancora, ma non lo darà per molto tempo. Ciò dunque equivale all'aver ricevuto questi 20 milioni in prestito, e pagare il 4 e 1/2 per cento, perchè se si adottasse quello che è stabilito in seguito, cioè che questo interesse cesserebbe quando tutta intera la linea desse il profitto maggiore del 6 per cento, quello che diamo da una parte lo ritiriamo dall'altra, qualora il provento dell'altra linea dopo il traforo del Moncenisio oltrepassi il 4 1/2 per cento.

Facciamo una supposizione più chiara. Tutta la strada *Vittorio Emanuele*, meno questi 50 chilometri, dà il 5 per cento. In tal caso, non solo noi non dobbiamo più pagare alla società nessuna somma per coprire gl'interessi, ma quel di più che essa prende deve pagarlo al Governo onde indennizzarlo di quello che esso ha già precedentemente pagato. Se il prodotto totale della strada è del 5 per cento, a beneficio dello Stato verrà il mezzo per cento. Se si aggiunge il prodotto di questi 50 chilometri, invece del mezzo per cento, sarà i tre quarti. Dunque quello che paghiamo da una parte lo ritiriamo dall'altra; vale a dire, se questa rende il due per cento, noi paghiamo solamente il due e mezzo per cento per coprire l'interesse garantito sopra questi 50 chilometri, e quel due che noi risparmiamo è un tanto di meno che dobbiamo calcolare sul totale della linea per rientrare nell'interessi che già abbiamo pagati per totale o per coprire gl'interessi che abbiamo guarentiti. Cosicché noi prendiamo i denari da una parte, e li sbor-

siamo dall'altra, dando solo alla compagnia questo costoso e grave incarico di tenere una contabilità separata. Così il risultato finale sarà sempre lo stesso. Per queste ragioni io domando che si tolga quest'articolo, credendo con ciò che non si faccia danno nè al Governo nè alla compagnia; solo si esoneri questa dall'obbligo di tenere conti separati.

CAVOUR, *presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze*. Mi rincresce di non poter ricevere questa lezione di aritmetica dall'onorevole Moia, ma mi pare che sia contraria a tutte le nozioni che ho imparato sui banchi della scuola.

L'onorevole Moia dice: nel sistema di questa garanzia speciale la strada di ferro in complesso non ricava il 4 1/2 per cento. Voi cominciate a compensare questo 4 1/2 per cento, e poi date quello che manca sull'interesse di 20 milioni.

Questo, signori, sarebbe vero se si dovesse intendere l'articolo 17 a questo modo, che, cioè, si dovesse cominciare a fare un conto complessivo dei prodotti di tutta la strada senza distinzione del tronco dei 50 chilometri, e vedere se questo prodotto complessivo raggiunga il 4 1/2 o no del capitale speso, e qui un primo sborso per parte dello Stato; poscia, secondo calcolo speciale separato dei 50 chilometri, e qui confronto fra il prodotto di questi 50 chilometri e il 4 1/2 garantito sopra 20 milioni.

Ma non è così che si procede. Dietro al suo discorso mi pare...

MOIA. No, no!

CAVOUR, *presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze*. Ma allora non ho più l'intelligenza dei problemi matematici... Mi pare che si sia espresso così.

Si comincia a vedere che cosa hanno prodotto gli altri tronchi, indipendentemente dai 20 milioni, e, se i medesimi non hanno prodotto il 4 1/2, si compie il 4 1/2 su questi tronchi; se hanno prodotto di più, non si dà niente. Si fa poi il calcolo sui 50 chilometri separatamente, e, se questi hanno dato, a cagion d'esempio, lire 500,000, non avete più a dare alla compagnia che lire 400,000, e non 900,000, come se si fosse fatto un prestito.

Dunque non è esatto il dire che sia un vero prestito, poichè, se gli altri tronchi hanno prodotto più del 4 1/2, non si ha più che a pagare la differenza sui 50 chilometri fra il 4 1/2 e il prodotto netto; poichè, a termini del capitolato, è dovuto alla compagnia questo 4 1/2 sempre quando i proventi di questo tronco non lo raggiungano. Quindi non vi è differenza di sorta.

Questo articolo 17 non esercita alcuna influenza a danno del Governo se il prodotto totale non supera il 4 1/2; se superi il 4 1/2, e non giunga al 6, in allora, è vero, il Governo deve sottostare ad uno scapito; ma questo non sarà mai uguale a quello di un prestito di 20 milioni, se non nel caso che non vi fosse prodotto netto qualunque nei 50 chilometri. Mi pare questo un teorema matematico che non sia suscettibile di essere contestato.

MOIA. Questa è una quistione di fatto che ha bisogno di essere chiarita, e perciò debbo parlare per la terza volta. Trattandosi di calcoli aritmetici, non può cadere dubbio se non per la difficoltà d'intendersi, e la difficoltà d'intendersi viene da che io mi sono probabilmente spiegato male.

Supponiamo che la ferrovia *Vittorio Emanuele*, lasciando in disparte il prodotto dei 50 chilometri da Susa a Modane dia un prodotto di due milioni, e che il prodotto dei 50 chilometri suddetti sia di 200,000 lire. Supponiamo che il prodotto dei due milioni equivalga al 3 per cento d'interesse; in questo caso noi dobbiamo pagare ancora l'1 1/2 per cento, vale a dire un milione; perchè, se due milioni rappresentano il 3 per cento, l'1 1/2 per cento è rappresentato da un milione. Noi dunque dovremo pagare un milione.

Se invece si sommano le 200,000 lire che si sono ricavate dai 50 chilometri, avremo per prodotto 2,200,000 lire; quindi, per compiere i tre milioni che corrispondono al 4 1/2 per cento garantito, noi non dovremo più pagare un milione, ma solo lire 800,000. Dunque queste 200,000 lire vanno in disgravio.

CAVOUR, *presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze*. Ma no; vi sono gl'interessi dei 20 milioni.

MOIA. Mi permetta: qualora noi pagassimo tutto intero l'interesse di 20 milioni, questa somma di 200,000 lire andrebbe a vantaggio del Governo; noi dunque portiamo in calcolo queste 200,000 lire, tanto se si tiene conto separato, come se non si tiene. Ecco quello che ho detto.

CAVOUR, *presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze*. Sì, sì, va bene!

MOIA. Il problema comincia dunque a chiarirsi.

Questo articolo è dunque inutile, poichè il prodotto di questi 50 chilometri, mettendosi insieme al prodotto generale, va sempre in diminuzione della quota che il Governo dovrà pagare alla compagnia per compiere la guarentigia dell'interesse; oppure, qualora questa guarentigia dell'interesse venga superata, andrà in aumento della somma che il Governo deve percepire per rimborsarsi di quello che avrà anticipato per quel tratto di tempo che il prodotto di tutta la linea sia stato al disotto dell'interesse guarentito. Per conseguenza la portata di questo articolo è perfettamente nulla, non ha altro effetto fuori quello di dare alla compagnia la noia di tenere conti separati.

Ora che ho posto il problema in questi termini, spero di essere inteso senza difficoltà.

CAVOUR, *presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze*. Siamo d'accordo, ed anch'io aveva dichiarato che, quando il complesso dei proventi della ferrovia rimane al disotto del 4 1/2, questo articolo non ha applicazione pratica. Ma se il complesso della rete, meno i 50 chilometri, desse più del 4 1/2 e meno del 6, e i 50 chilometri dessero meno del 4 1/2, allora lo Stato avrebbe a sopperire, rispetto ai 50 chilometri, ciò che costituisce la differenza tra il prodotto netto di tutta la

rete e l'interesse del 4 1/2 dei 20 milioni. Noi non possiamo dire alla compagnia: vi faremo una ritenuta anche al disotto del 4 1/2 per cento.

MOIA. Ma se è stabilito all'articolo 82 che:

« Lorsqu'au contraire le revenu net de la totalité du réseau commencera à excéder 4 1/2 pour cent, l'Etat devra avant tout être remboursé sur cet excédant du surplus qui aurait été payé dans les années précédentes dans lesquelles cette limite du *minimum* d'intérêt n'aurait pas été atteint par le revenu net. »

Questo vuol dire che tutto l'eccedente del prodotto oltre il 4 1/2 per cento andrà a beneficio dello Stato, quindi a diminuzione dell'interesse dei 20 milioni; vuol dire che quello che noi metteremo in acconto speciale per questi 50 chilometri andrebbe in diminuzione della rendita totale. Quindi, se la rendita totale superasse, ad esempio, il 4 1/2 per cento di 200,000 lire, ad esempio, questa somma di 200,000 lire dovrebbe essere versata nelle casse del Governo per rimborsarlo dell'eccedente che sarebbe stato pagato.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. Pel rimanente della strada.

MOIA. Dunque queste 200,000 lire andrebbero a beneficio del Governo, tanto tenendo conto separato del prodotto dei 50 chilometri, quanto accumulandolo col prodotto generale.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. Facciamo un passo di più per cadere di accordo. Finchè il Governo non si è rimborsato della somma versata per assicurare il quattro e mezzo per cento sul rimanente, l'onorevole Moia ha ragione; ma quando il Governo si sia rimborsato e che la compagnia perceva sul rimanente della rete più del quattro e mezzo per cento, in allora viene in applicazione l'articolo 17.

Del resto, io ringrazio l'onorevole Moia, di aver messo tanto impegno per dimostrare alla Camera che questa condizione che pareva enorme, che era un sacrificio inaudito, che era un prestito, non un concorso, in definitiva non torna a niente, non impone nuovi oneri alle finanze. Dunque quello che non aveva fatto io, lo ha fatto e con molto più impegno l'onorevole Moia provando che quella famosa concessione si riduce a ben poca cosa, cioè non ad altro che ad un effetto morale. Sì, l'effetto principale è l'effetto morale; perchè io sono convinto che, quando tutta la linea sia aperta, quando il servizio sotto la galleria del Moncenisio sia attivato regolarmente, in poco tempo l'intera linea darà più del 6 per cento. Dunque allora l'articolo 17 diventerà veramente illusorio. Io credo che la società passerà rapidamente dall'aver meno del quattro e mezzo ad avere più del sei per cento, giacchè l'apertura della galleria deve far aumentare il reddito sicuramente molto di più dell'uno e mezzo per cento.

Io prego quindi la Camera a voler mantenere l'articolo 17, giacchè, ripeto, le fu così bene dimostrato dall'onorevole Moia che non impone un sacrificio alle finanze.

CAVOUR G., relatore. La Commissione non ha potuto dividere l'opinione messa in campo dall'onorevole Moia,

che cioè quest'articolo 17 fosse perfettamente insignificante: già nel seno della Commissione egli ne aveva proposta la soppressione dicendolo gravoso alle finanze; la Commissione da principio aveva creduto che forse per qualche peculiare circostanza potesse essere dannoso; ma però, dopo avere esternato il desiderio di farlo esaminare, quando le venne provato che la compagnia non potrebbe più accettare il capitolato e che forse questa eliminazione potrebbe mandare a monte la legge, desiderosa di vedere adempiuta questa grande impresa anche a costo di gravi sacrifici, essa lo ha accettato non come insignificante, ma come un onere che si accetta per ottenere un risultato molto grandioso.

La Commissione mantiene la sua opinione di doverlo accettare come una necessità di questo contratto.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la soppressione dell'articolo 17, come fu proposta dal deputato Moia.

(Non è approvata.)

DELLA MOTTA. Io domanderò qualche spiegazione circa l'articolo 20 del capitolato.

All'articolo 20 si stabilisce:

« La compagnie prendra à sa charge l'entretien de la route ordinaire de Saint-Jean de Maurienne à Suse à partir du premier juillet 1857 et aux conditions qui seront arrêtées dans un cahier de charges spéciales, d'accord entre le Gouvernement et la compagnie.

« A partir de la même époque elle percevra le péage de la barrière du Mont Cenis, et recevra en outre de l'Etat une subvention déterminée à cent mille francs. »

Primieramente credo sarà il caso di cambiamento di redazione in qualche parte, perchè non so se sia intenzione del Ministero che l'effetto di questo articolo parta dal primo luglio, cioè dopo domani, quando la legge non potrà certamente essere in vigore. Ma, lasciando da parte questa osservazione che ha tratto solo alla redazione, mi pare che l'onorevole presidente del Consiglio abbia presentato il disposto di questo articolo come un vantaggio che il Governo ritraeva ponendo a carico della compagnia il mantenimento di questa strada.

Ma occorre osservare che, se fossero stabilite tutte le condizioni alle quali si sottoporrà la compagnia nel prendere questo esercizio e manutenzione, oppure fosse in questo capitolato già stabilita qualche norma generica per determinare che la prenderà ad una somma minore di quella cui sale il costo attuale, potrebbe vedersi un vantaggio per lo Stato; ma siccome le condizioni sono ancora da discutersi, non vedo qual effetto pratico abbia l'introdurre questo articolo in questo capitolato, poichè in sostanza non è dir altro se non che si farà poi una convenzione; la compagnia non è legata a veruna condizione, ed il Governo nemmeno.

Occorre poi un'altra osservazione. Io vorrei domandare quale effetto avrà questo articolo nel caso che fosse aperta tutta la linea, perchè in tal caso, secondo la massima già adottata dalla Camera, quella strada dovrebbe divenire provinciale. Io non so se le provincie di Susa e di Moriana potranno facilmente assumersi il carico del mantenimento di una strada come questa, nè credo che

al Governo stesso possa convenire di dare ad altri il mantenimento di una strada che è di sua somma importanza il tenere in buono stato a qualunque costo, e che può essere, in certe circostanze, gravemente deteriorata pel fatto del Governo stesso, per esempio, in caso di passaggio di truppe e di grossi materiali da guerra.

Per questi motivi, in massima a me pare convenire al Governo di mantenere egli stesso questa strada in qualunque tempo e circostanza, e non delegarne il peso ad altri:

Certo che, se la linea sarà tutta compiuta, non veggio come la compagnia *Vittorio Emanuele* avrà poi gran piacere di spendere danaro per tenere aperta una comunicazione che in qualche modo le sarà rivale; quindi non converrebbe affidarne l'impresa alla compagnia. Che se poi, aperto il traforo e l'intera linea ferrata, il mantenimento di questa strada carrettiera venisse a carico delle provincie, non vorrei che queste dovessero succedere al Governo nell'impegno portato a questo articolo di affidare alla compagnia *Vittorio Emanuele* l'impresa di mantenere questa strada, perchè noi impegneremmo già con questo capitolato, per un secolo, le provincie a certe obbligazioni che forse non troverebbero convenienti e a cui non consentiremmo.

Domando dunque una spiegazione sul punto se sia conveniente di votare questo articolo che non importa obbligazione precisa e stringente; se non convenga piuttosto allo Stato di ritenersi egli stesso l'esercizio della strada ordinaria del Moncenisio; e se, qualora questo esercizio ricadesse sulle provincie, sia bene impegnare adesso, non solo il Governo, ma ancora le suddette provincie ad un capitolato intorno a cui esse non entrano ora a deliberare.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Il vantaggio che il Governo si propone di ottenere, e che otterrà certamente, incaricando della manutenzione della strada del Moncenisio la società *Vittorio Emanuele*, con quei corrispettivi però che sono stabiliti, è essenzialmente questo, che, cioè, quando la società avrà l'esercizio della ferrovia al di qua delle Alpi, da Susa fino al confine del Ticino, e quando dall'altra avrà la strada da Modane al Rodano, confine di Francia, se essa vorrà sopperire nel miglior modo che si possa alla mancanza provvisoria della strada ferrata da Susa per Bardonnèche a Modane, essa dovrà di necessità organizzare un eccellente servizio sulla strada ordinaria. Ciò posto, se il Governo continuasse ad averne la manutenzione, il medesimo si esporrebbe a subire esigenze giuste, ma fors'anco eccessive della società, la quale ad ogni piè sospinto reclamerebbe ora contro una momentanea interruzione, o contro il cattivo stato delle comunicazioni fra i due tronchi di ferrovie che sono al di qua e al di là delle Alpi. Siccome l'esattezza e la regolarità del servizio è del più alto interesse per la società, è un interesse vitale per essa; così il Governo ha creduto utile allo Stato di addossare alla medesima la manutenzione di questa strada a patti e condizioni determinati in un apposito capitolato

stipulato tra la medesima e l'amministrazione dei lavori pubblici.

Questo capitolato venne dal Ministero comunicato alla Commissione della Camera che lo ha attentamente esaminato. Questo capitolato d'oneri è fatto sulle stesse basi che regolano i contratti cogli appaltatori ordinari, ed in conseguenza, benchè si riconosca l'interesse grandissimo che ha la società di mantenere in buon stato questa strada senza che occorra farle eccitamento al riguardo, tuttavolta essa è stata assoggettata ad una costante e severa vigilanza degli ingegneri della provincia sotto la direzione del Ministero, onde provvedere prontamente ed energicamente ai disordini che succedessero sulla strada, od al caso che la manutenzione non ne fosse abbastanza diligente ed accurata. In una parola, la società è stata sottoposta a tutti quei vincoli a cui si assoggetta un ordinario appaltatore, malgrado, lo ripeto, che essa abbia un alto interesse di adempiere ai suoi obblighi.

Quanto al pericolo che, una volta compiuta la strada ferrata attraverso le Alpi, la strada ordinaria venga trascurata, osserverò prima di tutto che essa, a mente dell'articolo 24 del capitolato, deve ritornare in perfetto stato di conservazione allo Stato, senza indennità di sorta nè da una parte nè dall'altra. Il motivo di questa disposizione sta in ciò appunto che, se era dapprima conveniente accollare la manutenzione della strada alla società, in vista del grandissimo interesse che essa aveva a ben mantenerla; per la ragione inversa, aperta l'intera linea dell'esercizio, la società avrebbe, per così esprimermi, l'interesse contrario, vale a dire che tutti i viaggiatori e le merci andassero sulla strada ferrata e non sulla ordinaria, la quale potrebbe perciò essere da essa trascurata. Ecco la ragione di far cessare l'obbligo della manutenzione.

A carico di chi, osserva l'onorevole preopinante, cadrà questa manutenzione? Secondo la legge del 2 maggio 1855, essa dovrebbe andare a peso della provincia. Ma siccome non sarebbe giusto di addossare alla provincia (che d'altronde non sarebbe in grado di sostenere questa spesa) il grave carico di mantenere questa strada ad essa pressochè inutile, così il Governo, che avrà pure sempre interesse grandissimo a conservare quella comunicazione, dovrà concorrere alla sua manutenzione. Questa però è tal quistione che non importa ora decidere, essa si presenterà quando, ultimata la strada ferrata, sarà giunto il momento di provvedere. Allora si potrà, in ragione del movimento che vi sarà, decidere sino a qual punto provincia e Governo siano interessati al mantenimento di quella strada; se, ed in quale misura debbano entrambi concorrere nella relativa spesa.

Intanto faccio presente che, essendovi la strada ferrata, certamente la massa maggiore dei bisogni sarà da essa soddisfatta, compresi i trasporti militari di cui parla l'onorevole preopinante, perchè vi hanno più facile e più sicuro il trasporto con una tariffa di favore.

Dunque la questione sarà decisa a quell'epoca, perchè nessuno può sin d'ora prevedere quali saranno gli inte-

ressi prevalenti, se della società o del Governo, nel mantenere quella strada: in allora si deciderà secondo il diritto e secondo l'equità.

DELLA MOTTA. Io ringrazio l'onorevole ministro delle spiegazioni che mi ha dato, le quali in gran parte sono soddisfacenti, e rispondono a certe difficoltà che mi erano sorte nell'animo. Io non intendeva già di risolvere adesso la questione circa il mantenimento dello stradale ordinario quando la linea ferrata sarà compiuta; dubitava anzi che la risolvesse quest'articolo; ed un qualche dubbio me ne è rimasto, perchè io non vedo che la disposizione di quest'articolo sia ristretta alla sola epoca, pendente la quale si compierà il traforo del Moncenisio. L'articolo è inserito in un capitolato che deve durare 99 anni, ed io non vedo che sia detto che la compagnia dovrà...

CAVOUR G., relatore. Lo dice l'articolo 24.

DELLA MOTTA. Del resto io intendeva unicamente di avere spiegazioni, acciocchè non fosse pregiudicata la questione della manutenzione di questa strada in avvenire.

PRESIDENTE. Il signor relatore ha la parola.

CAVOUR G., relatore. L'articolo 24 del capitolato dice:

« A cette époque la jouissance et les charges de la route et de ses accessoires, le tout remis en bon état, retourneront au Gouvernement sans indemnité de part et d'autre. »

Vede dunque l'onorevole Della Motta che il suo desiderio è stato prevenuto.

PRESIDENTE. Il deputato Sineo ha la parola.

SINEO. Non saprei aderire ad incaricare, come si propone coll'articolo 20 del capitolato, la compagnia *Vittorio Emanuele* della manutenzione della strada ordinaria da San Giovanni di Moriana a Susa. Il motivo principale per cui il ministro dei lavori pubblici propugna questa specie di concessione o d'imposizione di peso, se così si vuol chiamare, lo desume dall'interesse che ha la compagnia *Vittorio Emanuele* a mantenere in ottimo stato questa strada. Ma a me pare che vi è un errore in questo argomento.

Io sono persuaso che, quando sarà costrutta l'intera linea dal Ticino al Rodano, sarà una delle strade sommaramente produttive; ma, sintantochè non vi è il passaggio attraverso alle Alpi, io credo (specialmente se continua l'andamento attuale dell'amministrazione di quella società) che questa linea sarà poco produttiva; credo che continuerà la nazione a sottostare al peso di dover garantire una parte dell'interesse. Nel sistema attuale dell'amministrazione vediamo che non vince neanche la concorrenza dei mezzi ordinari di trasporto; e, se continua così, probabilmente il prodotto di questa strada sarà molto tenue. È vero che si ha la prospettiva di ottenere un compenso per i maggiori prodotti della ferrovia di Novara, ma credo che anche in questo vi sia un po' di allucinazione.

Credo che la ferrovia di Novara sarà per se stessa un'ottima linea quando sarà internazionale, quando,

cioè, avremo la congiunzione immediata colle ferrovie della Lombardia. È tuttavia da avvertire che di mano in mano si fanno sottrazioni ai prodotti della medesima. Credo che questa ferrovia ha già sofferto una sottrazione nell'anno presente coll'apertura della linea di Casale, perchè tutti i generi che prima da Alessandria andavano a Novara, per tornare su Vercelli, ora vanno direttamente a Vercelli colla ferrovia dello Stato, e non hanno più bisogno di servirsi di quella di Novara. E credo che, se volgiamo gli occhi sui prodotti effettivi della strada di Novara, troviamo che, dopo che si è attivata quella di Casale, vi è già una qualche diminuzione.

Altri rami ancora di simil genere sono per stabilirsi (credo che si vuol venire su Saluggia), i quali faranno ancora altre sottrazioni alla rendita della ferrovia di Novara. Quando si stabilirà una diramazione che vada direttamente da Vercelli a ricongiungersi con la seconda ferrovia che sarà per costruirsi tra il Piemonte e il litorale, penso che questa sarà ancora una maggiore sottrazione che si farà alla strada di Novara. Dunque, se questa strada ha delle prospettive di aumento è pure suscettiva di diminuzione, e difficilmente, sintantochè non si sarà aperto il passaggio delle Alpi, il maggior prodotto della ferrovia di Novara potrà compensare il minore prodotto della ferrovia di Savoia. Che cosa accadrà in questa condizione di cose? Accadrà che la società avendo il suo interesse assicurato dal Governo sino al 4 1/2 per cento, e non potendo, secondo i calcoli di probabilità, finchè non sia fatto il traforo, sperare di sorpassare questo prodotto netto del 4 1/2 per cento, essa non ha nessun interesse al mantenimento di questa strada, e che, gli avventori siano molti o pochi, essa non può percevere nè di più nè di meno.

Se da un lato manca il principale motivo addotto dall'onorevole signor ministro, dall'altro lato ve ne sono vari gravissimi in senso contrario. Quella strada è posta in condizioni specialissime nel modo della sua costruzione e nella tutela che il Governo è chiamato ad esercitare sui viandanti. Io non credo conveniente di confidare ad una società questa tutela, che non si può sperare che dallo zelo degl'impiegati. Si sa cosa è il Moncenisio nella stagione invernale e a quanti pericoli vadano esposti i viandanti.

Le sollecitudini che si debbono avere per coloro cui tocca attraversare quel colle disastroso nella cattiva stagione sono da annoverarsi fra i delicati uffizi della potestà governativa, alla quale non deve essere concesso di scaricarsene sopra una società di carattere meramente privato.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Peggio assicurare l'onorevole preopinante che non si compromette punto la sicurezza della strada nè la sua buona manutenzione cedendola, come si è fatto, alla società *Vittorio Emanuele*, quand'anche si potesse supporre, ciò che io credo assurdo, che la società avesse interesse a lasciare in abbandono quella strada, anzichè cercare di mantenerla nel migliore stato possibile.

Prima di tutto non si corre alcun pericolo di vederla trascurata, perchè i patti che legano la società *Vittorio Emanuele* sono quelli stessi che vincolano i soliti appaltatori; vi sono opere a corpo ed altre a misura che essa è obbligata ad eseguire sotto l'alta vigilanza degli ingegneri della provincia e sotto pena che vi sia provveduto d'ufficio a sue maggiori spese, giacchè al postutto il Governo non corrisponderà alla compagnia il corrispettivo pattuito se essa non adempirà ai suoi obblighi.

Quanto alla supposizione che la società voglia trascurarla nella prospettiva di non poter ricavare dalle sue linee il 4 1/2 per cento, finchè non sia aperto il Moncenisio, io devo fare presente un riflesso, che certamente non può sfuggire alla compagnia, oculata qual è, ed è che, dopo essersi adoperata a tutta possa per organizzare una corrispondenza diretta da Parigi e da Lione a Torino e quindi verso la Lombardia e verso Genova, stipulando a tal fine apposite convenzioni e colla compagnia della ferrovia da Parigi a Lione e con quella della strada da Lione a Ginevra, essa perderebbe tutto il frutto delle sue fatiche quando trascurasse la manutenzione della strada ordinaria da Susa a Modane, sulla quale deve necessariamente transitare tutto il commercio internazionale che essa vuol chiamare sulla sua linea.

Se la compagnia, lasciando in cattivo stato la lacuna che separa le sue ferrovie, desse luogo a frequenti lagnanze e richiami dei viaggiatori o degli spedizionieri, evidentemente essa pregiudicherebbe a quel credito di cui tanto abbisogna per trovare gl'ingenti capitali che le occorrono. Oltrechè poi in tal guisa essa svierebbe dalla sua linea poco per volta quel movimento che ha tanto interesse ad attirare, e che, una volta sviato, difficilmente ritornerebbe quando si fosse aperto il passaggio delle Alpi; viceversa, se anche prima dell'apertura del Moncenisio la compagnia sarà riuscita, con un esatto ed accurato servizio, con una buona manutenzione della strada ordinaria, ad attivare un movimento notevole sulla sua ferrovia, questo movimento diventerà di gran lunga maggiore, superata la lacuna, di quel che sarebbe se avesse trascurato quella strada.

Come ho detto, in seguito agli accordi passati colle compagnie francesi, attualmente si viene da Parigi a Torino in 36 ore; da Lione a Torino in 23. Ora la società lavora indefessamente al tronco di Saint-Innocent a Culoz, tronco questo difficile e costosissimo, per riuscire ad abbreviare il tragitto di qualche ora. Se la società non vedesse la prospettiva di ottenere colla prontezza e regolarità delle comunicazioni una rendita maggiore, anche senza raggiungere per ora il 4 1/2 per cento, essa certamente non avrebbe con tanto ardore intrapresa la costruzione di un tronco dispendioso, ma invece si limiterebbe ad impiegare i suoi capitali in quei tronchi appunto dove è meno possibile l'ottenere il 4 1/2 per cento. Ma invece la compagnia, avendo ogni cosa predisposto per fare un esatto servizio, ottenne che le fosse affidato anche il trasporto dei dispacci colle

diligenze di coincidenza da essa stabilite fra San Giovanni e Susa a patti tutt'altro che larghi, motivo per cui essa è astretta a mantenere la strada nel migliore stato di stabilità onde soddisfare agli assunti impegni.

Siccome io non credo che l'onorevole preopinante vorrebbe che il Governo mantenesse ad economia questa strada, quindi la si dovrebbe pur sempre appaltare; ora, crede ella che noi troveremmo, nello stato attuale delle cose, un appaltatore che volesse assumersela ad equi patti, colla condizione di soddisfare a tutte le esigenze imposte alla società, appunto perchè il passaggio da Saint-Jean, e quando che sia, da Saint-Michel, e poi da Modane e Susa, si faccia colla massima regolarità e sicurezza e nel più breve tempo possibile? Io sostengo che non si troverebbe verun appaltatore, all'infuori della società interessata, che volesse sobbarcarvisi, anche perchè difficilmente altri avrebbero potuto fare i contratti che essa fece coi mastri di posta, affinchè il servizio si faccia con tutta sollecitudine e con perfetta coincidenza.

Quanto poi al timore espresso che la strada di Novara non possa dare maggior prodotto, che anzi debba questo scemare pei motivi da lui allegati, le osserverò che, quand'anche fosse vero che qualche diminuzione di movimento potesse in sulle prime verificarsi nei casi accennati, sta pure infatti che varie altre circostanze concorreranno a far sì che il prodotto di quella strada debba aumentare nello stesso modo che va aumentando su tutte le altre ferrovie continuamente, a misura che si estendono o che si rannodano a quelle confinanti. Così, colla congiunzione delle ferrovie lombarde, od anche solo quando la ferrovia arriverà al Ticino, ciò che avrà luogo in agosto prossimo, il movimento sulla ferrovia di Novara sarà maggiormente sviluppato, ed una volta compiuta la rete lombardo-veneta, esso progredirà in proporzioni tali da appagare tutte le previsioni.

SINEO. Io desidero che la società faccia il suo pro di tutte le cose dette dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, delle quali riconosco la verità e la giustizia sotto molti aspetti; ma esse non mi convincono ancora della convenienza di accettare questo articolo del contratto.

Non mi convincono, perchè, quando si ha già una lunga esperienza del passato, si può fondatamente argomentare dal passato all'avvenire, e quando vedo che sin qui il corriere del Governo fu obbligato di battere la strada carrettiera da St-Jean de Maurienne fino a Chambéry, quando vedo che anche le merci sono tuttora in gran parte trasportate mediante la strada carrettiera, non posso credere che la società sia stata amministrata con molta felicità. Ci si promette bensì maggior solerzia per l'avvenire; ma non se ne dà nessuna guarentigia. Accade ancora oggidì che i viaggiatori provenienti da Chambéry sono obbligati a soffermarsi per 5, 6 e persino 7 ore a St-Jean de Maurienne senza avere un mezzo di trasporto. (*Movimento*) Questo lo posso assicurare; l'ho veduto, anzi l'ho provato io stesso, essendo stato sei ore a St-Jean de Maurienne ad aspet-

TORNATA DEL 29 GIUGNO 1857

tare il mezzo di trasporto, e ciò mi è accaduto tanto nell'andare come nel venire da Ginevra.

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici*. Faccio osservare che sinora non ha assunto la manutenzione.

SINEO. Non faccio al signor ministro dei lavori pubblici e suoi dipendenti il torto di credere che essi abbiano trascurato attualmente la manutenzione della strada; che per difetto di buona manutenzione la società *Vittorio Emanuele* non possa facilmente procurarsi i mezzi di trasportare i suoi viaggiatori; anzi mi compiaccio di attestare il contrario e di darne lode al ministro ed alla sua amministrazione.

Ma il fatto sta, e dirò per giunta che la trazione è straordinariamente lenta. Basta prendere l'orario per vederlo; chè si mette per andare da St-Jean de Maurienne a Aix un tempo poco minore di quello che mettiamo da Torino a Genova coi corsi accelerati. Ma quand'anche la società dimostrasse d'intendere l'interesse che può avere a mantener buona questa strada, questo non risponde ancora a tutte le difficoltà da me indicate.

L'onorevole ministro dice che i lavori di manutenzione siamo soliti darli in appalto; l'appaltatore sarà la società della ferrovia. Ma, o signori, ci è un doppio genere di azione governativa che si esercita su quelle strade: uno è la manutenzione della strada, l'altro è la sicurezza dei viaggiatori, che è una specialità di questa linea di comunicazione. Vi sono certe cose che non si danno mai in appalto. Io domando se si darebbe in appalto la cura degli ammalati in un ospedale; questa è un'opera pia che presta veramente il Governo. Continuino ad esservi impiegati del Governo specialmente incaricati di vegliare a difesa e soccorso dei viandanti in quei passaggi che, nell'inverno specialmente sono molto pericolosi. Non veggio dunque motivo per cui si debba ora tenere un sistema diverso.

Voci. Ai voti! ai voti!

CAVOUR, *presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze*. Domando la parola per dare una spiegazione alla Camera, di cui mi sono scordato nell'ultimo mio discorso.

Venne fatto appunto alla compagnia *Vittorio Emanuele* di non trasportare il corriere da Ciamberì a San Giovanni di Moriana. Questo proviene dal fatto che le lettere che arrivano da Parigi non possono giungere a Ciamberì prima delle nove o delle dieci della sera, e che quindi non si potrebbero trasportare sulla strada ferrata se non mediante un convoglio di notte.

Ora, trattandosi di una strada che ha un così piccolo traffico, non si può imporre, e non è nel capitolato, un treno di notte. La compagnia ha dichiarato che era pronta a stabilirlo se il Governo lo pagava; ma esso avrebbe costato troppo e non vi sarebbe stata un'utilità adeguata. Altronde il guadagno di tempo non sarebbe stato che pochissimo. Quindi l'amministrazione delle poste stimò meglio aspettare che l'amministrazione francese organizzasse il servizio sulla strada di ferro da Maçon a Culoz.

Quando questo servizio sarà organizzato (e, se non erro, venne annunciato in modo ufficiale che lo sarebbe al 1° di luglio), allora le lettere giungeranno a Culoz alle dieci del mattino, di dove verranno trasportate a San Giovanni di Moriana con un treno speciale che correrà più celere che i treni attuali; così il corriere giungerà a Torino al mattino prima dell'alba. Ma, finchè le lettere di Francia ci saranno consegnate alla sera a Ciamberì, non è opportuno, per guadagnare forse un'ora, sottostare alle spese di un convoglio speciale. Si aggiunga che nella stagione invernale il Governo avrebbe creduto cosa imprudente, sopra una strada nuova e di difficile esercizio, stabilire convogli notturni.

Per questi motivi si è conservato il servizio dei corrieri. Che i treni non corrano troppo speditamente, questo è vero; ma io non credo che da San Giovanni a Ciamberì s'impieghi lo stesso tempo che ci vuole per andare da Torino a Genova.

Bisogna poi notare che la linea ha pendenze assai forti, pendenze, credo, dell'uno e mezzo per cento, le quali richiedono locomotive speciali, grosse locomotive per convogli di qualche peso. Con queste grosse locomotive non si può correre, come vediamo che succede pure sulla strada di Novara. Anche la compagnia di Novara impiega per andare a Vercelli quasi lo stesso tempo che noi spendiamo per andare a Novi, perchè ha delle locomotive a ruote basse che non corrono veloci; ma la società *Vittorio Emanuele*, quando vi sarà un traffico un po' più rilevante, si provvederà di grosse locomotive per convogli ordinari e delle più piccole per piccoli convogli.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la soppressione dell'articolo 20 del capitolato proposta dal deputato Sineo.

(Non è approvata.)

Se non vi sono osservazioni, leggerò l'articolo 1 del progetto di legge com'è stato formulato dal Ministero e accettato dalla Commissione.

BIANCHETTI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il deputato Bianchetti ha facoltà di parlare.

BIANCHETTI. Ho desistito dal rispondere alle osservazioni fatte dall'onorevole ministro delle finanze alla mia proposta d'aggiunta, in vista dell'osservazione dell'onorevole presidente, cioè che sarebbe stato più conveniente rimandare la questione in occasione della discussione della proposta Mellana; siccome però la proposta Mellana verrebbe discussa in occasione degli articoli di legge e la mia proposta mirerebbe invece ad introdurre un articolo nel capitolato col quale fare facoltà al Governo di prendere ipoteca sulla strada, e siccome questo patto deve essere convenzionale, accettato cioè dalla compagnia, è perciò necessario che faccia parte del capitolato medesimo. Quindi io intendo di riservarmi aperta la via a proporre quest'aggiunta qualora la proposta Mellana non mi soddisfi abbastanza.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni, sarebbe riservata facoltà al deputato Bianchetti di fare in se-

guito la sua proposta; la Camera deciderà poi se debba essere posta nel capitolato o nella legge.

SINEO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SINEO. Non avendo potuto assistere a tutta la discussione che ha avuto luogo su questo progetto di legge, prego perciò la Camera, ove per avventura ripetessi qualche cosa che già fosse stata detta ad avvertirmi... (*Rumori*)

Gli avvertimenti che sembrano venire dal banco del centro sono prematuri, giacchè questi signori non sanno ancora ciò che io sia per dire.

PRESIDENTE. Su quale articolo intende di parlare?

SINEO. Faccio una specie d'interpellanza.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SINEO. La linea da Modane a Susa è non solo una linea commerciale, ma anche una linea eminentemente strategica; il passo delle Alpi è la più gran fortezza e la più importante del nostro Stato, è il passo più facile a difendere, e quando bisognerà attraversare una lunga galleria, sarà assai più facile ancora la difesa, nè avremo più bisogno di fare un altro forte come l'Esseillon di cui si credè necessaria la costruzione per difendere il passo novellamente aperto del Moncenisio, sebbene anch'esso facile a difendere.

Ma il nuovo passo, sebbene facilissimo a difendere, possiamo noi senza alcuna precauzione affidarlo ad una compagnia? Io non ho trovato in questo capitolato nessuna disposizione per le misure che dovesse prendere il Governo in caso di minaccia di guerra. Io vorrei sapere se la Commissione ha esaminata la questione sotto questo speciale aspetto, se ha riconosciuto che non vi sia niente da proporre a questo riguardo, e se possiamo essere ben tranquilli sulla difesa dello Stato.

Qualora non mi fossero date risposte abbastanza soddisfacenti, mi riservo di formulare qualche proposta.

CAVOUR G., relatore. La Commissione aveva mandato di occuparsi di una legge di pubblica viabilità, di grande comunicazione, e non di questioni strategiche, le quali formano speciale oggetto della vigilanza del Governo. Tuttavia la Commissione crede che tra le cose che più facilmente si possono difendere, è appunto un *tunnel*, giacchè una imboccatura molto stretta con alcuni pezzi di cannone si difende molto più facilmente che qualunque altro sito. Quindi la Commissione non ha fatto studi su questa questione, perchè, ripeto, questo non era nella sua missione, e non le sembrava che fosse qui la sede opportuna di occuparsi a provvedere alla difesa del paese.

D'altronde questa questione non sarebbe speciale a questa ferrovia. Tutte le strade ferrate che vanno a metter capo alle frontiere possono essere usufruite in caso di guerra tanto per la offesa che per la difesa. E non può certamente essere il caso di affidare ad una compagnia industriale, che cerca di fare una buona speculazione, il prendere misure difensive, le quali sono unicamente nella sfera dell'autorità, a cui incombe di vegliare alla sicurezza dello Stato.

Pertanto la Commissione dichiara all'onorevole Sineo, che essa non ha preso, nè ha creduto di dover prendere in considerazione questa importante questione, perchè essa deve esser oggetto di studi speciali del Congresso della guerra e dell'autorità preposta a questo ramo della cosa pubblica.

PRESIDENTE. Il presidente del Consiglio ha la parola.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. Nell'articolo 106 del capitolato è contemplato il caso di guerra, ed è detto:

« Si en cas de guerre dans l'Etat, le Gouvernement faisait enlever en entier ou en partie les rails et couper les communications sur le chemin de fer, il en supporterait lui même toutes les dépenses. »

Dunque è già riservata la facoltà al Governo di interrompere il passaggio e togliere i regoli. E esso poi ha evidentemente la facoltà di stabilire sia all'imboccatura meridionale che all'imboccatura settentrionale della galleria delle opere di difesa, se le reputa opportune, tanto prima che dopo aver tolti i regoli. Quindi quest'articolo assicura la più ampia libertà d'azione al Governo in caso di guerra.

PRESIDENTE. Il deputato Sineo ha facoltà di parlare.

SINEO. Io credo che la Camera riconoscerà appunto l'opportunità di occuparsi di questo argomento dal momento che la Commissione ha dichiarato che l'ha creduto assolutamente estraneo alla sua missione.

Veramente io non sono in questo del parere della Commissione, perchè credo che, quando un progetto di legge di tanta importanza si presenta alla Camera, esso deve essere considerato sotto tutti i suoi aspetti, in rapporto con tutte le conseguenze che può produrre per l'avvenire del paese.

Il Ministero se n'è occupato, e crede di aver soddisfatto sufficientemente alla difesa dello Stato coll'articolo 106. Questo articolo veramente è generale. Diceva l'onorevole relatore essersi sin qui provveduto come per tutte le altre ferrovie, giacchè per tutte naturalmente può esservi opportunità o di valersene per operazioni militari, o d'intercettare le operazioni del nemico. Ma qui siamo in una circostanza specialissima. Le Alpi sono la più grande fortezza di questo mondo, nè mai uomo potrà alzare ripari di questa natura. Quando si tratta di rendere così facile un passaggio che la natura aveva reso così difficile...

MENABREA. Domando la parola. (*Mormorio*)

SINEO... bisogna usare speciali precauzioni. Quella stessa sollecitudine per cui si sono spesi parecchi milioni onde guarentire i passaggi, quantunque difficili, che avevamo attraverso le Alpi, dovrà usarsi ora che si tratta di rendere così facile uno di questi passaggi.

Si dice che basterà togliere i regoli. Ma, quando l'intera linea sia data in mano di una compagnia che può essere diretta da uomini i quali non abbiano un interesse comune con quello del paese, che possono anche avere interessi contrari, mi pare che si dovrebbero usare precauzioni più speciali.

Io non farò alcuna proposta; non voglio usurpare, come diceva l'onorevole relatore, le attribuzioni speciali del Consiglio di guerra; ma io esprimo il voto che si mediti maggiormente sopra questo argomento, ed il rincrescimento che sia per accettarsi la legge senza che si sia data maggiore soddisfazione a questo voto, che mi pare così naturale.

PRESIDENTE. Rileggo l'articolo 1 secondo la nuova redazione concertata tra il Ministero e la Commissione; « È approvato il capitolato d'oneri annesso alla presente legge, di cui fa parte integrante. »

Pongo ai voti quest'articolo colla riserva fatta riguardo alla proposta dell'onorevole Bianchetti.

(La Camera approva.)

« Art. 2. Il Governo del Re è autorizzato ad intraprendere i lavori del traforo delle Alpi fra Bardonnèche e Modane, e, quando questi sieno sufficientemente inoltrati, potrà pure, previo un nuovo stanziamento di fondi nel bilancio dello Stato, eseguire il tronco di ferrovia che, partendo dalla stazione di Susa, mette a Modane, il tutto a norma del progetto tecnico degli ingegneri Ranco, Grattoni, Sommeiller e Grandis, in data dei 13 maggio 1856 e 5 maggio 1857.

« I lavori potranno essere eseguiti ad economia in tutte quelle parti che si darebbero difficilmente ad appalto. »

(La Camera approva.)

« Art. 3. La relativa spesa calcolata provvisoriamente a lire 41,400,000, verrà di mano in mano stanziata nei bilanci dello Stato in proporzione dell'avanzamento dell'opera, e viene sin d'ora aperto al ministro dei lavori pubblici un credito di lire 8,000,000 da iscriversi in apposita categoria, intitolata *Traforo delle Alpi*, e da ripartirsi nei seguenti esercizi:

| | | |
|------------------|------|-------------|
| « Esercizio 1857 | L. | 1,000,000 |
| Id. | 1858 | » 3,500,000 |
| Id. | 1859 | » 3,500,000 |

« Verranno a tempo debito iscritti nel bilancio attivo dello Stato i venti milioni di lire che la compagnia della ferrovia *Vittorio Emanuele* deve versare all'erario, a termini dell'articolo 16 del capitolato annesso alla presente legge. »

(La Camera approva.)

Dopo l'articolo 3 il deputato Cassinis propone che si aggiunga quest'articolo:

« La compagnia, per ogni e qualsiasi sua obbligazione tanto verso il Governo quanto verso i terzi, avrà di pien diritto domicilio eletto, a senso dell'articolo 75 del Codice civile, presso la delegazione speciale e permanente di cui nell'articolo 109 del capitolato. »

CAVOUR G., relatore. La Commissione accetta.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. Il Governo parimente.

PRESIDENTE. Pongo ai voti questa proposta.

(La Camera approva.)

« Art. 4. Tutti gli atti e contratti fatti e da farsi dalla compagnia *Vittorio Emanuele*, sia per la sua fusione colla società della ferrovia di Novara, che per

eventuale sua fusione con altre società concessionarie di ferrovie di diramazione o prolungamento di quella *Vittorio Emanuele*, saranno esenti dal diritto d'insinuazione e soggetti al solo diritto fisso di sei lire. »

MELLANA. Io intendo di proporre la soppressione di questo articolo. Sarò breve nello svolgere la mia proposta, perchè vedo che la Camera intende di farla finita con questa discussione che dura da parecchi giorni.

Ho per fermo che si possa togliere questo articolo senza portare grave danno alla società *Vittorio Emanuele*, e che noi stabiliamo qui un precedente del quale non possiamo conoscere sin d'ora la portata. Fino ad ora nella nostra legislazione fu sempre accettato che si esonerassero da questo diritto, che paga anche il povero, tutte le società che intendevano costruire ferrovie; ma vi era pur sempre per l'addietro una ragione speciale per fare ciò; lo Stato, nel porre questa prescrizione, si creava dei vantaggi, come quelli delle poste, per esempio.

Se noi estendiamo questo principio alle contrattazioni, alle fusioni tra una società e l'altra, od alla vendita di una società all'altra, io non so sino a qual punto noi andremo; poichè, quanto si imporrebbe a questa società sarebbe pure da applicarsi a tutte le altre. Né ben comprendo come nella legge si sia denominata *fusione* la vendita che si è fatta delle azioni della ferrovia di Novara alla società *Vittorio Emanuele*. Qui non si tratta di fusione, ma di un vero contratto di compra e vendita; e noi lo esoneriamo dal diritto d'insinuazione. Ho detto che, togliendo anche questo patto, non si aggravava di molto la società.

Io non so veramente come le due società abbiano proceduto riguardo alla vendita di queste azioni, per stabilire i loro patti; credo che si sarà proceduto come è stabilito dalla legge. Trattandosi dunque di una società che viene a realizzare il 50 per cento di guadagno sulle sue azioni, non sarebbe questo un motivo per esonerarla da questa tassa che è pagata da tutti gli altri cittadini.

In quanto alla società *Vittorio Emanuele* sarebbe poco il danno che risentirebbe per l'adozione della mia proposta, in quanto che noi le guarentiamo il 4 1/2 per cento su tutte le spese che essa fa; quindi la guarentiremo anche su questo milione che deve pagare per diritto di insinuazione; e se essa, come diceva l'onorevole ministro, impiega l'ingente somma di circa 100 milioni in questi lavori, dovendo noi guarentirle il 4 1/2, non mi pare il caso di stabilire qui un precedente del quale non si vede quale sarà la portata. D'altronde io mi lusingo in questa circostanza di avere l'assentimento anche del ministro delle finanze, poichè, tassando la società di un milione, sul quale abbiamo a pagare questo interesse, ciò tornerà di giovamento pure alle finanze.

Io quindi insisto perchè sia tolta questa disposizione la quale può avere conseguenze di cui non possiamo conoscere sin d'ora, ripeto, la portata, e nello stesso tempo perchè non si pregiudica grandemente la società

Vittorio Emanuele, in quanto che essa ha la sicurezza che anche sulle somme che avrà versato per pagare il diritto d'insinuazione decorrerà la garanzia del 4 1/2 per cento.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. Certamente se la fusione della società della ferrovia di Novara colla società *Vittorio Emanuele* non avesse, a parere del Ministero, uno scopo di pubblica utilità, io non avrei mai consentito ad esonerarla dal pagamento dei diritti di insinuazione; ma siccome, lo ripeto, questa fusione ci era suggerita, non tanto dall'interesse degli azionisti della ferrovia di Novara e dagli interessi degli azionisti della ferrovia *Vittorio Emanuele*, quanto dall'interesse generale dello Stato, dal bisogno di avere un migliore servizio internazionale, dalla opportunità di mettere la società in condizione di sopportare la concorrenza delle strade estere, onde essa fosse in posizione di consentire ad un maggior concorso pel traforo del Moncenisio, il Ministero acconsentì a questa fusione come ad una cosa di pubblica utilità e come tale l'ha promossa.

Ora se, dopo aver dovuto consentire a pagare 760 lire le azioni della ferrovia di Novara, si dovesse ancora aggiungere il diritto di insinuazione, il quale a ragione del 5 per cento rappresenterebbe 38 lire per azione e quindi far salire il prezzo delle azioni di Novara a 798 lire, evidentemente si imporrebbe un onere soverchio alla società *Vittorio Emanuele*.

Nè vale il dire che su questa somma si corrisponderà il 4 1/2 per cento, giacchè debbo ripetere che nello stato presente del mercato europeo non si trova un capitalista il quale impieghi i suoi fondi in azioni di ferrovie per la sola speranza di riscuotere il 4 1/2 per cento, perchè le azioni del paese o della Francia o della Germania danno il 6, il 7 e l'8 per cento; perciò, se s'imponesse questo nuovo aggravio alla società *Vittorio Emanuele*, essa probabilmente non vorrebbe consentire a sopportarlo.

Per tutti questi motivi, prego la Camera a volere approvare l'articolo 4.

MELLANA. L'onorevole presidente del Consiglio diceva che, se non vi fosse stato di mezzo l'interesse pubblico, non avrebbe mai acconsentito ad un patto eccezionale per esimersi dal pagamento dei diritti di insinuazione le società che contraggono questa che si chiama fusione, e che invero ha i caratteri della vendita. Ma, come avviene dunque che nell'articolo che ci viene sottoposto non si esonera dal pagamento della insinuazione questa sola fusione o vendita, e si esonerano invece tutti i contratti di vendite che si possono fare in avvenire dalla compagnia *Vittorio Emanuele* anche per ogni altra sua fusione con altre società di diramazione o prolungamento della ferrovia di cui oggi si tratta? Perchè il Governo non si è riservato neppure in avvenire il suo intervento, quando succederà una fusione, per vedere se debba acconsentire o no ad un tale favore? Dunque il motore non fu veramente il pubblico bene, ma fu probabilmente un desiderio della società, assentito dal Ministero.

Io poi sono lieto che il signor ministro delle finanze abbia ripetuto per la terza volta il suo argomento della condizione che hanno attualmente sui mercati di Europa le azioni delle strade di ferro, perchè così egli mi ha fornita occasione a rispondergli come meriti poca importanza questa osservazione. Sarebbe un pessimo sistema, discutendo una legge che deve durare per lo spazio di novanta anni, tenere conto degli interessi nella ragione che è in corso nel giorno in cui si vota la legge.

Lo stesso signor ministro di finanze, pochi anni or sono, veniva facendo presente alla Camera come lo stato del credito pubblico lasciasse riguardare come prossima la conversione del debito pubblico. Poco dopo, è vero, sopravvenne la guerra d'Oriente, la quale dissipò le sue previsioni. Ma, se dovessimo continuare per dieci anni soltanto nello stato attuale, quale ne sarebbe la conseguenza? Che non si dovrebbe più permettere nessuna grande speculazione, ed anzi si dovrebbe retrocedere dalle imprese già cominciate; eppure noi vediamo il Governo inoltrarsi sempre più nella via contraria, proponendo nuove opere e nuove spese.

Quindi io ritengo con ragione che, quando si assicura ad una società per novanta anni un interesse del 4 1/2 per cento, le si faccia un grande beneficio; e chiunque voglia darsi a credere che sia per durare ancora lungo tempo lo stato attuale degli interessi, corre l'alea stessa che la guerra d'Oriente fece correre alla conversione del debito pubblico. E qui debbo soggiungere che la società *Vittorio Emanuele* ha un guadagno che è sfuggito ai riflessi dello stesso Ministero nella fatta convenzione.

Saprebbe dirmi l'onorevole presidente del Consiglio, od alcun altro deputato, quante azioni della strada ferrata di Novara non potranno essere acquistate dalla società *Vittorio Emanuele* ad un prezzo minore di lire 760, massime fino a tanto che dura l'oscillazione cagionata dalla pendenza della discussione di questa legge e dalla incertezza se venga o no adottata?

Ritenuta questa considerazione e la guarentigia che nondimeno noi prestiamo del 4 1/2 per cento sulle azioni calcolate a lire 760, io credo che la Camera troverà giusto di accettare la mia proposta, la quale viene a risolversi nella reiezione dell'articolo del progetto ministeriale.

PRESIDENTE. Il deputato Mellana propone che sia rigettato l'articolo 4.

SINEO. Io vorrei pregare il signor presidente di porre in votazione la proposta soppressiva dell'onorevole Mellana, e, qualora la Camera non l'adottasse, io ne avrei un'altra da proporre.

Io capisco che il Governo abbia potuto trovare considerazioni sufficienti per esimersi la compagnia *Vittorio Emanuele* dal pagamento dei diritti di insinuazione per l'acquisto della strada di Novara; ma non ho sentito che siasi in nessun modo giustificata la proposta di esimerla per tutti gli altri contratti. Può darsi che nell'avvenire, in occasione di nuovi acquisti, la società

faccia ottimi contratti, senza che ne ridondi vantaggio al pubblico, e perciò non sia il caso di esonerarla da un diritto che facciamo pagare a tutti, anche ai più piccoli industriali, ai più piccoli proprietari di stabili. Non avvi motivo di concedere preventivamente e senza distinzione alla società un così vasto privilegio, in contemplazione di contratti futuri, di cui non conosciamo nè la natura nè lo scopo. Sarebbe concedere troppo ed alla cieca.

CAVOUR G., relatore. Io stetti un momento perplesso se dovessi prendere la parola relativamente a questo articolo, il quale parevami, a prima giunta, interessare molto la società di Novara. Però, siccome nei contratti di compra e vendita la legge mette a carico dell'acquistatore tutti i diritti di insinuazione, osservai che la società di Novara è disinteressata in questo articolo, mentre vi sarebbe interessata unicamente la società *Vittorio Emanuele*. Io quindi credo poter entrare nel merito senza mancare ad alcuna delicatezza.

Alle ragioni già addotte dall'onorevole ministro delle finanze, ne aggiungerò un'altra di equità.

Le azioni delle società anonime pagano un diritto annuale, mediante il quale si possono vendere e si vendono alla Borsa, senza pagare alcun diritto. Ora, chi impedirebbe agli azionisti che non hanno aderito alla fusione (perchè la prima proposta era di fusione) di vendere le loro azioni alla Borsa ed alla società della ferrovia *Vittorio Emanuele* di comperarle, andando così immune da qualsiasi diritto? Per conseguenza è sembrato conforme all'equità che, quando per considerazioni di ordine pubblico, si è desiderato che di questo convegno risultasse per atto pubblico (il che dapprima non si credette necessario, trattandosi solo di trasportare azioni, la più parte al portatore), tale istrumento, voluto dal Governo, si è fatto colla certezza morale che il fisco non si prevarrebbe di questa circostanza per farsi pagare un diritto che naturalmente non eragli dovuto.

Per queste considerazioni la Commissione mantiene l'articolo 4 (ora 5) quale fu proposto dal Governo e dalla Commissione accettato.

PRESIDENTE. Faccio osservare che la proposta del deputato Mellana, consistendo unicamente nella reiezione di questo articolo, debbo perciò interpellare la Camera in proposito. Ove la Camera rigetti l'articolo, sarà naturalmente accettata la sua proposta.

SINEO. Chiedo la divisione dell'articolo. Si potrebbe votare prima la parte così concepita:

« Tutti gli atti e contratti fatti e da farsi dalla compagnia *Vittorio Emanuele* per la sua fusione colla società della ferrovia di Novara sono esenti dal diritto di insinuazione e soggetti al solo diritto fisso di sei lire. »

Si voterebbe poi in seguito sull'altra parte, proponendo di collocare la parola *sia* dopo quelle *Vittorio Emanuele*, ed aggiungendo un periodo in questi termini: « sia per l'eventuale sua fusione con altre società concessionarie di ferrovie di diramazione o prolungamento di quella *Vittorio Emanuele*. »

La ragione della divisione sta in quello che diceva, che si sono adottati dal signor ministro motivi speciali per esimere la società *Vittorio Emanuele* dal pagamento del diritto d'acquisto della ferrovia di Novara; il signor relatore della Commissione ha ancora insistito sopra queste considerazioni, ma non si addussero motivi per esimere questa società da tal pagamento per tutti i contratti futuri di cui non si conosce la portata, contratti che potrebbero essere vantaggiosissimi alla società e non produrre nessun utile al paese.

PRESIDENTE. Pongo dunque ai voti l'articolo 4 colla divisione proposta dal deputato Sineo.

Leggo la prima parte:

« Tutti gli atti e contratti fatti e da farsi dalla compagnia *Vittorio Emanuele* per la sua fusione colla società della ferrovia di Novara, saranno esenti dal diritto d'insinuazione e soggetti al solo diritto fisso di sei lire. »

(È approvata.)

Porrà ai voti l'altra parte.

CAVOUR G., relatore. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il signor relatore ha facoltà di parlare.

CAVOUR G., relatore. Sottoporrei alla Camera alcune osservazioni sull'utilità di facilitare queste fusioni. Osservo che le società di ferrovie che si rattachano a quella di Novara sono finora in uno stato non molto prospero; la società di Biella, la quale ha fatto una spesa ingente ed ha costruito una strada benissimo fatta, si trova in tale stato che i suoi introiti appena coprono le sue spese; quelle di Casale ed Ivrea sembrano finora in uno stato migliore: però l'esperienza ha provato e nel nostro paese e negli altri, che tronchi un po' brevi di ferrovie, generalmente non possono essere esercitati con quella solerzia e con quell'utilità per gli azionisti che si possono ottenere da un'amministrazione più potente, più forte e fornita di un maggior numero di locomotive e d'impiegati di locomozione.

Credo pertanto essere nell'interesse dello Stato di favorire queste fusioni; esse incontrano già una certa difficoltà; perchè, quando si tratta di una società molto potente che entra in trattative con altra debole, vi è sempre il pericolo che questa debba subir condizioni alquanto onerose.

Considerando adunque lo stato attuale del mercato di tali azioni, considerando lo stato delle provincie della parte della gran valle del Po, che si trova divisa in mezzo dalla strada di Novara, e che già possiede tre o quattro di queste diramazioni e ne desidera ancora delle altre, non pare che sia poi un diritto esorbitante l'esimerle dal diritto d'insinuazione.

Le stesse considerazioni che valsero per la ferrovia di Novara militano anche per le ferrovie alla medesima sussidiarie: se tutte le azioni si possono isolatamente vendere senz'altro diritto se non quello annuale, destinato appunto a surrogare quello di trasmissione, perchè poi, quando per motivi di ordine pubblico si richiede un atto che abbia non solo data certa, ma anche il carat-

tere di atto pubblico, vorremo far pagare ancora i diritti vistosi di insinuazione? La società di Biella ha un capitale di cinque milioni; vendendo le azioni al pari, il diritto d'insinuazione sarebbe di 250,000 lire, condizione gravosissima per una società che si trova in uno stato non molto florido.

Io credo pertanto che la Camera non debba adottare per le strade che scorrono nella stessa valle del Po, e al fianco della ferrovia di Novara, una misura diversa da quella che per questa già si è adottata.

PRESIDENTE. Pongo ai voti...

SINEO. Domando la parola. (*Rumori e voci: Ai voti! ai voti!*)

Finalmente abbiamo per la prima volta sentito motivare la sanzione che ci si propone; mi pare quindi lecito di contrapporre qualche considerazione agli argomenti addotti.

Addurrò un argomento che mi pare perentorio, ed è che l'osservazione del signor relatore è così generale da indurre come conseguenza la necessità di sopprimere il diritto proporzionale d'insinuazione della vendita degli stabili: perchè quello che ci diceva l'onorevole relatore, che non c'è motivo per gravitare sopra questi semplici cambiamenti che fa un capitale nel passare da una mano nell'altra, si verifica del pari quando si tratta di proprietà fondiaria. Il proprietario paga il suo tributo annualmente; dunque non c'è motivo per confiscargli il 5 per cento quando egli vuol vendere il suo stabile talvolta forse costretto dalla necessità, tratto talvolta a rovina dall'enormità del tributo prediale. Ma, poichè non ci fermiamo a questo motivo, dobbiamo ammettere in principio che le esenzioni si concederanno soltanto quando avvii grave motivo di utilità pubblica. Ora come possiamo sapere preventivamente se le future fusioni saranno dettate da gravi motivi di utilità pubblica?

Io pure credo che converrà spesse volte favorire le fusioni, ma non sempre. Io credo che non sarebbe bene, per esempio, che tutte le ferrovie dello Stato fossero in una mano sola. Abbiamo l'esempio del Governo francese che ci ha preceduti in questo ramo di amministrazione. Il Governo francese ha veramente favorite molte fusioni, ma non ha voluto che tutte le ferrovie della Francia passassero ad una sola società. Esso ha divise le ferrovie francesi, credo, fra otto o dieci società.

In principio le società delle ferrovie francesi erano in molto maggior numero; ed io credo che la Francia ha trovato vantaggio in questa consolidazione delle strade ferrate in un minor numero di società; ma il Governo francese non ha voluto, e credo che non vorrà mai che si faccia una società sola per tutta la Francia. Così pure fra noi potranno essere favorevoli queste fusioni, e qualche volta no. Lasciamo dunque alle nostre future deliberazioni lo stabilire quando debbano essere favorite e quando non lo debbano essere con un privilegio così vantaggioso.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la parte dell'articolo 4 che rileggo:

« Sia per l'eventuale sua fusione con altre società concessionarie di ferrovie di diramazione o prolungamento di quella *Vittorio Emanuele*. »

(La Camera approva.)

Pongo ora ai voti l'intero articolo:

« Art. 4. Tutti gli atti e contratti fatti e da farsi dalla compagnia *Vittorio Emanuele*, sia per la sua fusione colla società della ferrovia di Novara, che per l'eventuale sua fusione con altre società concessionarie di ferrovie di diramazione o prolungamento di quella *Vittorio Emanuele* saranno esenti dal diritto d'insinuazione e soggetti al solo diritto fisso di sei lire. »

(La Camera approva.)

Ora debbo rammentare alla Camera che vi sono tre proposte: una del deputato Mellana, l'altra del deputato Bianchetti e la terza del deputato Martelli, le quali si riferiscono a questo progetto di legge.

La prima, del deputato Mellana, è così concepita:

« Se con tutto agosto del 1857 la società *Vittorio Emanuele* non avrà eseguiti i patti convenuti con quella della ferrovia di Novara, s'intenderà decaduta dalla concessione ad essa fatta colla presente legge, salvo i maggiori diritti che potessero competere al Governo contro la medesima. In tal caso il Governo è autorizzato a dare egualmente principio alle opere pel traforo del Moncenisio. »

La proposta del deputato Bianchetti è in questi termini:

« A garanzia degli obblighi che ha assunti la società *Vittorio Emanuele* nel presente capitolato, s'intende consentita a favore dello Stato l'iscrizione ipotecaria sulla strada che forma l'oggetto di questo stesso capitolato e sulle sue pertinenze. »

Finalmente la proposta del deputato Martelli sarebbe come segue:

« Se, nel termine di due mesi dalla promulgazione della presente legge, la società *Vittorio Emanuele* non avrà data piena esecuzione alle obbligazioni assunte verso la società di Novara, di cui all'articolo 1 e seguenti del capitolato, si dichiara la medesima decaduta dalla concessione di cui nella legge 29 maggio 1853 e modificazioni del 6 luglio 1854 e del 4 giugno 1856, e potrà il Governo procedere all'espropriazione di cui all'articolo 16 del capitolato annesso alla legge 29 maggio 1853, colle norme prescritte dagli articoli 6 e 7 della legge 12 luglio 1854, procedendo frattanto all'esecuzione della galleria del Moncenisio a norma della presente legge »

Farò osservare che le due proposte dei deputati Mellana e Martelli paiono avere maggiore analogia fra di loro. Quella del deputato Bianchetti, riguardando un punto speciale relativo alla concessione di ipoteca, mi pare che si dovrebbe discutere prima, mettendo poscia in deliberazione le altre due separatamente.

MELLANA. Se ben ricordo, l'onorevole Bianchetti aveva detto di riservarsi di fare la sua proposta quando non fosse adottata quella che io aveva enunciata alla Camera.

PRESIDENTE. L'onorevole Bianchetti si era riservato di farla in occasione della proposta del deputato Mellana; ma bisogna osservare che queste proposte sono di natura alquanto diversa. Ora, avendo dato lettura di questa proposta, e rilevando che si scosta, ed ha un soggetto diverso da quella del deputato Mellana, io proporrei di discutere anzitutto la proposta Bianchetti, che è l'unica che tratti dell'iscrizione ipotecaria, riservando poi dopo la discussione delle proposte Mellana e Martelli, le quali si riferiscono ai casi di decadenza della società.

Il deputato Bianchetti ha la parola.

BIANCHETTI. Io aveva già accennato il tenore del mio articolo addizionale di cui il signor presidente ha or ora dato lettura. L'onorevole ministro delle finanze mi ha fatto osservare che lo Stato avrebbe già una garanzia nella strada e nei lavori che si sono fatti.

Quest'argomento fu già addotto dalla Commissione, fu pure ripetuto dall'onorevole Menabrea nel suo dotto discorso. Ma io credo che non tolga di mezzo le difficoltà che io prevedo. (*Conversazioni su molti banchi*) Io prego la Camera di prestare un po' d'attenzione perchè è un argomento di qualche importanza. Ora io faccio il caso che la compagnia venda questa strada...

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. Non lo può.

BIANCHETTI... oppure emetta delle obbligazioni con ipoteca.

L'onorevole ministro delle finanze, con segni d'impazienza, mi avverte che non lo può. Io osservo al signor ministro che altro è il non poterlo, altro il non farlo. Io so che non dovrebbe farlo stando al capitolato; ma se lo facesse?

L'onorevole ministro diceva nell'ultima tornata che la società aveva determinato di emettere 100 mila azioni, e procurarsi danaro con questo mezzo.

Suppongasì ora che gli azionisti non dividano quella piena fiducia che mostrano il Governo e la Camera nell'impresa del perforamento del Ceniso; che gli azionisti partecipino piuttosto della sfiducia che mostrò il Consiglio d'amministrazione della società stessa, la quale in un'impresa della più alta importanza per essa non ha voluto arrischiare del proprio nemmeno un centesimo; in questo caso la compagnia, non potendo incassare danaro colla vendita di queste 100 mila azioni, si servirà forse del mezzo di emettere delle obbligazioni con un tasso di interesse elevato e con un premio fissato sulla restituzione del capitale. Ma forse questi favori non basteranno nemmeno ad ispirare sufficiente confidenza ai sovventori del prestito; essi vorranno un'ipoteca sulla strada, vorranno in poche parole, quella guarentigia e quell'ipoteca che il nostro Stato, che è sicuramente responsabile non meno di quello che possa esserlo la compagnia *Vittorio Emanuele*, ha dovuto dare in simile contingenza, quando cioè abbiamo contratto il prestito colla casa Hambro. Presa quest'ipoteca, il Governo ha bel dire che la società non lo poteva fare, ma intanto i sovventori del prestito diranno alla lor volta: è colpa

vostra se non siete stati abbastanza previdenti da prendere le cautele necessarie per assicurarvi l'osservanza di questa condizione che avete imposta alla società.

Io sono naturalmente affatto estraneo alle quistioni del foro; ma, per quel poco criterio che può avere un medico in questa cosa, mi pare che il dubbio da me sollevato sia sufficiente per far rilevare alla Camera l'importanza di questa quistione. Nella Camera vi ha gran numero di avvocati, e lascio ad essi il vedere se la mia osservazione ed il mio dubbio meritino qualche considerazione.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. Io non ho una pratica estesa delle quistioni forensi, ma ritengo che sia un canone legale che una società anonima non possa fare legalmente un atto che è vietato dal suo statuto, e che anzi quest'atto sia di sua natura radicalmente nullo, essendochè le società anonime non hanno un'esistenza personale, ma un'esistenza legale circoscritta dal loro capitolato. Ora una società anonima che faccia un atto contrario al suo capitolato, fa un atto nullo; ed i terzi si espongono a che l'atto da essi fatto, in opposizione al capitolato della società, venga annullato dai tribunali.

Suppongasì che la società volesse vendere la strada; questo atto è radicalmente nullo; il Governo non lo riconoscerebbe, e nessun tribunale gli darebbe forza legale. Se la società non può vendere la strada, perchè ciò è vietato dai suoi statuti, se non può contrarre prestiti senza l'approvazione del Governo, quando essa addivenisse di sua volontà ad uno di questi atti, essi sarebbero radicalmente nulli; non avrebbero forza nè rispetto al Governo, nè rispetto ai terzi che avessero dei diritti verso la società.

Il timore manifestato dall'onorevole Bianchetti, che sarebbe fondatissimo se si trattasse di un individuo proprietario della strada, non ha dunque fondamento veruno trattandosi di una compagnia retta da uno statuto nel quale è vietato alla medesima di alienare la strada e di contrarre prestiti senza una preventiva e speciale autorizzazione; è per ciò che reputo inutile la proposta dell'onorevole Bianchetti. La giudico inoltre dannosa, perchè in tal modo si verrebbe a colpire di discredito la compagnia e ad infliggerle un atto di sfiducia poco opportuno in una circostanza in cui la compagnia ha d'uopo d'ispirare fiducia per trovare i fondi di cui ha bisogno.

Noi abbiamo chiesto una simile garanzia a tutte le compagnie, abbiamo chiesto una cauzione ragguagliata al decimo del capitale da impiegarsi nella costruzione della strada. Qui, invece del decimo, abbiamo già il quinto od il quarto del capitale realmente impiegato, perciò siamo assai meglio guarentiti che in qualunque contratto da noi stipulato con compagnie estere o nazionali; persisto adunque a ritenere la proposta Bianchetti come inutile rispetto al Governo, dannosa per la compagnia.

BIANCHETTI. Il signor ministro mi ha fatto osservare che una società anonima non potrebbe fare atti é

contratti senza l'autorizzazione preventiva del Governo. Io non replicherò a questa sua osservazione. Ma mi sia permesso di muovere ancora un dubbio e di supporre un altro caso. Potrebbe succedere che dei terzi elevassero pretese di crediti verso la società e la convenissero in giudizio; potrebbe uscire una sentenza di condanna della medesima. Con questa sentenza non potrebbero i creditori prendere ipoteca sulla strada, far procedere ad atti esecutivi?

Il signor ministro ha anche detto che non si è mai imposto quest'obbligo nelle altre concessioni di strade che si sono fatte, ma debbo osservare al signor ministro che non si è mai fatto un contratto come questo con nessun'altra società, e che nessun'altra società si è mai obbligata di corrispondere allo Stato una somma in danaro di 20 milioni. Del resto, io non insisto, se la Camera crede che l'interesse dello Stato possa essere abbastanza cautelato senza l'aggiunta da me proposta.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la proposta del deputato Bianchetti.

(Non è approvata.)

Vengono ora in discussione i due emendamenti del deputato Mellana e del deputato Martelli, sui quali credo sarà opportuno fare una discussione complessiva dietro riserva di votarli poi separatamente.

Farò notare alla Camera che, a quanto parmi, l'emendamento del deputato Mellana fino ad un certo punto si identifica con quello del deputato Martelli; ma il deputato Mellana, nel caso d'inosservanza del contratto colla società della ferrovia di Novara, propone soltanto le penalità di cui nel presente progetto di legge; all'opposto il deputato Martelli propone la decadenza anche dalle anteriori concessioni fatte alla società *Vittorio Emanuele*.

MELLANA. Io non dirò che poche parole.

Non vorrei che la Camera credesse che io mi sia indotto a proporre questo emendamento per tenerezza verso gli azionisti della strada di Novara, mentre non dovrei usar loro riguardi, lamentando io come essi abbiano ceduto ad una società estera ciò che la nazione aveva ad essi in una prima concessione affidato; io quindi non sono mosso dal principio di tenerezza verso questi azionisti, ma muovo da un principio di giustizia, ed è questo.

Può avvenire il caso che la società di Novara, e questo non mi farebbe meraviglia, scendesse a tale convenzione colla società *Vittorio Emanuele*, mercè cui si assoggettasse alla perdita dei due milioni depositati per garanzia, ovvero con un'altra condizione scindesse il contratto per essa fatto. In tal caso che cosa ne avverrebbe? Avverrebbe che noi rimarremmo con questa legge da noi votata e non si saprebbe qual ne fosse l'evento. Ora io domando al signor ministro, domando ai nostri colleghi della Savoia, quando si farebbe il traforo del Moncenisio? Si dovrebbe attendere un'altra legge.

Il mio emendamento provvede, a parer mio, piuttosto all'interesse di quelli che desiderano il traforo del Mon-

cenisio, anzichè degli azionisti di Novara. Io propongo che si fissi un termine entro il quale questa legge diventi esecutoria; ed osservi la Camera che io ho messo il termine di agosto del corrente anno, non nell'interesse degli azionisti, ma nell'interesse della morale pubblica, poichè mi rincrescerebbe che si continuasse per lunghi mesi in un'oscillazione nell'alternativa se la legge *esca o non esca*, e quindi si desse luogo ad un mercato immorale, massime in queste circostanze. Laonde è necessario che sia assicurata l'epoca precisa, e questo esige l'interesse di quelli che vogliono il traforo, in quanto che pendente l'assenza del Parlamento, ove la fusione non avesse luogo fra quelle due società, è necessario che si sappia almeno che il Governo è egualmente autorizzato a dare principio alle opere stesse.

Io non insisterò maggiormente, come non insisto, sui termini in cui è concepita la mia proposta; io ne adotterei pure un'altra qualsiasi che tendesse a togliere quest'anomalia, ma sia ben stabilito che la legge che noi votiamo avrà il suo compiuto effetto. Ancorchè l'onorevole Martelli mi avesse comunicato la sua proposta, io non vi avrei aderito, perchè penso che questa legge non verrà mai effettuata, salvo che il capitolato venga definitivamente adottato dalla società.

Parmi cosa ripugnante che noi veniamo oggi a revocare con questa legge diritti acquisiti colla legge anteriore. Noi dobbiamo preoccuparci soprattutto degli effetti di questa legge, dobbiamo provvedere a che cosa ottenga pienamente lo scopo che ci proponiamo.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Martelli.

MARTELLI. Le stesse ragioni che spinsero l'onorevole Mellana a fare la sua proposta, possono servire a spiegare la mia.

La Camera ricorderà gli eccitamenti che l'anno scorso (d'accordo colla Commissione che difendeva la proposta di legge del *tramway* sul Moncenisio) io faceva al Ministero e l'ordine del giorno da essa accettato quasi unanimemente, per cui il signor ministro veniva invitato a presentare in questa Sessione il progetto pel traforo del Moncenisio stesso. Desidero adunque ardentemente l'esecuzione di quest'opera, e la Camera mi vorrà avere per iscusato se tento questo mezzo per migliorare questa legge.

Veggio nel traforo del Moncenisio la salvezza, direi, economica del paese, veggio una definitiva esistenza per tutte le nostre strade ferrate e per il porto di Genova; ma io avrei certamente desiderato una legge più generosa, più larga, e non impastoiata coi raggiri di Borsa con questa convenzione.

Quando la società *Vittorio Emanuele* si presentava a noi la prima volta colla convenzione del 1853, potè forse la severità con cui venne accolta da questa parte della Camera (*Sinistra*) parere troppa, non essendo essa ancora da noi conosciuta; ora però possiamo dire: *ex operibus eorum cognoscetis eos*. L'esperienza di questi anni scorsi ha fatto vedere che quella compagnia non corrisponde alla fiducia che intendeva riporre il nostro paese; dunque non ci saprà la nazione malgrado se noi ten-

tiamo di proporre quegli emendamenti, quei miglioramenti che possono stabilire i diritti dei terzi e della nazione verso la compagnia medesima. Io non so riconoscere, come diceva l'onorevole Mellana, e in ciò non sono d'accordo con lui, che vi possano essere dei *diritti acquisiti nel violare le convenzioni*; perciò ho presentato quest'articolo addizionale per poter dichiarare la società *Vittorio Emanuele* decaduta da tutte le concessioni nel nostro paese se non dà piena esecuzione agli obblighi che si assume. Non so vedere come si possano ledere i diritti acquisiti qualora in una legge si stabilisca la condizione della decadenza se non si eseguiscano i doveri.

Questa decadenza d'altronde è stata prevista anche dalla legge anteriore, sono state stabilite le condizioni; anzi, se non erro, credo che coll'articolo 7 della legge 16 luglio 1854 sia stato aperto un credito al ministro delle finanze onde poter pagare e disinteressare la società a favore dello Stato, rivendicando così la proprietà della strada; dimodochè con questo articolo addizionale non vengo a far altro che entrare nelle viste anteriori del Ministero medesimo. D'altronde aggiungerò che veggo a malincuore consegnata in mani estere la frontiera austro-francese; spererei nei tempi avvenire, come già ebbi a dire in un'altra discussione, che nel nostro paese venisse a sorgere una società che io chiamerei *Società Nazionale delle strade ferrate riunite*, la quale riunisse in sè l'esercizio di tutte le strade ferrate dello Stato, e vorrei si potesse a questa dare anche quella della Savoia. Insisto perciò perchè sia messo ai voti il mio articolo addizionale, dichiarando fin d'ora di associarmi a quella proposta che meglio valga a tutelare i diritti dei nostri concittadini verso questa società estera.

CAVOUE, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. Spero di poter dimostrare alla Camera che lo scopo che si propone l'onorevole Mellana è già raggiunto nel capitolato stato approvato dalla società e dal Governo.

Infatti all'articolo 10 è detto: « Par suite de convention passée entre la compagnie du chemin de fer *Victor Emmanuel* et la compagnie du chemin de fer de Novare en date du 26 août 1856, approuvée par décret royal du 14 avril 1857, la concession qui en a été faite par la loi du 11 juillet 1852 sera désormais régie par le présent cahier des charges. »

Quindi è evidente che con questo articolo la compagnia Laffitte riconosce che il suo acquisto sarà retto da questa convenzione, e per conseguenza si assume l'obbligo di assicurare rispetto a Novara quanto in essa è stabilito. Epperanto avendo la società Laffitte sottoscritto questo capitolato, si trova impegnata non solo colla società di Novara, ma anche col Governo.

Noto poi che è obbligata, come acquistatrice della ferrovia di Novara, a fare la linea di congiunzione tra la stazione di Novara e la stazione del Governo a tutte sue spese, il che prova che la società Laffitte è tenuta anche verso il Governo a mantenere i patti fatti cogli azionisti della ferrovia di Novara. Questo viene eviden-

tissimamente provato dall'articolo 92, dove sono previste le conseguenze della non esecuzione del contratto di fusione con Novara; in esso è detto:

« La compagnie sera passible envers l'Etat de tout dommage provenant de l'inexécution de quelqu'une des conditions de la présente concession et de l'inobservance de ses propres statuts. »

Dunque se coll'articolo 10 si obbliga verso lo Stato ad eseguire i patti stipulati colla compagnia di Novara, e con un articolo successivo si obbliga a fare una linea di congiunzione, egli è evidente che per la inesecuzione di alcuni dei patti stipulati viene il caso dell'applicazione dell'articolo 92, ed allora il Governo potrebbe chiedere alla società Laffitte non solo il mantenimento dei patti, ma il compenso dei danni, forse per questo non si andrebbe fino all'assoluta rescissione del contratto, ma si potrebbe giungere a quel segno ove il patto ineseguito fosse di tal natura da portare veramente un grave pregiudizio allo Stato.

Io non so perchè non ci dovremmo tenere al diritto comune: con questo capitolato vincoliamo la società *Vittorio Emanuele* anche verso il Governo; con questo capitolato provvediamo al caso della inesecuzione del contratto; non è dunque nè necessario, nè opportuno stabilire una condizione speciale per la inesecuzione del patto di fusione.

Nè credo pur che convenga di determinare un'epoca qualunque per l'esecuzione del contratto colla società di Novara: l'epoca è stata stabilita nell'atto di fusione tra le due società, vale a dire ad un mese a far tempo dal giorno della pubblicazione della legge; io non capisco perchè si vorrebbe ora modificare questo termine. La Camera può avere piena fiducia, perchè ritengo che il contratto sarà eseguito fedelmente; ed ove non fosse eseguito, il Governo, mercè gli articoli 10 e 92 del capitolato, ha i mezzi di costringere la compagnia Laffitte all'esecuzione del contratto, ed in ogni caso essa sottosterà ai danni che dalla sua non esecuzione potrebbero per avventura ridondare allo Stato.

Prego quindi gli onorevoli Mellana e Martelli a voler ritirare le loro proposte come inutili, e come aventi solo l'inconveniente di gittare lo scredito e la sfiducia, come fece l'onorevole Martelli colle sue parole intorno alla società *Vittorio Emanuele*, il che io non credo che possa riuscire utile nè alla società, nè al paese che ha interesse che questa compagnia possa trovare facilmente i fondi che ancora le abbisognano per compiere la sua impresa.

PRESIDENTE. Il deputato Mellana ha la parola.

MELLANA. Io sono pienamente d'accordo coll'onorevole presidente del Consiglio, ed accetto la sua proposta, cioè che ci teniamo al diritto comune. Ora stando al diritto comune in tutti i contratti bilaterali le cause risolutive si intendono sempre di pieno diritto. Osservi l'articolo 1425, salvo errore, del Codice civile, e vedrà che io non mi attengo che al diritto comune.

Se l'onorevole presidente del Consiglio vuole in questa circostanza star fermo alla promessa che ha fatta,

dovrà accettare la mia proposta. Io non insisto nei termini in cui l'ho fatta, ma accetto quelli che la Camera e la Commissione ravviseranno opportuni.

Osservo poi nel fatto, che gli articoli 10 e 92 del capitolato, citati dall'onorevole presidente del Consiglio, non risolvono la quistione da me posta. Da questi due articoli che cosa ne inferisce il signor ministro? Ne inferisce che se la società *Vittorio Emanuele* non manterrà i patti, e dovrà essere convenuta in giudizio dalla società di Novara, perderà il suo deposito di due milioni di azioni della ferrovia di Susa. Io domando se con ciò saranno rassicurati i nostri concittadini della Savoia...

COSTA DI BEAUREGARD. Domando la parola.

MELLANA... di vedere compiute le opere del foro. Io dico che non hanno garanzia di sorta.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. Permetta l'onorevole Mellana. L'articolo 3, che dà un fondo al Governo per cominciare le opere del foro, non subordina questo credito all'esecuzione del contratto di fusione. Supponga che la fusione non si faccia; il Governo perciò non perderà un giorno a cominciare i lavori. Nello stesso tempo poi farà citare la società Laffitte avanti i tribunali per chiederle l'indennizzo, ed anche, se è necessario, per chiedere l'espropriazione; ma sia tranquilla la Camera, che, rigettando l'emendamento Mellana, non si ritardano di un giorno i lavori del traforo del Moncenisio.

MELLANA. Ed io spero di convincere anche l'onorevole presidente del Consiglio che egli è in errore. Potrebbe ottenere poi l'approvazione del Parlamento per continuare, ma ciò non sarebbe in virtù della presente legge. Che abbiamo noi fatto qui nel riconoscere la fusione delle due società? Abbiamo garantito l'interesse su tutta la linea, più abbiamo domandato 20 milioni alla società *Vittorio Emanuele* pel concorso suo al traforo del Moncenisio. Ora, se avvenisse che questa società non eseguisse i patti, come potrebbe sussistere il solo articolo 3 della presente legge? Ove la fusione delle due società non succedesse, io domando se si potrebbe dare esecuzione all'articolo 3.

Ritenga poi la Camera che il motivo principale che mi induce ad attenermi alle norme comuni è questo: che noi abbiamo già un esempio in cui questa società *Vittorio Emanuele* doveva essere incorsa nella penalità di perdere i 4 milioni depositati nelle casse dello Stato. Eppure non solo furono restituiti quei quattro milioni, ma si fece da noi un'altra legge con cui si modificò la prima in senso ad essa favorevole.

Se venisse il caso doloroso, che io non credo si possa verificare, ma che noi dobbiamo, come legislatori, prevedere, che non si eseguissero questi patti, io non ho molta fiducia nella fermezza del Parlamento per costringere la società a pagare nè i tre, nè i quattro milioni.

Noi ne abbiamo già avuti degli esempi, e stimo di non andare errato quando dico che non si deve confidare in questo mezzo della garanzia depositata, nè con ciò ho in animo di far torto alla società *Vittorio Emanuele*, la quale se ha in pensiero di dar piena ed intera

esecuzione ai suoi obblighi, non deve adontarsi che noi la mettiamo nello stato in cui sono i nostri concittadini che fanno contratti bilaterali, sottomettendosi alla clausola risolutiva in caso di inadempimento, salvo sempre le maggiori ragioni da esperirsi davanti i tribunali.

DAZIANI. Io credo che qui vi è qualche cosa da fare; indi prego la Camera a prestarmi un po' di attenzione volendo farle conoscere il vero stato in cui si trova attualmente la società di Novara rimpetto alla società *Vittorio Emanuele*.

L'atto di fusione tra queste due società stipulato è un atto condizionale: cogli articoli 2 e 3 si sono stabilite le modificazioni che subiscono le azioni della ferrovia di Novara fondendosi con quelle di *Vittorio Emanuele*, ed i compensi in danaro che ricevono gli azionisti che non avessero voluto fondere le loro azioni nella nuova società.

L'articolo 5 dice che, uscito il decreto reale di approvazione della fusione, si deve fare un deposito dalla società *Vittorio Emanuele* nelle casse dello Stato di lire 2,200,000; e l'articolo 10 poi stabilisce che il pagamento e cambio delle azioni deve farsi un mese dopo che ha avuto luogo l'approvazione legislativa di questa fusione e dell'estensione della guarentigia del 4 1/2 per cento su tutta la linea dal Ticino al Rodano.

Indi l'articolo 13 della convenzione stabilisce che, se per caso la società *Vittorio Emanuele* non adempisse agli obblighi portati dagli articoli 2 e 3, i quali consistono specialmente nel patto che entro i trenta giorni la società *Vittorio Emanuele* deve cangiare le azioni della ferrovia di Novara con quelle della strada ferrata *Vittorio Emanuele*, con quei compensi in essi articoli convenuti, oppure di versare 760 lire per ogni azione di Novara a favore di quelli che hanno nel tempo utile optato di rimettere le loro azioni mediante tale pagamento, resta di pieno diritto risolto il contratto, e la società di Novara non ha altro diritto che a ritenere per sé a titolo d'indennità la somma versata nelle casse dello Stato di 2,200,000 lire, continuando però essa ad esistere nell'ugual modo che esisteva in prima.

Per altra parte, che cosa facciamo noi colla presente legge? Noi riformiamo il capitolato della ferrovia *Vittorio Emanuele* nel quale tra gli altri tronchi, noi concediamo al n° 6 dell'articolo 10 un tronco di strada ferrata da Torino a Buffalora per Novara; e coll'articolo 2 dichiariamo che d'ora in avanti la società medesima sarà concessionaria di tutte le linee di cui si fa cenno nel suddetto articolo 1 senza tener alcun conto del contratto che esiste tra la società di Novara e quella di *Vittorio Emanuele*, in cui vi è una condizione speciale di cui ho fatto cenno di sopra, per cui questa fusione ha luogo soltanto quando si adempisca alle condizioni volute dagli articoli 2 e 3. Da ciò ne viene che, se per caso tali condizioni non venissero adempite, da una parte continua ad esistere la società di Novara, dall'altra abbiamo fatta una concessione assoluta alla società *Vittorio Emanuele* di una ferrovia da Torino sino a Buffalora; e la società *Vittorio Emanuele* avrà diritto di dire: non ho

adempito a quanto era tenuta, e pagherò tutti i danni che il Governo pretende; ma ho la concessione di una ferrovia da Torino a Buffalora, e pretendo che mi sia mantenuta, perciò costruisco un'altra strada in quella direzione.

Io credo dunque che qualche cosa vi sia da fare. Certamente l'emendamento Mellana correggerebbe interamente quest'anomalia, ma forse presenterebbe qualche altro inconveniente riguardo a ciò che ha detto l'onorevole presidente del Consiglio.

Per ovviare a questo, io proporrei invece che si aggingesse alla legge un articolo in questo senso:

« La compagnia *Vittorio Emanuele* non diventerà concessionaria del tronco da Torino per Novara al ponte di Buffalora sul Ticino, di cui si fa cenno al numero 6 dell'articolo 1 del capitolato, se non quando essa abbia adempito a tutti gli obblighi assuntisi col contratto passato in data 26 agosto 1856 colla società della ferrovia di Novara. »

Allora vuol dire che per tutto il resto sta la legge che noi votiamo attualmente; ma per il tronco da Torino a Buffalora non avrà effetto se non quando la società *Vittorio Emanuele* avrà adempito a tutti i suoi obblighi. Così sarà allontanato il pericolo di vedere esistere due concessioni fatte sulla stessa linea, e due società che pretendono ad avere ciascuna una ferrovia da Torino a Buffalora.

Io ho la stessa certezza morale che ha dichiarato di avere il signor ministro delle finanze, che la società della ferrovia *Vittorio Emanuele* adempirà agli obblighi suoi: essa vi ha un interesse grandissimo; ha ottenuto dal Governo molti vantaggi e non vorrà in questo momento fallire al debito suo, il che sarebbe più grave danno per essa che pel paese stesso. Tuttavia per circostanze straordinarie può accadere che questa società, malgrado ogni buon volere, non possa adempiere ai suoi obblighi; perciò può darsi che, trascorso il mese prescritto nella convenzione di fusione, continui ad esistere la società di Novara; e per altra parte, avendo noi fatto una concessione definitiva della via da Torino a Buffalora alla società *Vittorio Emanuele*, lascio la Camera giudicare a quale, benchè non probabile, pure possibile inconveniente andiamo incontro se non viene accettata la mia proposta, o qualche altra simile che lo prevenga.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. Per me ritengo, lo ripeto, che, qualunque sia la proposta, essa diminuirà la garanzia che il Governo trova nel capitolato.

La società *Vittorio Emanuele* ha l'obbligo assoluto di fondersi colla società della ferrovia di Novara; se la prima non adempisse a quest'obbligo, il Governo avrebbe diritto di chiedere il risarcimento dei danni che deriverebbero dalla non esecuzione del contratto, e potrebbe spingere le cose fino a espropriare la compagnia. Noi abbiamo nelle mani un mezzo sicuro di costringere la società ad eseguire il suo contratto.

Oltre l'articolo 10 vi ha l'articolo 92 del capitolato,

il quale stabilisce che la società sarà passibile di tutti i danni che la non esecuzione di una qualunque clausola potrebbe cagionare. Non so, per verità, che cosa si possa volere di più. Finalmente se non esistesse l'articolo 92 del capitolato, la questione della fusione cadrebbe per sempre sotto il disposto dell'articolo 1275 del Codice, che dice: « la condizione risolutiva è sempre sottintesa nei contratti bilaterali nel caso in cui una delle parti non soddisfaccia alle sue obbligazioni. »

DAZIANI. Qual è l'articolo del capitolato con cui la compagnia è obbligata alla fusione?

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. È l'articolo così concepito:

« Par suite de convention passée entre la compagnie du chemin de fer *Victor-Emmanuel* et la compagnie du chemin de fer de Novare en date du 26 août 1856, approuvée par décret royal du 14 avril 1857 (noti che col decreto 14 aprile 1857 la compagnia è vincolata definitivamente), la concession qui en a été faite par la loi du 11 juillet 1852 sera désormais régie par le présent cahier des charges. »

Che cos'è questa concessione degli 11 luglio 1852? Essa è relativa appunto alla strada di Novara; dunque quella concessione non è più retta dalla legge 14 aprile 1857, è retta dal capitolato approvato dal signor Laffitte; dunque con quest'articolo il signor Laffitte si è obbligato verso il Governo di adempiere alla concessione dell'11 luglio 1852, cioè di acquistare la ferrovia di Novara. Questo mi pare evidente! Ora, se egli non adempie al prescritto di quest'articolo 11, cade nel caso previsto dall'articolo 92, di dover cioè sottostare, rispetto al Governo, ai danni che potrebbero nascere dalla non esecuzione degli articoli del capitolato.

In sostanza mi pare che per voler più fare, più imbrogliamo; nello stato attuale della convenzione, se ci venisse dimostrato che dalla non esecuzione d'un patto viene un danno al Governo di 20,000,000, la compagnia sarebbe obbligata, sarebbe condannata ad essere espropriata per 20,000,000 di strada; invece, volendosi stabilire che è soltanto sciolto il contratto, si direbbe molto di meno.

Noi abbiamo un articolo, lo replico ancora una volta, essendo necessario di spiegarci chiaramente, che ci assicura da tutti i danni e mi pare che sia una garanzia più che sufficiente.

PRESIDENTE. Il deputato Costa di Beauregard ha facoltà di parlare.

COSTA DI BEAUREGARD. Si j'ai demandé la parole, messieurs, ce n'est pas pour prendre part à cette discussion, mais pour répondre à une insinuation, non malveillante, assurément, mais que je considère comme déplacée, bien qu'elle ait été deux fois répétée par M. le député Mellana.

Notre honorable collègue croit devoir s'adresser spécialement aux députés de la Savoie, lorsqu'il s'agit du tunnel des Alpes comme si cette magnifique entreprise était pour eux un intérêt exclusif. On s'obstine à méconnaître qu'elle est d'un intérêt général.

Ce n'est pas la première fois, messieurs, que cette appréciation se manifeste: c'est nous donner une couleur de municipalisme qui nous blesse, et que nous repoussons avec énergie. Si nous voulons le chemin de fer des Alpes, c'est par un sentiment national que vous devez apprécier; c'est parce que nous désirons franchement, loyalement rester unis au Piémont.

Rejetez le projet de loi qui doit décréter le percement du Mont Cenis, vous prononcerez l'absolue séparation de la Savoie et du Piémont; leur ancienne association n'a plus de raison d'être, si Chambéry se trouve placé à 13 heures de Paris et à 24 de Turin. Dans cette situation, messieurs, il n'y aurait plus de sympathie possible. Si nous insistons, je le répète, c'est par un sentiment d'honneur, de loyauté et d'affection pour le Piémont; dont vous devriez nous savoir gré, au lieu d'insinuer que c'est un sentiment de municipalisme qui nous anime. Nous en sommes véritablement offensés. (Bravo! dalla destra)

MELLANA. Chiedo la parola per un fatto personale. Se l'onorevole Costa di Beauregard ha voluto cogliere questa circostanza per fare una dichiarazione (che abbiamo sentita con piacere) di attaccamento alle provincie che sono al di qua delle Alpi, io gliene sono grato; ma ha scelto un momento non troppo opportuno.

Io ho detto che questa impresa specialmente era considerata dai deputati della Savoia, ma non ho mai detto che la desiderassero per municipalismo. Del resto, che essi facciano più particolarmente questi caldi voti, lo veniva ora confermando l'onorevole Costa di Beauregard quando diceva che erano a ciò spinti dall'affetto che li lega al Piemonte; ond'io accetto di buon grado questa dichiarazione.

Poichè ho la parola, presenterò una sola osservazione all'onorevole presidente del Consiglio.

Egli ha detto ed ha riconosciuto come nel diritto comune si intenda questa clausola; così abbiamo già fatto un passo: io accetto la dichiarazione che ha fatta della clausola relativa ai danni; potrebbe dirsi: stiamo al diritto comune, cioè lasciamo che sia soggetta ai danni ed alla clausola risolutiva; ma siccome poi mettiamo la clausola dei danni e non parliamo di quella risolutiva, pare che noi abbiamo voluto fare un'eccezione al Codice civile, che cioè ci accontentiamo della sola perdita di quel deposito che la società avrà fatto.

PRESIDENTE. Debbo dar lettura di una proposta fatta dal deputato Daziani, la quale è ancor più ristretta di quella del deputato Mellana:

« La compagnia *Vittorio Emanuele* non diventerà concessionaria del tronco da Torino per Novara al ponte di Buffalora sul Ticino di cui si fa cenno al n° 6 dell'articolo 1 del capitolato, se non quando essa abbia adempiuto a tutti gli obblighi assuntisi col contratto passato in data 26 agosto 1856 colla società della ferrovia di Novara. »

MARTELLI. Risponderò brevemente al presidente del Consiglio, che mi accusa di porre lo scoramento negli azionisti della società *Vittorio Emanuele*, e di essere

troppo tenero per gl'interessi della società di Novara: meglio dubitare in prima, che avere a pentirsi dappoi. La società di Novara ha fatto buona prova fra noi, non così quella *Vittorio Emanuele*, come già ebbero a fare notare molti di quelli che prima di me presero la parola, e che il signor ministro non ha potuto smentire.

L'onorevole Daziani pur esso ha riconosciuto, a nome della Commissione, che vi era qualche cosa a fare onde questa convenzione non fosse illusoria. Ed appunto per le sue stesse ragioni mi trovai spinto a proporre quell'articolo, e spinto tanto più perocchè desidero poter votare il traforo del Moncenisio con tutta coscienza. Dichiaro però alla Camera che lo voterò non ostante i vizi di questa convenzione, la cui responsabilità peserà tutta sugli uomini di Stato, che vollero associare questa grande nazionale impresa ad una convenzione che ad altro non tende che a fomentare interessi privati. Esiste però, a mio giudizio, una gravissima difficoltà.

Noi siamo a fronte, da un lato, della società Laffitte con questo capitolato, dall'altro vi è la società di Novara, la quale non entra per niente nel capitolato stesso. Ora potrebbe darsi il caso che la società di Novara prendesse intelligence colla società Laffitte e scindesse la convenzione...

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. Non può scinderla.

MARTELLI. Nei contratti sinallagmatici fa d'uopo che tutte le persone le quali convengono sieno legittimamente rappresentate. In questo contratto vi trovo lo Stato da una parte e dall'altra la società *Vittorio Emanuele* rappresentata dal signor Carlo Laffitte, e non vi entra la società di Novara.

Io riconosco la necessità di provvedere a questo stato di cose. Ci pensino i signori ministri; frattanto a fronte degli articoli addizionali proposti, ritiro il mio e mi associo a quelli degli onorevoli Daziani e Mellana, invitando però la Camera a rimandare tutte queste aggiunte alla Commissione, affinchè essa ci faccia una proposta adeguata. (*Rumori e segni d'impazienza*)

PRESIDENTE. Ora non rimangono più a votarsi che la proposta del deputato Mellana e quella del deputato Daziani, il quale ha la parola.

DAZIANI. Tutta la forza dell'argomentazione dell'onorevole presidente del Consiglio è fondata sull'articolo 10 del capitolato, il quale dice:

« Art. 10. Par suite de convention passée entre la compagnie du chemin de fer *Victor-Emmanuel* et la compagnie du chemin de fer de Novare en date du 26 août 1856, approuvée par décret royal du 14 avril 1857, la concession qui en a été faite par la loi du 11 juillet 1852 sera désormais régie par le présent cahier des charges. »

Certamente se la convenzione ha luogo, la ferrovia di Novara sarà regolata d'ora in avanti secondo questo capitolato, perchè si fonde colla ferrovia *Vittorio Emanuele*. Ma prima di tutto fa d'uopo esaminare in che modo sia fatta questa convenzione. Se essa fosse assoluta, se non avesse condizioni, sarei perfettamente d'ac-

cordo col signor presidente del Consiglio; ma qui abbiamo una convenzione non assoluta, ma condizionale, la quale ha soltanto effetto se la società *Vittorio Emanuele* adempirà agli obblighi in essa stipulati; altrimenti resta di pien diritto risolta, e ritorna ad esistere la società di Novara come era prima.

Per altra parte noi concediamo alla strada ferrata *Vittorio Emanuele* una linea che da Torino va fino a Buffalora, senza far cenno che è la stessa linea di Novara.

Voci. È già votato!

DAZIANI. Va bene: non potrà forse farsi una nuova linea perchè contraria alla precedente concessione, ma è sempre una nuova concessione della stessa linea che noi in detto caso votiamo, onde ne potranno venire, a mio credere, dei gravissimi inconvenienti; invece se si adotta la mia proposta si semplifica di molto la cosa, perchè si stabilisce che la concessione della linea da Torino a Buffalora non avrà luogo se non se quando saranno adempiuti tutti gli obblighi portati dalla convenzione di fusione, vale a dire soltanto quando questa fusione avrà assoluto effetto, sarà compiuta, sarà intiera. Noti bene la Camera che coll'articolo 14 la direzione della strada ferrata di Novara continua ad esistere quindici giorni dopo che si saranno fatti i pagamenti; dunque esiste la società di Novara, anche dopo votata questa legge, finchè non sieno adempiuti tutti gli obblighi portati da quel contratto; laonde, a mio credere, per impedire ogni possibile inconveniente bisogna che questa convenzione fatta tra le due società prenda anche forza dalla presente legge, o, per meglio dire, che questa legge si informi alla convenzione stessa. Stabilito questo principio, credo che si allontanano tutti gli inconvenienti e non si porta verun pregiudizio al credito della ferrovia *Vittorio Emanuele*, perchè ciò non si fa per sospetto riguardo alla solidità ed onoratezza di questa ferrovia, ma per non mettersi in una possibile contraddizione con noi medesimi, e per essere logici nel formulare questa legge.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. L'emendamento dell'onorevole Daziani diminuisce la garanzia del Governo, poichè dice soltanto che, ove la compagnia *Vittorio Emanuele* non adempia al suo contratto colla società di Novara, non avrà la concessione di quella strada; ma io voglio che in questo caso essa ci risarcisca dei danni, sia tenuta al pagamento di indennizzazioni cospicue rispetto allo Stato. Se voi stabilite che la vostra concessione dipende dall'esecuzione del contratto con Novara, vuol dire che in caso di inesecuzione la compagnia Laffitte non avrà altro castigo che quello di non ottenere la concessione di una strada che non ha comprata; non sarà più il caso dell'applicazione dell'articolo 92. Invece essendosi la società Laffitte obbligata ad esercitare la strada da Torino a Novara secondo questo capitolato, quando non lo facesse, e fosse per fatto proprio che non pagasse la società di Novara, siccome questa, quale società anonima, non può fare nessun contratto senza l'approvazione del Go-

verno, e il contratto tra essa e la società *Vittorio Emanuele* non ha forza legale fra i due contraenti se non dopo il decreto reale di approvazione, così non potrebbe più sciogliersi senza un decreto.

CAVOUR G., relatore. Vi è la clausola risolutiva nel contratto stesso, il quale è sciolto di pien diritto se la società non paga.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. Ma la società *Vittorio Emanuele* coll'articolo 10 si obbliga con noi a mantenere questo contratto; dunque resta vincolata non solo verso la società di Novara, ma anche verso il Governo; se invece si approva l'articolo del deputato Daziani, la società *Vittorio Emanuele* non resta obbligata che verso la società di Novara e non più verso il Governo.

Io supplico pertanto la Camera di accettare il capitolato qual è, e l'assicuro che gli interessi del Governo sono molto più tutelati che non lo sarebbero adottando la proposta del deputato Daziani.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la proposta del deputato Mellana come più ampia dell'altra, perchè, nel caso di inosservanza del contratto, importa la decadenza assoluta da tutta la concessione, quando invece la proposta Daziani porta soltanto la decadenza dalla concessione della linea da Torino al Ticino.

CAVOUR G., relatore. Credo che forse sarebbe opportuno di rinviare quest'articolo alla Commissione. Io osservo che nel contratto di Novara vi è una clausola risolutiva di pieno diritto, e la Commissione crede veramente che vi sia qualche cosa da fare, perchè potrebbe avvenire l'assurdo che la società di Novara mandasse a monte il contratto e che il Governo restasse d'altra parte legato colla società *Vittorio Emanuele*. Secondo me dunque sarebbe il caso di rinvio; del resto non insisto.

PRESIDENTE. Essendosi chiesto il rinvio, lo pongo ai voti...

RATTAZZI, ministro dell'interno. Domando la parola.

Io prego la Camera di non inviare nuovamente questo progetto di legge alla Commissione. Non è tanto per la perdita di tempo che cagionerebbe, quanto perchè io vado convinto che la Commissione nulla potrebbe proporre, perchè qualunque proposta essa facesse, si raggirerebbe su questo punto: che cosa si debba convenire rispetto alla società di Novara. Ora, a me pare che sarebbe pericoloso e contrario agli interessi dello Stato l'immischiarsi nei rapporti tra la società *Vittorio Emanuele* e quella di Novara, mentre invece la questione deve essere puramente ristretta ai rapporti tra la società *Vittorio Emanuele* ed il Governo.

La Camera deve ritenere che qualunque sia l'esito della convenzione stipulata tra la società *Vittorio Emanuele* e quella di Novara, ciò non potrà avere influenza che sopra queste società; ma rispetto al Governo, dal punto che la società *Vittorio Emanuele* ha stipulato una convenzione con quella di Novara, esso non deve più immischiarsi, deve anzi ritenere la cosa come se fosse assolutamente fatta. Qualunque clausola che si volesse apporre per l'esecuzione di quel contratto, metterebbe

in dubbio l'obbligazione assoluta e decisa che viene assunta in forza di questa convenzione, e così sottoporrebbe l'interesse dello Stato a quello degli azionisti della strada di Novara; il che certamente non è ammissibile.

D'altronde, qualora non si eseguisse questa convenzione fra la società *Vittorio Emanuele* e quella di Novara, o per risoluzione del contratto, come accennava l'onorevole relatore della Commissione, o per qualsiasi altra causa, in che modo si accerterebbero i danni? Si tratterebbe di conoscere qual è il danno che il Governo risente dalla non eseguita convenzione tra la società *Vittorio Emanuele* e quella di Novara. Ora l'accertamento di questo danno è facilissimo a farsi:

Quale è infatti il vantaggio che lo Stato ritrae dalla fusione tra la società *Vittorio Emanuele* e quella di Novara? Il vantaggio che ritrae sta in ciò che, essendo maggiore il prodotto della linea di Novara, che quello della linea di Savoia, il maggior prodotto che si ritrae da quella linea va in isconto del minor prodotto della linea *Vittorio Emanuele*, e così diminuisce quella garanzia del 4 1/2 per cento che il Governo ha assunto in forza di precedenti convenzioni colla ferrovia *Vittorio Emanuele*.

Ora, che avverrebbe quando non si facesse questa fusione tra le due società? Il Governo direbbe: se si fosse realmente stretta questa convenzione, gli utili che si sarebbero ritratti dalla fusione ascenderebbero a tanto, quindi io dovrei pagare tanto di meno per compiere il 4 1/2 che ho garantito. E conseguentemente il Governo farà la sua riduzione, come se la fusione si fosse eseguita. Del resto poco importa al Governo che l'esercizio della ferrovia da Torino a Novara si faccia piuttosto da una società che da un'altra. Si tratta qui di un accertamento di danni che è di facilissimo apprezzamento, ed io non veggio come attualmente la Camera debba addentrarsi nei particolari della convenzione tra la società di Novara e quella di *Vittorio Emanuele*.

Quanto al Governo, la fusione deve ritenersi per fatta; le conseguenze che ne sorgerebbero dovranno ponderarsi tra le due società, ma non potranno avere influenza alcuna rispetto al Governo. Quindi la Camera, a mio avviso, deve starsene estranea, non apporre alcuna clausola, e non approvare un rinvio di questo progetto, che è assolutamente inopportuno.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Chi è d'avviso che la proposta dei deputati Mellana e Daziani sia rinviata alla Commissione, voglia sorgere.

(Dopo prova e controprova, il rinvio è rigettato.)

Pongo ai voti la proposta Mellana. La rileggo:

« Se con tutto agosto 1857 la società *Vittorio Emanuele* non avrà eseguiti i patti convenuti con quella di Novara, s'intenderà decaduta dalla concessione ad essa fatta colla presente legge, salvo i maggiori diritti che potessero competere al Governo contro la medesima.

« In tal caso il Governo è autorizzato a dare ugualmente principio alle opere per il traforo del Moncenisio. »

Chi è d'avviso di adottarla, voglia sorgere.

(Dopo prova e controprova, è rigettata.)

Rileggo la proposta del deputato Daziani. (*Vedi sopra*)

SINEO. Domando la parola.

Io riconosco la necessità di dare il voto a qualche proposta analoga a quella formolata dal deputato Daziani, ma sento per altra parte anche la gravità della obbiezione che è stata fatta dall'onorevole presidente del Consiglio, e mi trovo quindi in un grande imbarazzo. (*ilarità*)

È evidente ciò che ha detto l'onorevole presidente del Consiglio che, adottando la proposta dell'onorevole Daziani, si migliora la condizione della società Laffitte, perchè essa si esime da qualunque altra conseguenza, salvo da quella della risoluzione di questo contratto. Ora io credo che non convenga di adattarsi senz'altro a questa semplice risoluzione allo stato attuale delle cose, perchè non abbiamo presa alcuna misura per surrogare qualche altra disposizione alla convenzione che abbiamo formolata colla società Laffitte. Ma per altra parte riconosco anche che le conseguenze cui si vuole antivenire coll'emendamento dell'onorevole Daziani sono non già soltanto inopportune e pericolose, ma sommamente ingiuste.

Votando la legge nei termini proposti dal Ministero, noi pronuncieremmo una spogliazione che forse non ha esempio negli annali legislativi.

Ecco lo stato delle cose: una società contratta liberamente coll'altra. Gli azionisti di Novara dicono: noi vi cederemo la nostra strada, ma vogliamo cedervela con queste condizioni. A queste condizioni appongono la clausola risolutiva. Se non si adempie a queste condizioni, la società di Novara intende, secondo il suo contratto, di rimanere in possessione della sua strada. Che cosa facciamo noi con un articolo di legge? Noi spogliamo e spropriamo questa società di Novara, anche nel caso in cui essa non vuol abbandonare la sua proprietà. La spropriamo senza sentirla e senza che abbia dato alcun motivo.

Lo possiamo noi fare questo? Lo possiamo fare perchè non vi è limite all'autorità legislativa, ma vi è il limite fissato dall'eterna giustizia, che vincola anche i legislatori. La giustizia non consente che si spogli un proprietario senza giusta causa. Sono questi i limiti che io invoco.

Or dunque noi dobbiamo combinare le cose sì che, riservandoci tutti i diritti che questo contratto ci dà, vi sia modo di obbligare, quando fosse d'uopo, la società Laffitte ad eseguire il contratto senza esporci a conseguenze ingiuste dirimpetto ai terzi. E per questo, o signori, che io ho domandata la parola intorno alla questione del rinvio; non ho potuto ottenerla. Si è votato contro il rinvio senza che la questione sia stata considerata sotto questo gravissimo aspetto.

Io lo ripeto: nello stato attuale della discussione sono molto imbarazzato, perchè riconosco che la proposizione Daziani non è completa, che produce degli inconvenienti;

ma ne riconosco ancora dei maggiori respingendo questa proposta.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la proposta del deputato Daziani.

(Non è approvata.)

BRONZINI-ZAPPELLONI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BRONZINI-ZAPPELLONI. Si sono eliminate le proposte fatte da vari deputati onde introdurre qualche maggior cautela nell'interesse tanto della società di Novara, quanto dello Stato, e dal canto della compagnia *Vittorio Emanuele*. Ma non è men certo che rimane ancora qualche dubbio intorno al punto che vado ad annunziare.

Non ostante le disposizioni contenute nel progetto di legge che siamo per votare, dipende ancora tuttavia dal Governo il fare in modo che gli azionisti della ferrovia di Novara sieno o più presto o più tardi rimborsati: in quanto che ritiene il signor presidente del Consiglio che la convenzione particolare fatta tra la società *Vittorio Emanuele* e quella di Novara porta che trenta giorni dopo la pubblicazione della presente legge la società *Vittorio Emanuele* dovrà dar principio al pagamento, dovrà cioè rimborsare le azioni della ferrovia di Novara.

Ora egli è certo che, se il Governo ritarda, e questo lo può fare perchè è in sua facoltà, la pubblicazione della legge, avverrà che gli azionisti della ferrovia di Novara non potranno essere soddisfatti così prontamente come sarebbe desiderabile allo stato attuale delle condizioni della piazza; quindi desidererei che il signor ministro dichiarasse se egli è disposto a fare in modo che la legge sia pubblicata appena sarà approvata dal Parlamento.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. Credo che l'onorevole Bronzini non abbia posto mente alla risposta che ho dato all'onorevole Bianchetti, il quale mi aveva fatto un'interpellanza simile a quella che mi ha testè diretta l'onorevole preopinante.

BRONZINI-ZAPPELLONI. Io non era ancor venuto alla Camera in quel punto; me ne rinerisce.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. Ho detto che io avevo desiderio, quant'altri mai, di vedere prontamente attuata questa legge, e quindi intendevo di promuoverne al più presto l'approvazione; che tuttavia non mi pareva nè opportuno, nè conveniente assumere un impegno a tale riguardo, perchè potevano verificarsi eventi talmente gravi da giustificare il ritardo di qualche giorno; che del resto non poteva vincolare la prerogativa reale in termini più angusti di quelli stabiliti dalla legge. Questa risposta fu accettata dall'onorevole Bianchetti, e spero che lo sarà pure dal deputato Bronzini.

BRONZINI-ZAPPELLONI. Ringrazio il signor presidente del Consiglio delle spiegazioni che mi ha date.

VALERIO. Comincerò dal ringraziare la maggioranza perchè essa ha accettato oggi la mia proposta formulata dal deputato Cassinis, la quale è identica a quella che

io faceva sabato scorso e che venne respinta dalla maggioranza medesima.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. Era tutt'altra cosa.

VALERIO. Era la medesima cosa: era la delegazione legale.

PRESIDENTE. Faccio osservare all'onorevole Valerio che, quando si fosse trattato di una proposta la quale nella sostanza fosse identica ad un'altra già rigettata dalla Camera, avrei creduto mio dovere di non porla ai voti; e soggiungerò che la proposta Cassinis, quanto ai suoi effetti legali, è assai diversa da quella dell'onorevole Valerio.

VALERIO. Questa è l'opinione dell'onorevole Cadorna, la quale, essendo egli un avvocato distinto, può forse avere maggior valore della mia; ma l'avviso universale d'altri distinti giureconsulti è che le due proposte sono identiche, ed io sono ben lieto che la maggioranza abbia voluto fare questo beneficio al paese.

Ciò detto, per mettere le cose in buon ordine, vengo a fare la mia proposizione.

Si sovrerà la Camera come, nella discussione del trasporto della marina militare alla Spezia, io dicessi che non con un *dock* si poteva dare a Genova un adeguato compenso al grande sacrificio che il bene generale del paese le imponeva facendosi siffatto trasferimento, ma collo assicurare, per quanto sta nelle nostre forze, un grandissimo beneficio al suo porto, che è quello di metterlo in comunicazione colla Germania meridionale. In quel turno di tempo io stava per proporre un articolo il quale rinnovasse l'autorizzazione da noi concessa quando si discuteva la strada di Arona, e col quale autorizzavamo il Ministero, nell'assenza delle Camere, a dare dieci milioni a quella società che, prestando le opportune guarentigie, si assumesse questo grande incarico; facoltà della quale il Ministero non ebbe ad usare, stante le circostanze finanziarie di cui non è qui il caso di discorrere.

L'onorevole presidente del Consiglio m'invitava a riprodurre questa proposta all'epoca in cui sarebbe stato votato il traforo del Moncenisio, vedendo quasi una parità di rapporti tra una strada che tende a vincere le Alpi da una parte ed una via che è rivolta a superarle da un altro lato. Ora dunque, adempiendo all'obbligo morale che si assumeva allora davanti al Parlamento, e, sino ad un certo punto, con me il ministro Cavour, persuaso che la Camera non avrà mutato opinione circa la grande importanza di mettere Genova in contatto colla Germania meridionale, propongo un articolo il quale formerebbe l'articolo 5 della legge e sarebbe così concepito:

« È rinnovata, secondo le condizioni prescritte cogli articoli 6 e 7 della legge 3 giugno 1853, l'offerta del concorso di 10 milioni di lire italiane per la costruzione di una strada ferrata che dal cantone Ticino, varcando le Alpi, riesca nella Svizzera transalpina, e che apra la più breve e opportuna linea di comunicazione colla Germania meridionale. »

Coll'enunciare che sono rinnovate le condizioni prescritte agli articoli 6 e 7 della legge del 1853, io credo di allontanare ogni oggetto di discussione, se mai ve ne potesse sorgere, relativamente al luogo dove debba fissarsi questo varco, lasciando quindi alla sapienza del ministro dei lavori pubblici, il quale più di ogni altro è in condizione di potere, e come uomo di scienza e come uomo di Stato, determinare da qual parte possa essere stabilita l'apertura di questa comunicazione.

Io porto fiducia che la mia proposta non incontrerà difficoltà di sorta, poichè essa mira soltanto a rinnovare un'antica promessa, ed a fare, se non altro, balenare ai nostri sguardi il compimento di un desiderio, anzi di un bisogno, che è da lunga pezza nutrito da tutta la nazione, e specialmente da una importantissima parte di essa, voglio dire la Liguria.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io accetto di buon grado, e con me, spero, accetterà il Ministero, la massima che si contiene nella proposta dell'onorevole Valerio; ma io vorrei che, poichè egli si riferisce alla legge del 1853, vi si riferisse completamente, e non lasciasse dubbio sulla direzione che deve seguire la strada ferrata destinata a mettere il porto di Genova in comunicazione colla Germania, a mio avviso, la via più breve, la più diretta, la più desiderata generalmente e ad un tempo la più razionale essendo quella che va direttamente dal lago Maggiore al lago di Costanza passando per il Luckmanier.

Io ho l'intimo convincimento che, se noi torniamo a mettere in discussione le varie linee, parleremo lungamente, ma concluderemo nulla. Ora, poichè il Parlamento aveva già deciso che la linea da prescegliersi fosse quella che andrebbe direttamente dal lago Maggiore al lago di Costanza, che vuol dire quella che passa per il Luckmanier, non vedo perchè si debba nuovamente mettere in dubbio questa direzione.

L'onorevole Valerio addusse una ragione che può sembrare buona. Egli diceva che faceva quella proposta per non far sorgere discussioni, per non introdurre opposizioni per parte di coloro che preferirebbero un'altra linea; ma io gli osserverò che, appunto per evitare queste differenti proposizioni, è necessario che la Camera prenda un partito definitivo; e questa necessità è ora molto maggiore di quel che fosse quando si trattava della legge del 1853, imperocchè allora non eravi alcuna società formata su buone basi. Ora le circostanze sono cambiate. Attualmente il Credito mobiliare di San Gallo, stabilimento che, come tutti sanno, gode di una bella reputazione, ha ottenuto, sia dal Cantone Ticino, sia da quello di San Gallo, la concessione, che deve ancora essere confermata dal Governo federale, e per eseguire la quale è necessario che prima si procuri i fondi.

Il Credito mobiliare di San Gallo ha la certezza morale di avere questi fondi, ove ottenga positivamente il sussidio dallo Stato sardo; accordato questo, lo stabilimento può giustamente nutrire speranza di avere altri sussidi dai corpi morali, specialmente dal commercio e

dalla città e provincia di Genova, che già si erano mostrate disposte a soccorrere largamente la società che costruisce questa tanto desiderata ferrovia. Ma, se noi torniamo ora a mettere in dubbio quale sarà la linea che si dovrà seguire, qual fondamento potrà avere il Credito mobiliare di San Gallo nella nostra decisione per assicurarsi questo concorso di capitali? Nessuno. Il Credito mobiliare di San Gallo, pressato dal suo contratto ad incominciare i lavori, ha già dato mano ai movimenti di terra nel tronco da Locarno a Bellinzona; però non può intraprendere opere maggiori se non ha il sussidio dei fondi che si ripromette, e per ottenere i quali, non solo è necessario che sia assicurato che avrà il concorso del Piemonte, ma che il Piemonte non darà sussidio ad una linea qualunque, altro che la sua.

Aggiungete, o signori, che la strada ferrata da Coira al lago di Costanza è molto avanzata, e sarà posta in esercizio entro l'anno venturo.

Dunque perchè andremo noi cercando di andare per altre vie, mentre abbiamo la più diretta, la più sicura, la più desiderata, e che di questa via è già fatto il tronco da Coira al lago di Costanza? Conseguentemente non vi resta che ad eseguire i tronchi da Locarno ad Olivone, per continuare al di là dei monti il tronco da Coira a Dissentis, e poi il passaggio del Luckmanier.

Ben si può disputare se ad altri convenga più l'una o l'altra linea; nel Cantone Ticino si era formata una società composta di molti che preferivano il San Gottardo, ma più ancora preferivano la linea che metteva in congiunzione Bellinzona col lago di Lugano e quindi colla Lombardia; ma io credo che il voto di quelli che preferiscono questa linea non sarà quello che domina nelle opinioni di questa Camera; e questa è un'altra ragione che mostra, a parer mio, evidentemente la convenienza di dichiarare in modo definitivo qual è la linea a cui vogliamo concedere questo largo sussidio. E l'opportunità che presenta il passo del Luckmanier, a detta di tutti gli uomini dell'arte, di costruire infrattanto una strada carrettiera che da Olivone vada al piano di Dissentis, farà sì che noi avremo una strada ferrata dal lago Maggiore ad Olivone, e poi una strada carrettiera sino a Dissentis, ove si troverà ancora la strada ferrata; dimodochè, anche prima che questa sia compiuta, avremo una strada continua dal lago a Coira.

Con tutte queste linee Genova si trova in condizioni da competere cogli altri porti per le relazioni commerciali colla Svizzera e colla Germania meridionale ed orientale; e questo, come tutti vedono, è un immenso vantaggio; non è ancora il successo completo, questo non vi sarà che compiuta la strada ferrata, ma è pure un successo grandissimo per il commercio di Genova.

Avvertite poi che, per riuscire nella costruzione di una strada ferrata conviene che la linea lungo la quale si vuole stabilire dimostri già un movimento notevole sulla strada ordinaria. Perchè si sono sempre messe innanzi altre linee, sostenendo doversi dare la preferenza ora al San Gottardo, ora allo Spluga, ora al San Bernardino? Perchè l'attuale passaggio di quei monti di

mostra esistervi un movimento commerciale assai attivo. Fate adunque che sia costrutta una strada ordinaria da Olivone a Dissentis e Coira, e sarete certi di avere anticipatamente portato un tal movimento su quella direzione da provare la maggior convenienza di andare da quella parte anche colla strada ferrata. Avvertite che, per quanto grandi siano le difficoltà del passaggio del Luckmanier, non sono paragonabili certo a quelle che presenta il passaggio del San Gottardo, principalmente per gli accessi.

Niuno avvi che, esaminata questa strada, non abbia riconosciuto che gli accessi del San Gottardo sono difficilissimi in confronto di quelli del Luckmanier. Dirò di più, citerò il nome di uno dei primi ingegneri di Europa, del signor Talabot, il quale non ha, lo dice apertamente, grande confidenza nel passaggio delle Alpi, ma però riconosce che una strada ordinaria, quando sia rannodata a strade ferrate dall'una e dall'altra parte delle Alpi, non può a meno di procurare un sufficiente movimento commerciale; ed egli mi ha dichiarato che ciò che trova assolutamente preferibile nel Luckmanier si è la condizione di permettere la costruzione di una strada ordinaria più facile, più comoda, più economica, che attraverso qualunque altro passaggio.

Io dunque prego la Camera di due favori: il primo, di voler esprimere il suo voto chiaramente e decisamente, facendo vedere essere sua intenzione che il sussidio sia accordato a chi costrurrà la strada per il Luckmanier. Senza questo, o signori, voi, non solamente non incoraggiate la società che sta promovendosi del Credito mobiliare di San Gallo, che ha ottenuta la concessione dai Cantoni svizzeri, ma fate anzi scemare la fiducia in lui, ingenerandogli il dubbio che il Governo piemontese possa dare il sussidio per un'altra strada.

Il dire che il ministro dei lavori pubblici potrà decidere è assicurante sino ad un certo segno; io sono gratissimo a chi mi onora di tale confidenza, ma certamente io non posso lusingarmi che tutti l'abbiano, perchè non so da qual motivo sarebbe giustificata questa confidenza nella mia decisione. La bontà di questa sarà messa in dubbio da moltissimi anche nella Camera, ed io trovo che avranno ragione.

Bisogna dunque che la determinazione venga dalla Camera. I rappresentanti del Credito mobiliare di San Gallo lo dicono chiaramente: noi abbiamo bisogno di una decisione, non di massima, cioè che il sussidio sia vagamente assegnato a questa o a quella strada, ma positiva, nel senso che il sussidio sia accordato pel passaggio del Luckmanier.

Voci. Sì! sì!

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. E con questo sussidio noi avremo la possibilità di trovare i fondi necessari a tant'opera.

La seconda proposta che io faccio è questa: siccome io credo che il commercio di Genova ha bisogno che si apra sollecitamente questa comunicazione, proporrei

che, accordando questo sussidio alla società che farà la strada del Luckmanier, si dichiari apertamente che sarà suo obbligo di cominciare la strada ordinaria che da Olivone va al piano di Dissentis, e di dare facoltà al Governo di distrarre da questi 10 milioni, assegnati a sussidio della strada ferrata, un milione per concorrere alla costruzione di quella ordinaria.

Avvertite, signori, che, quando s'intraprendono lavori così importanti dai due versanti delle Alpi, è assolutamente necessario che i medesimi abbiano una buona comunicazione diretta, appunto per facilitare l'eseguimento dei lavori. Per esempio, nel proporre la grande opera del traforo e nel valutare la probabilità di riuscire a trarre un grande vantaggio, si è tenuto a calcolo che già da lunghissimo tempo è avviato sul Moncenisio un movimento grande, perchè vi esiste una buona strada. Certo egli è che, se non vi fosse stata sul Moncenisio una strada ordinaria, io non sarei venuto proponendovi l'apertura della grande galleria, se non colla condizione che si cominciasse ad aprire una strada ordinaria.

Questa mia proposta io formolerei in un articolo che aggiungerei a quello del deputato Valerio, quando gli piacesse di modificare il suo nel senso che ho detto.

VALERIO. Io, quando proponeva il mio articolo di legge, il quale non deve avere azione se non se nel tempo in cui è chiuso il Parlamento (chè, quando fosse aperto, toccherebbe ad esso di decidere a chi e come si debba fare la concessione di questi milioni), io stimavo miglior partito che il giudizio della linea da seguirsi fosse lasciato al signor ministro dei lavori pubblici. Egli, pesando le ragioni che ci venne esponendo, avrebbe certamente dato la preferenza alla strada del Luckmanier ed avrebbe usato di un suo diritto, e forse meglio avrebbe compiuto un suo dovere.

Io non sono versato in quest'arte, e non posso e non intendo di entrare in agone coll'egregio ingegnere Paleocapa nel discutere se sia da anteporsi il varco del Luckmanier a quello del San Gottardo. Confesso unicamente che, avendo percorso alcuni scritti recenti sui varchi delle Alpi da quella parte, il mio convincimento, che era per il Luckmanier, venne alquanto scosso; ma, come dico, non ho volontà nè le forze di sostenere una linea diversa da quella che venne propugnando l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Siccome poi io sono di quelli che alla perfezione qualche volta preferiscono il bene ottenibile, per conseguenza, se il signor ministro non vuole quel voto di fiducia che io proponeva, sono pronto a modificare la mia proposta nel senso che egli esprimeva testè, cioè che il mio articolo sarebbe così concepito:

« E rinnovata (non più secondo le condizioni prescritte dagli articoli 6 e 7), secondo la legge del 5 giugno 1853, l'offerta del concorso dei 10 milioni di lire italiane, » ecc., come nell'articolo che aveva letto prima.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. L'offerta dei 10 milioni non come all'articolo 1...

VALERIO. Secondo la legge del 1853,

PRESIDENTE. Leggo gli articoli della legge 5 giugno 1853:

« Art. 6. Il Governo del Re tratterà coi Cantoni svizzeri interessati e col Governo federale per procurare nel modo più pronto e sicuro la costruzione della strada ferrata dalla sponda settentrionale del lago Maggiore sino al lago di Costanza, sia per mezzo della compagnia concessionaria della strada ferrata dal lago di Costanza a Coira, sia per mezzo di altra compagnia che si costituisse appositamente.

« Art. 7. Qualora entro tutto novembre prossimo venturo venga costituita una compagnia la quale presenti serie guarentigie di solvibilità, e voglia imprendere la costruzione di detta strada ferrata, il Governo è autorizzato a concedere, mentre non è aperto il Parlamento, un sussidio che non potrà eccedere la somma di lire dieci milioni, rappresentata da equivalenti azioni posticipate nel godimento degli interessi.

« Art. 8. Questo sussidio sarà pagato in rate proporzionali ai lavori eseguiti riconosciuti dagli agenti del Governo di S. M.

« Art. 9. Le altre condizioni del sussidio saranno stabilite dopo la presentazione per parte della compagnia del piano tecnico ed economico della sua impresa.

« Art. 10. Il sussidio non potrà essere pagato se il Governo di S. M. non avrà precedentemente conchiuso i trattati necessari per assicurare al commercio ed ai cittadini dello Stato tutti i vantaggi di cui godranno sopra quella strada ferrata il commercio ed i cittadini svizzeri e delle nazioni e provenienze le più favorite. »

VALERIO. Dunque vede il signor ministro dei lavori pubblici che è compiuto, secondo questa formola, intieramente il suo voto. La proposta sarebbe così concepita:

« È rinnovata, secondo la legge 5 giugno 1853, l'offerta del concorso di dieci milioni di lire italiane per la costruzione di una strada ferrata che dal Cantone Ticino, varcando le Alpi, riesca nella Svizzera transalpina, e che apra la più breve e più opportuna linea di comunicazione colla Germania meridionale. »

Del resto io non do grande importanza alla redazione che propongo; e sono pronto ad appagarmi di qualunque altra, purchè ci sia la sostanza della mia proposta.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. A me pare che sarebbe meglio limitarsi a dire che è rinnovato questo sussidio secondo le condizioni stabilite nella legge 5 giugno 1853.

VALERIO. Acconsento. Mi pareva più conveniente di mettere una formola nella legge; spiegherò i motivi di questa proposta. (*Rumori d'impazienza*)

FARINA P. Io aveva chiesto la parola.

PRESIDENTE. Permetta: ella è iscritta dopo diversi altri oratori.

FARINA P. Sì, ma si è dato la parola ai deputati che non erano iscritti.

PRESIDENTE. Ho dato facoltà di parlare al deputato Valerio, e la debbo ancora dare ad altri, perchè sono iscritti prima del deputato Farina.

Darò lettura della proposta del deputato Valerio:

« È rinnovata, secondo la legge 5 giugno 1853, l'offerta del concorso dei 10 milioni di lire italiane per la costruzione di una strada ferrata che dal Cantone Ticino, varcando le Alpi, riesca nella Svizzera transalpina e che apra la più breve e opportuna linea di comunicazione colla Germania meridionale. »

CORRENTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Il relatore della Commissione ha facoltà di parlare.

CAVOUR G., relatore. Comincerò a rispondere due parole ad un appunto dell'onorevole Valerio, il quale cade in parte sulla Commissione. È vero che nella tornata di sabato essa ha votato contro un emendamento dell'onorevole Valerio, ed ha poi accettato nella seduta d'oggi un emendamento molto simile al suo, sebbene ne diversifichi per qualche parola. Ma farò osservare che la Commissione ha un certo timore degli emendamenti improvvisati, degli emendamenti che non le furono previamente comunicati. La Commissione ha sempre pregato i signori deputati che volevano proporre emendamenti, di comunicarli ad essa affinché potesse formarne un criterio. Sabato l'onorevole Valerio non aveva creduto di dovere procedere a questo modo; se l'avesse fatto, probabilmente la Commissione avrebbe accettato il suo emendamento modificandone qualche espressione.

Quest'oggi l'onorevole Cassinis le ha comunicato il suo, e fra lui e la Commissione si è concordata una redazione che parve conveniente. Prego poi l'onorevole Valerio di credere che da qualunque lato della Camera le vengano suggerimenti, la Commissione è sempre egualmente disposta ad accoglierli, quando i medesimi presentino un carattere di pubblica utilità.

Vengo ora al merito della proposta fatta recentemente dall'onorevole Valerio.

Questa proposta venne fatta nella discussione preliminare degli uffici, adottata da un ufficio, sostenuta nella Commissione da due membri, ma respinta da una maggioranza di cinque membri. Essa fu respinta non per un vizio intrinseco, ma per una quistione pregiudiziale che alla Commissione pareva di molta importanza. La maggioranza della Commissione ha creduto essere molto pericoloso di mescolare insieme in una stessa legge due disposizioni di carattere assolutamente diverso, delle quali l'una non ha che fare coll'altra: nel nostro regolamento è stabilito che nelle discussioni la divisione, quando si dimanda, è di diritto.

Lo spirito che ha dettato questa disposizione del nostro regolamento sembra anche opporsi a che si mescolino due proposizioni diverse, quando specialmente tutte e due sono abbastanza gravi. Come ho già detto, la maggioranza della Commissione crede che dobbiamo intraprendere l'opera del traforo, ma non si è mai dissimulata l'immensa gravità del sacrificio che questa impone ai contribuenti, nè crede che sia il caso di venire ancora a votare, senza grave deliberazione e senza studi preliminari, altri dieci milioni, somma anche vistosa e larga.

Non bisogna qui dissimularsi quello che si dice fuori dell'Aula parlamentare, quando si trattano di questi siffatti accordi; sembra quasi che ci sia una coalizione d'interessi diversi; sembra al pubblico che una o più provincie vogliano passare ad un'altra qualche favore per ottenerne un altro in reciprocità, e sempre a danno della universalità dei contribuenti.

Si dice generalmente che i deputati della Savoia attacchino una grande importanza a questa legge; ma ciò non toglierà mai che il beneficio non sia minore nè pel Piemonte nè pel porto di Genova, il quale, se ricaverà un vero utile dal passaggio del Luckmanier (che io ora non combatto in merito), non ricaverà vantaggio minore dal traforo del Moncenisio che gli assicura una grande facilità di agire sul mercato della Svizzera occidentale, mentre quella del Lucmagno gliene assicura uno nella Svizzera orientale. Si direbbe nel paese, adottando questa proposta, che si è fatta una coalizione tra i deputati della Savoia e quelli che rappresentano gli interessi del porto di Genova per imporre agli altri contribuenti un onere gravosissimo.

Io credo pertanto che la considerazione pregiudiziale della Commissione (secondo la cui maggioranza questa specie di coalizioni nuociono alla sincerità del Governo costituzionale ed assumono l'apparenza di contrattazioni fatte a spese delle provincie non direttamente interessate) debba bastare a mettere in riserva la proposta, per rimandarla sia ad una legge speciale, sia anche al bilancio.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. Il Ministero ha accettata la proposta dell'onorevole Valerio, poichè egli si è accostato alla modificazione consigliata dal ministro dei lavori pubblici; e la accettò non perchè temesse sull'esito di questa legge, ma perchè, convinto della bontà della medesima, era certo non essere bisogno di alcuna ragione estrinseca per assicurare la riuscita della votazione. Il Ministero acconsentì alla proposta dell'onorevole Valerio perchè si trattava di sancire un principio che già fu dalla Camera approvato, quello cioè del concorso dello Stato sardo nella strada del Lucmagno, la quale è di un'utilità vitale non solo per il porto di Genova, ma anche per molte altre parti del regno. Qui non si tratta di coalizione, ma bensì di soddisfare, di favorire interessi che vestono un carattere generale e non soltanto locale; quindi, nell'occasione in cui si deve votare il progetto di legge su cui si discute, era opportuno consiglio il sancire in massima che questo non sarebbe il solo varco delle Alpi per cui lo Stato avrebbe prestato il suo concorso. D'altronde vi è un'altra questione, ed è quella di opportunità.

Avvi ora nella Svizzera una società che si è prefisso lo scopo di costruire questa strada; questa società, bisogna dire il vero, incontrerà molte difficoltà; però vi è fondata speranza che essa le potrà vincere, ed è bene che noi veniamo in suo aiuto con una promessa che le procaccerà i mezzi materiali e morali per raggiungere l'intento. Nè mi spaventa il sacrificio di 10 milioni,

perchè il beneficio che lo Stato ricaverà da questa strada, come proprietario della rete interna, supererà di molto l'interesse di tale somma.

Per tutti questi motivi io prego la Camera a voler votare la proposta Valerio accettata dal Ministero.

PRESIDENTE. Il deputato Sineo ha proposto che, dopo le parole « è rinnovata l'offerta del concorso di dieci milioni di lire secondo le condizioni prescritte dalla legge 5 giugno 1853, » si aggiungano queste altre: « pel caso in cui entro tutto l'anno corrente venga costituita una compagnia per la costruzione della ferrovia contemplata in detta legge. »

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. La proposta del deputato Sineo consisterebbe dunque nell'estendere la facoltà del Governo a tutto l'anno...

SINEO. Sì, sì! ed è essenziale, perchè la legge cui si riferisce l'emendamento contempla un'epoca che è ormai trascorsa. (*Mormorio — Segni d'impazienza*) Coloro che dimostrano tanta impazienza di andar ai voti dovrebbero pensare che non basta di far delle leggi, che bisogna farle ragionevoli ed efficaci. La legge contemplata nell'emendamento Valerio limita la facoltà del Governo a tutto novembre 1857. Se si riproducesse letteralmente questa disposizione, non vi sarebbe nulla di fatto. Invece di proporre di protrarre la concessione a tutto novembre 1857, vorrei estenderla a tutto l'anno corrente per non costringere il Governo a convocarsi prima del prossimo gennaio.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. Il Ministero accetta questa proposta.

VALERIO. Io pure l'accetto. Io non l'ho proposta perchè credeva che il signor ministro desiderasse aver la Camera convocata nel mese di novembre. (*Si ride*)

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Farina Paolo.

FABINA P. Quando cominciò la discussione della legge per il traforo del Moncenisio, i deputati della Liguria i quali avevano promossa quella disposizione di legge a cui si tratterebbe ora di dare nuovamente vita colla proposta dell'onorevole Valerio appoggiata dal Ministero, si concertarono onde presentare essi medesimi un emendamento, o per dir meglio, una proposta a questo riguardo; senonchè nel formulare la proposta medesima insorsero gravi dubbi che distolsero i deputati stessi dal presentarla. Questi dubbi erano originati dall'incertezza di precisare o no nella mozione che essi intendevano di fare la linea che si dovesse tenere come sussidiabile dal Governo. I deputati genovesi non credevano la questione abbastanza chiarita in faccia al paese per determinare piuttosto la preferenza a favore del Lucmagno che di un'altra linea. Quando ebbe luogo la votazione relativa al Lucmagno, che ora si vorrebbe richiamare in vigore, le altre linee non erano state ancora propugnate come lo furono poi con validissime ragioni, e fra le altre quella del San Gottardo che dopo la nostra disposizione di legge venne validamente difesa

da molti Cantoni della Svizzera. Ora, dovendosi passare attraverso al territorio di quello Stato, sembrava prudente di lasciare non decisa la controversia per parte del Parlamento, il quale, se pronunciasse ora, pronuncierebbe senza sufficiente cognizione di causa. Volevasi pertanto semplicemente lasciare alla prudenza del Ministero di scegliere quella linea che ravvisasse più conveniente, lasciando al medesimo la responsabilità della scelta.

Senza entrare in quistioni tecniche, nelle quali io non mi giudico competente, ma che vennero propugnate e in favore del Luckmanier, e in favore del San Gottardo, da ingegneri valenti, tanto per l'una come per l'altra parte, di maniera che io credo che non ancora la quistione sia in modo irrevocabile accertata; senza, dico, entrare in queste quistioni, porrò sotto gli occhi della Camera una sola considerazione, ed è questa: la Svizzera ci è vicina; noi andiamo cercando mercati, sbocchi pel nostro commercio; ora, intraprendendo una strada ferrata sul lembo orientale della Svizzera, senza addentrarci nel cuore della medesima, trascuriamo in essa uno dei più grandi mercati europei immediatamente a noi vicino per andarne a cercare degli assai lontani.

Questa sola considerazione mi pare di tal forza che, avanti di avere ben appurata ed accertata l'impossibilità di avere altre strade che ottengano un risultato identico a quello che potrebbe ottenere quella del Luckmanier, quanto alla Germania ed al Reno, ma nel tempo stesso non ci privino di un importantissimo mercato qual è quello della Svizzera, che sanno tutti essere paese sommamente industriale, non si debba al Luckmanier accordare preferenza veruna.

Sinò a che, dico, non sia ben certo essere impossibile d'averne altra strada la quale congiunga con noi e guadagni al commercio nostro sia i mercati della Svizzera, sia quelli della Germania, mi pare affatto inopportuno che il Parlamento sopra una quistione che non gli è stata niente chiarita, sulla quale non ha sufficienti documenti di fatto per illuminarsi, venga a dare una deliberazione, decidendo che piuttosto una che l'altra sia la linea che deve il Governo sussidiare.

Sono questi i motivi che indussero i deputati genovesi a ritirare la proposta che avevano già deposta sul banco della Presidenza, e questi motivi sono tali che, in quanto a me, che ero incaricato di formularla, non ostante le asserzioni del signor ministro, credo che molto inopportuno il Parlamento si pronuncierebbe sulla sola opinione del signor ministro, giacchè ciò facendo, e in faccia al paese, e in faccia agli Stati vicini, non mostrerebbe d'essere determinato in forza di altre considerazioni di fatto fuori di quelle dal signor ministro addotte. Certo esse sono autorevolissime, certo esse avranno grandissimo valore, tanto più che nella questione tecnica io non intendo menomamente di entrare; ma dico che la dignità di un Parlamento richiede che, quando esso pronuncia un giudizio di preferenza di questa o quella linea, abbia sott'occhio tutti gli elementi che possono far l'una o l'altra preferire, altrimenti sarebbe un *iurare in verba magistri*.

Per conseguenza io persisto nella prudente riserva dai deputati genovesi manifestata. Se si tratterà quindi di votare un'autorizzazione generica al Ministero, la voterò; ma se si tratterà di specificare la linea, non la potrei coscienziosamente votare, ed altamente dichiaro che, sebbene da sei o sette giorni io abbia studiato questa questione, questo studio appunto mi convinse che essa non può per ora essere dalla Camera con sufficiente ponderazione risolta.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Dalle mie parole vedrà la Camera che io non pretendo punto di far prevalere la mia opinione, ma che bensì desidero di mantenerla nel giudizio già da essa dopo lunga e matura discussione nel 1853 esternato: desidero condurla nel giudizio di Re Carlo Alberto, il quale nudriva per la strada del Luckmanier così decisa simpatia, che aveva già fatto un trattato coi Cantoni svizzeri per assicurarne la costruzione: desidero che adotti l'avviso dei vari distinti ispettori del genio civile, che per incarico speciale del Governo andarono studiando la miglior linea da seguirsi, ed i quali consentirono nel dichiarar essere la direzione del Luckmanier la migliore per il Piemonte in generale, e per Genova in particolare. Per questa direzione ora io insisto perchè si è già costruita la strada da Coira al lago di Costanza: perchè quelli che mettono innanzi la strada del San Gottardo tendono piuttosto ad una comunicazione colla Lombardia e colla Toscana, che non col porto di Genova; lo dissero chiaramente: domando finalmente che si aderisca al voto espresso recentissimamente dalla Camera di commercio di Genova, la quale, oltre ai voti più volte manifestati dalla Camera di commercio di Torino, avendo fatto studiare le disposizioni da prendersi anticipatamente, perchè Genova sia in caso di approfittare dell'apertura dell'istmo di Suez, raccomanda in modo speciale la linea del Luckmanier, osservando giustamente che se noi seguiremo a discutere se sia preferibile questa o quell'altra linea, non verremo mai a concludere cosa alcuna, perdendo intanto un tempo preziosissimo.

Questo voto poi della Camera di commercio di Genova è tanto più giusto e ragionevole, in quanto che noi, mettendo in dubbio a quale linea accorderemo il sussidio, costringiamo quasi il Credito mobiliare di San Gallo, che ha così bene avviata l'impresa, che ha ottenuta la concessione dai due Cantoni, che per non perdere questa concessione ha già intrapresi i lavori, a recedere dalla sua impresa, perchè certamente senza i sussidi dello Stato sardo non potrà venir a capo di raccogliere il capitale necessario per così grand'opera.

Io quindi prego nuovamente la Camera di decidersi, o piuttosto di confermare la decisione da essa presa in proposito altra volta, decisione conforme ai desiderii di una delle più interessanti provincie dello Stato, favoriti e promossi fin dall'epoca di Re Carlo Alberto.

Voci. La chiusura! la chiusura! (*Rumori generali*)

PRESIDENTE. Essendosi chiesta la chiusura, la pongo ai voti.

(È approvata.)

TORNATA DEL 29 GIUGNO 1857

Pongo ai voti l'articolo di aggiunta proposto dai deputati Valerio e Sineo, che ora è così concepito :

« È rinnovata l'offerta del concorso di dieci milioni di lire secondo le condizioni prescritte dalla legge 5 giugno 1853, pel caso in cui entro tutto l'anno corrente venga costituita una compagnia per la costruzione della ferrovia contemplata in detta legge. »

(La Camera approva.)

Ora leggo la proposta del signor ministro dei lavori pubblici :

« Fermo l'obbligo che dall'atto di concessione sarà imposto alla compagnia di cominciare i lavori della strada ferrata ad un'epoca determinata, essa dovrà nel tempo stesso dar opera alla costruzione di una strada carrettiera ordinaria che, mettendo in comunicazione le altre vie ordinarie e quandochessia i tronchi di strada ferrata che andranno costruendosi al di qua e al di là del Luckmanier, si abbia nel più breve tempo possibile una comunicazione carreggiabile non interrotta da Genova al lago di Costanza. Per concorrere alle spese di questa primordiale opera il Governo è autorizzato a destinare uno dei dieci milioni... »

FARINA P., Domando la parola.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Per giustificare questa proposta dirò poche parole.

Il bisogno del commercio di Genova è di avere uno sbocco verso il lago di Costanza. Più presto l'avrà e più presto il suo commercio ne sarà avvantaggiato, perchè, lo ripeto, basta che sia compiuta questa strada ordinaria, perchè nessuno possa concorrere sui mercati di Costanza con miglior vantaggio del porto di Genova.

Il successo non sarà peranco completo, ma grande e utilissimo, e il movimento che si determinerà su questa strada sarà un impulso di più per accelerare la costruzione della strada ferrata.

FARINA P. L'onorevole ministro, quando si trattava di propugnare la linea del Luckmanier, adduceva il voto della Camera di commercio, e adduceva il voto del Parlamento, quando non erano ancora nè state propugnate, nè messe in confronto le ragioni delle linee rivali. Il signor ministro, come tecnico, le avrà conosciute, ma la Camera che non era stata edotta, non credo certamente che le conoscesse. Ora, per proporre una linea alla quale la Camera di commercio non ha nemmeno sognato, il signor ministro ci viene a dire che è necessità estrema del commercio di Genova d'avere una strada ferrata da Coira a Dissentis. La Camera di commercio di Genova non ha certamente mai riconosciuta questa necessità, nè quindi la proposta dal ministro può avvalorarsi del voto di quel consesso.

Quanto alla Camera, ha inteso or ora per la prima volta parlare di questa strada. Io domando se il voto che sta per emettere relativamente ad essa si possa dire ponderato, se si possa dire reso nel modo prescritto dalla legge fondamentale, e se la Camera, così votando, non possa giustamente venire accusata di leggerezza e di precipitazione.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'articolo d'aggiunta proposto dal ministro dei lavori pubblici.

(È approvato.)

Pongo ai voti il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato.)

Ora rimane l'ultimo articolo del progetto di legge :

« Ogni anno verrà reso conto al Parlamento dello stato di avanzamento dei lavori prescritti colla presente legge. »

Lo pongo ai voti.

(La Camera approva.)

CAVOUR G., relatore. Domando ancora di fare un'istanza al Ministero. (*Movimenti d'impazienza*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CAVOUR G., relatore. La Commissione ha preso in seria considerazione, in questa quistione, le precauzioni igieniche che si dovranno prendere nell'interesse dei lavoratori che lavoreranno a profondità immense, ed a gran distanza dall'aria viva e libera. Avendo essa ricevuto una memoria che le è sembrata di molto interesse, scritta da un valente professore di medicina, il dottore Freschi, già propose che la medesima sia trasmessa all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

La Commissione desidererebbe che il ministro dei lavori pubblici desse qualche assicuranza circa quest'oggetto di così alta importanza e per cui trovasi interessata la salute di molti operai.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io faccio la più ampia assicurazione che mi occuperò assiduamente e con grande interesse di questo argomento, perchè io dubitava appunto della riuscita dell'opera se non si trovava il sistema dell'aria compressa; e se la Commissione vorrà farmi il favore di mandarmi la memoria del signor Freschi, io ne farò tesoro e la trasmetterò agli esecutori dell'opera.

CAVOUR G., relatore. Io ringrazio il signor ministro e prendo atto delle sue parole.

Molte voci. Ai voti! ai voti!

DELLA MOTTA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Prima di procedere allo squittinio segreto, intendo d'interpellare la Camera sulla fissazione dell'ordine del giorno per le sedute successive.

Innanzitutto vi sono i due progetti delle maggiori e nuove spese sui bilanci 1856 e 1857, e quello del conto reso del 1853, che pare non debbano dar luogo a lunghe discussioni, ed ai quali si è già data la preferenza.

Interrogo la Camera se non ha difficoltà di mantenerli all'ordine del giorno.

Voci. Sì! sì!

PRESIDENTE. Vi sarebbe poi un altro progetto per modificazioni alla tariffa di navigazione sul lago di Bourget....

CAVOUR G. Domando la parola per fare una proposta sull'ordine del giorno. Io domanderei che fosse data la priorità al progetto di legge sull'affrancamento delle enfiteusi, che, spero, non darà più luogo a lunga discussione.

PRESIDENTE. Faccio osservare al deputato Cavour che io volevo lasciare intatto l'ordine del giorno fissato; solo aveva messo prima il progetto di legge sul lago di Bourget, perchè probabilmente esso non darà luogo a discussione; del resto, interrogherò la Camera se intenda di mantenerlo.

Voci. Sì! sì! (Movimenti generali)

PRESIDENTE. Leggo ora tutti i titoli dei progetti sui quali è già stata fatta la relazione:

Disposizioni intorno alle pensioni civili e militari;

Sussidi alle scuole speciali dei comuni e delle provincie;

Riforma dei diritti di gabella;

Riordinamento del collegio militare di Racconigi;

Modificazioni alla convenzione colla compagnia Transatlantica;

Modificazioni alla circoscrizione di alcuni comuni;

Computo delle campagne d'Oriente;

Avanzamento nell'armata di mare;

Affrancamento delle enfiteusi;

Riordinamento della giurisdizione provinciale.

Farò osservare che, riguardo alla legge sulle gabelle, la Camera avrebbe già deciso che questa quistione si tratterà o tutta o in parte, in occasione del bilancio attivo (*Sì! sì!*); del resto la Camera delibererà.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. Permetta la Camera che io le faccia conoscere l'opinione del Ministero; essa poi deciderà nel modo che stimerà più opportuno.

Io credo che dopo le tre leggi che sono state poste all'ordine del giorno, convenga porre quella sull'affrancamento delle enfiteusi, la quale, dopo aver subita una lunga e profonda discussione in questo recinto ed essere stata l'oggetto di maturi lavori nel Senato del regno, ritorna a questa Camera.

Io ho speranza che tal legge avrà una grande maggioranza, giacchè il deputato che la propose, il relatore della Commissione e molti degli oratori che hanno preso una parte attiva alla discussione della medesima, paiono accostarsi alle modificazioni introdotte dall'altro ramo del Parlamento. Siffatta legge è di un'importanza vitale per molte provincie, tiene in sospenso gli animi; quindi mi pare che sia convenientissimo di votarla. Dopo questa proporrei di mettere all'ordine del giorno quella relativa alla nuova convenzione colla società Transatlantica (*Interruzione*), quindi sono agli ordini della Camera; solo la prego di osservare che dopo queste due leggi è urgente di votare il bilancio attivo.

La mia proposta adunque consiste nel chiedere che si metta all'ordine del giorno prima la legge concernente le enfiteusi e poi quella relativa alla nuova convenzione colla società Transatlantica.

SINEO. Domando che si ponga per la prima in discussione la legge relativa alla riforma dei diritti di gabella. La relazione è presentata da lungo tempo; la riforma poi è aspettata da tempo lunghissimo.

Il signor ministro delle finanze non ignora quanto sieno unanimi i voti dei Consigli provinciali nel diman-

dare riforme a questo riguardo. Io non oso sperare che questa legge rechi loro molta soddisfazione, ma sarebbe, a mio avviso, deplorabile che si chiudesse la Sessione senza che si fosse provveduto in qualche modo ad un argomento che interessa così vivamente le nostre popolazioni.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. Ho già detto altra volta che quanto a me desiderava vivamente la legge sulle gabelle, ne ho dato prova presentandone il progetto al principio della Sessione; ma non ho fiducia che possa essere discusso in tre o quattro tornate, poichè deve dar luogo a molte discussioni.

L'onorevole Moia vuol giovare di quest'occasione per mettere innanzi la questione dell'imposta sulla rendita, e se questa questione viene in campo io dovrò parlare molto a lungo. Inoltre non siamo d'accordo colla Commissione, la quale propone una riforma che non posso assolutamente accettare; quindi evidentemente questa discussione durerà 15 giorni: io sono pronto a sostenerla, però dopo che si sarà votato il bilancio, sia perchè io temerei che le forze fisiche dei deputati non bastassero più a tal uopo, e poi perchè, lo dico schiettamente, io spero che qualcheduno più potente di noi riformerà la legge delle gabelle, vo' dir la Provvidenza; se ci manda un buon raccolto di vino, la legge è bell'e riformata (*Ilarità generale*); imperocchè tutti i municipi guadagneranno il 100 per cento.

FARINA P. Di buon grado accetterei la proposta dell'onorevole ministro se non trovassi nella legge sulle enfiteusi, forse per errore di stampa incorso, una tale diminuzione nel corrispettivo pel riscatto dei canoni di cui in verità non saprei darmi ragione.

Io ho sempre visto che il Parlamento nelle quistioni in cui si trattò di stabilire quello che giustamente è dovuto agli interessati, quando trattossi di attribuire *unicuique suum*, è andato a rilento e con ponderazione onde non ledere i diritti di chicchessia; credo quindi che anche questa volta non vorrà smettere la lodevolissima sua abitudine, e ritengo quindi che su questa legge debba protrarsi la discussione per qualche tempo dovendo essere esaminata con calma e senza precipitazione.

Siccome poi credo che la legge sulla compagnia Transatlantica non incontri grandi difficoltà, così se il signor presidente del Consiglio non si oppone, proporrei che si mettesse prima in discussione la Transatlantica e poscia quella sulle enfiteusi.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. Io desidero che si lasci qualche tempo in mezzo, perchè spero che per la legge sulla società Transatlantica una parte dei signori deputati di Genova ci faranno l'onore di ritornare; così avranno il tempo di venire ad assistere alle nostre tornate.

FARINA P. Rispondo al signor ministro che temo che se ne vadano quei che ci sono, e che non ritornino gli assenti. (*Ilarità*)

PRESIDENTE. Prego la Camera di notare che quando

TORNATA DEL 29 GIUGNO 1857

essa stabilisse di discutere le leggi di cui si è parlato, si avrebbe già materia sufficiente per alcuni giorni.

Ora il signor ministro ha proposto che si ponesse all'ordine del giorno la legge sulle enfiteusi, e quindi quella sulla compagnia Transatlantica; alcuni hanno chiesto che si mettesse la legge sulle gabelle.

MOIA. Quando si è eliminato dall'ordine del giorno la legge sulle gabelle, il presidente del Consiglio ha detto che accettava la discussione relativa a questa legge nel bilancio attivo.

Adesso pare che abbia disdetta questa sua dichiarazione.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. No, l'accetto.

MOIA. Ebbene io gli annunzio che la mia proposta la farò a proposito del bilancio attivo, e se l'onorevole presidente del Consiglio non ne vorrà discutere la seconda parte che riflette l'imposta sulla rendita, spero almeno che vorrà consentire a discutere la prima che concerne l'abolizione di quella imposta.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. Accetto la discussione.

PRESIDENTE. Interrogo la Camera sul suo avviso.

SINEO. Chiedo la parola. (*Rumori generali*)

Voci. Ai voti! ai voti! La chiusura! (*Movimenti su tutti i banchi*)

PRESIDENTE. Essendosi domandata la chiusura sulla discussione relativa all'ordine del giorno, la metto ai voti.

(È approvata.)

Chi intende che sia posta dapprima all'ordine del giorno la legge sull'affrancamento delle enfiteusi, si alzi.

(La Camera assente.)

Chi vuole che successivamente si discuta la legge re-

lativa alla convenzione colla compagnia Transatlantica, si alzi.

(La Camera assente.)

Chi intende che indi sia messo all'ordine del giorno il bilancio attivo, voglia sorgere.

(La Camera assente.)

Si procede allo squittinio segreto sul complesso della legge, che ora è così concepita. (Vedi vol. *Documenti* pagine 1122, 1166 e 1168.)

Avverto i signori deputati che la seduta di domani comincerà con qualche votazione, quindi li prego a volersi trovare per tempo.

La seduta è fissata per le dodici.

Risultamento della votazione:

Presenti e votanti 128

Maggioranza 65

Voti favorevoli 98

Voti contrari 30

(La Camera approva.)

La seduta è levata alle ore 5 1/2.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

Discussione dei progetti di legge:

1° Maggiori spese sui bilanci del 1856-1857;

2° Assestamento definitivo del bilancio del 1853;

3° Modificazione alla tariffa di navigazione sul lago di Bourget;

4° Affrancamento delle enfiteusi;

5° Modificazioni alla convenzione colla compagnia Transatlantica.