

TORNATA DEL 2 MARZO 1858

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE AVVOCATO DEPRETIS.

SOMMARIO. *Atti diversi. — Discussione generale dello schema di legge per una convenzione di navigazione e commercio col Belgio — Osservazioni ed istanze del deputato Biancheri — Spiegazioni del ministro per gli affari esteri e del relatore Giovanola — Osservazioni del deputato Michelini G. B. — Approvazione del progetto — Discussione del progetto di legge per proroga della convenzione per la costruzione della ferrovia da Annecy a Ginevra — Domande e obiezioni del deputato Chenal e ragguagli del ministro Paleocapa — Approvazione del progetto di legge.*

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

CAVALLINI, segretario, legge il processo verbale della tornata precedente, che è approvato.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. Il dottore Timermann fa omaggio alla Camera della sua relazione sulle epidemie colerose negli Stati sardi.

Sarà deposta nella biblioteca.

Essendo presente il deputato Michelini Alessandro, lo invito a prestare il giuramento.

MICHELINI ALESSANDRO presta il giuramento.

DISCUSSIONE E APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER UN TRATTATO DI COMMERCIO COL BELGIO.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge per l'approvazione del trattato di navigazione e commercio col Belgio. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 459.)

Leggo l'articolo unico del progetto di legge:

« Il Governo del Re è autorizzato a dare piena ed intera esecuzione al trattato di navigazione e di commercio fra la Sardegna ed il Belgio, sottoscritto a Torino il 10 dicembre 1857, ed all'articolo addizionale firmato il 19 febbraio 1858. »

Interrogo la Camera se intenda che si dia lettura del testo del trattato, che fu stampato e distribuito insieme al progetto di legge.

Se non ci sono osservazioni, si prescinderà dal dare lettura del testo dell'intero trattato. Avvertirò che

nella relazione furono notati alcuni errori materiali di stampa, i quali furono corretti.

Aprirò adunque la discussione generale sul progetto di legge.

BIANCHERI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il deputato Biancheri ha facoltà di parlare.

BIANCHERI. Parmi risultare dalla relazione che precede questo progetto di legge, che, mentre si è fatto da una parte un nuovo passo intorno alla libertà di navigazione, pur tuttavia siasi creduto di recedere dalla libertà di commercio inaugurata col trattato 24 gennaio 1851, e questo passo di regresso è specialmente stabilito coll'abrogazione degli articoli 11 e 12 del medesimo trattato.

La Camera ricorda che cogli articoli ora citati il Governo belga e quello di Sardegna si erano stabiliti certi diritti reciproci di favore per alcune merci che tra i due paesi si potevano cambiare con maggiore facilità, e queste disposizioni avevano fatto sì che le relazioni commerciali tra i due paesi avevano in poco tempo presa una certa importanza. Però i benefizi provenienti dalle disposizioni del trattato precedente si riducevano a cosa di poco momento; essi ammontavano tutto al più ad una media di 12 mila lire all'anno; forse allora non si è considerato sufficientemente che il negozio sulle merci, di cui agli articoli 11 e 12, è commercio affatto nuovo, che ha avuto la sua nascita da quegli articoli medesimi, e che esso doveva andare crescendo e sviluppandosi.

Ciò è tanto vero che, se si bada bene, si vedrà che nel primo anno la somma era appena della metà, e quindi venne man mano crescendo, e si può avere la speranza, anzi la sicurezza, che questo traffico avrebbe preso maggior impulso coll'andar del tempo.

Ora egli è indubitato che coll'abrogazione di questi due articoli gli scambi stabiliti per quelle merci, o, per meglio dire, l'esportazione dei generi contemplati in quegli articoli viene a ricevere un colpo mortale.

Io non so quali siano le ragioni che abbiano indotto il Ministero ad accettare l'abrogazione di questi articoli. Egli è vero che fra un anno il trattato cessava di pieno diritto, e che il Belgio era padrone di riacquistare la sua libertà d'azione; tuttavia mi pare che sarebbe stato utile il lasciare che il paese godesse, per questo tratto di tempo, ancora il vantaggio che giustamente avrebbe potuto riportare. Io m'immagino che il signor ministro degli affari esteri, per addivenire all'accettazione di questa nuova disposizione, avrà avuto guarentigie sufficienti per parte del Governo belgico che egli sia nella intenzione di ridurre le tariffe alla medesima proporzione, e così venisse a diminuire il grave discapito che ne ebbe a risentire il nostro commercio.

Prego pertanto il signor ministro degli affari esteri a volermi dire se egli abbia fondamento tale da poter assicurare le popolazioni maggiormente interessate in quei traffici di importazione assai bene avviati ed in istato di crescente incremento, che il Belgio venga colla riduzione delle tariffe, a cui si fa cenno nella relazione, a compensare il danno che senza di questa riduzione il commercio avrebbe indubitatamente a risentirne.

Poichè ho la parola su questo argomento, la Camera mi consentirà che io rivolga alcune osservazioni al signor ministro, che a questa materia hanno tratto.

Il signor ministro degli esteri ricorderà senza fallo che col trattato del febbraio 1852, stipulato tra la Sardegna e la Francia, erasi consentita all'articolo 13 una riduzione a favore dei vini della Francia dalla somma di lire 8 l'ettolitro a quella di lire 3 30, e reciprocamente coll'articolo 5 la Francia acconsentiva per gli olii della Sardegna una riduzione di dazio da 25 lire ogni 100 chilogrammi a sole lire 15 il quintale decimale di 100 chilogrammi.

Da ciò ben vede la Camera che, mentre noi stabilivamo un diritto pei vini di produzione francese, gli olii di produzione sarda godevano di un favore grandissimo, in quanto che potevano reggere alla concorrenza degli olii e di Toscana e di Sicilia, ed il nostro commercio ne avrebbe risentito un grande beneficio, che avrebbe senza altro conseguito, se contrarie circostanze non fossero insorte a distruggerlo affatto.

Dopo quel trattato non andò molto che la Francia venne in una riduzione di tariffa in cui ha stabilito che gli olii di qualsiasi provenienza non avrebbero da allora in poi pagato altro diritto che di lire 10 per quintale. Egli è indubitato che la Francia stava nel suo diritto di far questa riduzione a tutte le potenze non violando il trattato, perchè non ci escludeva dal favore fatto a tutte le nazioni; ma pure, se bene si pon mente al fondo intrinseco di questa concessione, di leggieri si scorgerà che, anzichè favore, noi ne abbiamo riportato un danno, e di grandissimo rilievo, inquantochè dapprima, anche pagando lire 15 il quintale decimale, avevamo tutte le

altre produzioni di simil genere che dovevano pagare un diritto di lire 25, e così vi era un compenso che attualmente più non esiste.

Pare dunque a me che, se questo non è veramente un'infrazione della lettera del trattato, costituisca tuttavia una violazione dello spirito del trattato medesimo, mentre noi abbiamo mantenuto in tutta la sua integrità la riduzione sulla introduzione dei vini francesi nel nostro paese.

Veramente io non so perchè il nostro Governo abbia voluto mantenere le promesse stipulate nel trattato di commercio, anche a fronte della necessità che ci premeva in quel momento, e perchè egli debba avere tanti scrupoli di rivolgere anche a questo riguardo qualche osservazione al Governo francese onde ottenere che gli olii di produzione sarda abbiano lo stesso favore che avevano come corrispettivo di quanto noi gli abbiamo accordato.

Mi parrebbe giusto che ove gli olii di Napoli ed altre provincie pagano dieci lire il quintale decimale metrico, i nostri ne paghino tutt'al più sei, vale a dire che sussista sempre la riduzione dei due quinti, che si ebbe in mira in quel trattato di commercio per istabilire un favore reciproco tra le due nazioni; senza di ciò la conseguenza ci trarrebbe a fare una riduzione generale alla nostra tariffa che superasse puranche il favore accordato ai vini francesi. Bisognerebbe, per esempio, ridurre a lire 3 30 il diritto sui vini di Spagna e di qualsiasi provenienza. Ma sinchè si mantengono le condizioni del trattato e si lasciano sussistere queste disparità di diritti per le merci in esso contemplate a favore della Francia, pare a me che il nostro Governo debba fare rappresentanze al Governo francese acciocchè mantenga il corrispettivo che ci aveva accordato riguardo agli olii.

Io prego adunque l'onorevole ministro degli esteri di voler portare la sua attenzione sopra questo argomento, e quindi, per mezzo di quegli uffizi che esso creda opportuni, quando si dovesse venire al rimpasto di quel trattato (il quale credo che è già scaduto, perchè mi pare che non vi sia altra formalità che di avvertire sei mesi prima), che voglia, dico, far sì che queste condizioni anormali siano riparate.

E perchè la Camera vegga che l'interesse per il quale parlo merita tutta la sua attenzione, dirò che dalla statistica commerciale pubblicata ultimamente risulta che l'esportazione dell'olio in quell'anno ascese a 130,000 quintali metrici, il che dà un totale di dieci a dodici milioni. Vede dunque la Camera di quanta importanza sia questo commercio, e come vi abbia interesse una gran parte del nostro paese: ed io non dubito punto che il Governo del Re vorrà portare tutta la sua sollecitudine sopra questa questione, e farà sì che abbiano ragione i reclami fondati che sorsero in quei paesi sopra le condizioni di quel commercio.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e dell'interno. L'onorevole Biancheri avverte come nel trattato attuale le due parti contraenti abbiano ri-

nunziato reciprocamente ai favori che erano nel trattato vigente stabiliti, che siasi per l'una e per l'altra stabilito il diritto comune. Egli ravvisa in ciò un passo retrogrado nella via della libertà commerciale, nella quale progrediamo da tanti anni, e preoccupandosi degli effetti che questa rinuncia possa avere sul nostro commercio nazionale col Belgio, chiede se il Ministero siasi assicurato che il Governo belga abbia serio intendimento di operare nelle sue tariffe tali riduzioni, le quali vengano a compensare il danno che sarà per sopportare il commercio nazionale dall'attuale trattato.

Fermandomi un momento sull'allegazione che la rinuncia ai diritti speciali costituisca un passo retrogrado, io mi permetterò di emettere un'opinione assolutamente contraria a quella del preopinante, e dirò che anzi considero questo come un passo nella via del progresso, come un'applicazione delle sane dottrine economiche.

I diritti differenziali, i diritti di favore sono stati talvolta ammessi come provvisori transitorie, come mezzi di rimediare ad inconvenienti, ma sono sempre stati considerati come una deroga alle grandi massime di libertà commerciale.

Io credo quindi che noi possiamo asserire che, col far scomparire dalle tariffe dei due paesi i diritti differenziali, noi abbiamo fatto un passo avanti.

È bensì vero che i diritti da cui i prodotti belgici erano colpiti nel nostro paese, i quali all'epoca del trattato del 1851 costituivano diritti di favore, furono in seguito a leggi adottati dalla Camera ed estesi poi a tutti i prodotti; e che quindi se il Belgio godeva in virtù di un trattato diritti di favore, realmente era stato equiparato a tutte le altre potenze; cosicchè il favore che avevamo fatto al Belgio era puramente illusorio.

Per contro il Belgio, che non ci ha seguito colla stessa rapidità nella via delle riforme economiche, ha conservato, rispetto alle merci contemplate nel trattato del 1851, gli antichi diritti.

Dunque noi godevamo di qualche favore. Ma questi diritti di favore si riferivano a prodotti, i quali non formavano grande oggetto di commercio fra il nostro paese ed il Belgio. Noi abbiamo creduto di potere rinunciare a questi favori in virtù di un principio più largo, di una considerazione di un ordine superiore.

Il Belgio, se non ha fatti grandissimi progressi per ciò che riflette la revisione della sua tariffa nel senso della libertà, è però entrato largamente nella riforma delle sue leggi doganali per ciò che si riferisce alla navigazione. Quando noi abbiamo stipulato il trattato del 1851, vigevano nel Belgio delle leggi che colpivano la navigazione estera di diritti differenziali altissimi. Noi in allora, malgrado tutti gli sforzi del negoziatore, non abbiamo potuto ottenere nessuna concessione se non per la navigazione diretta. Ora la Camera può apprezzare quanto sia poco importante la navigazione diretta fra il nostro Stato ed il Belgio.

I prodotti, che si scambiano reciprocamente, non sono di gran peso, epperò non possono alimentare un commercio marittimo importante.

Dunque, rispetto al commercio indiretto, fu impossibile ottenere il benchè minimo favore.

Dappoi, come dissi, il Belgio entrò nella via delle riforme ed ammise principii molto più liberali e li applicò a tutte le nazioni. Ma c'era per noi un grande interesse che questa applicazione dei principii della libertà rispetto alla navigazione fosse iscritta in un trattato.

Diffatti l'onorevole preopinante potrà persuadersi quanto sia importante per noi di aver assicurata la navigazione indiretta col Belgio, quando rifletta che il Belgio non ha quasi marineria, e che ritira dai paesi al di là dell'Atlantico una grandissima quantità di prodotti.

La piazza d'Anversa è, fra quelle dell'Europa, quella dove si smercia una maggior quantità di coloniali, di zucchini, di caffè, di prodotti dell'America, dei prodotti appunto di quei paesi che sono frequentati dai nostri naviganti, e perciò si vede quanto sia importante che i nostri naviganti, quando giungono in America, possano caricare pel Belgio alle medesime condizioni, sia del Belgio, sia della nazione più favorita.

Nel trattato attuale, quello che ha avuto maggior importanza agli occhi del negoziatore, e che spero l'avrà agli occhi della Camera, è il trattamento nazionale stipulato a favore dei marinai delle due nazioni.

Questa condizione è tutta a nostro favore, perchè abbiamo una marina mercantile che non solo basta ai bisogni del nostro paese, ma è tale eziandio da dover cercare alimento nei traffici cogli altri paesi, mentre il Belgio non ha che una piccola marineria mercantile, la quale è tutta impiegata in un piccolo commercio di cabotaggio coi paesi vicini. Cosicchè, per assicurare questo vantaggio della libera navigazione, abbiamo creduto di poter rinunciare a favori di lieve importanza.

Questa è la prima considerazione che ci si presenta. La seconda è quella di rientrare nel diritto comune, di acquistare la nostra piena libertà, di poter maneggiare la tariffa come meglio ci piace. Certo è che nè il negoziatore, nè il ministro che ha firmato il trattato ebbero in vista di proporre una modificazione di tariffa in un senso contrario alla libertà commerciale; tuttavia crediamo sia sempre meglio che un paese abbia la sua piena libertà di azione. Ora ripeterò schiettamente alla Camera la mia confessione: le ragioni che nel 1851 ci consigliavano ad introdurre la riduzione di tariffa per mezzo dei trattati non esistono più: le dottrine della libertà commerciale sono penetrate non solo nel Parlamento, dove già erano riconosciute, ma si sono fatte strada eziandio nella nazione; quindi io credo schiettamente che non vi sia probabilità alcuna che si faccia un passo indietro. Ciò essendo, cade il motivo della riduzione per mezzo di trattati, ed è tempo di entrare nella via normale in cui il paese deve conservare la piena sua libertà d'azione.

Sotto questo rispetto io ho per fermo che il presente trattato segni un vero progresso, che sia cessata l'epoca di transizione, e che noi passiamo allo stato normale, in cui non si debba più sacrificare il principio dell'uniformità dei dritti ad altre considerazioni indirette.

Vengo ora a quanto l'onorevole Biancheri mi osservava intorno al nostro trattato colla Francia.

È verissimo che nel trattato del 1852 colla Francia venne per parte di questa consentito ad una riduzione del dazio sugli olii. Il dazio era di 25 lire il quintale, e fu ridotto a 15 in favore della Sardegna. Per contro la Sardegna riduceva il dazio sui vini francesi da 10 lire a 3 30. La Francia, vista la deficienza del raccolto degli olii e le necessità del commercio, ridusse il dazio per tutti i paesi da 25 lire a 10; cosicchè noi ci siamo trovati pareggiati a tutte le altre nazioni. Noi invece abbiamo mantenuto il dazio di favore per la Francia, cioè noi abbiamo esteso ad altre nazioni il dazio di favore che è consentito per la Francia.

L'onorevole Biancheri vede in ciò un danno recato ai produttori della Liguria. Ma veramente io non posso consentire in questa sua proposizione. Infatti i produttori della Liguria dovevano pagare per introdurre i loro olii in Francia, prima della riduzione, 15 lire; o per dir meglio, siccome vi era l'aggiunta del decimo, 16 lire e 50 centesimi ogni quintale.

Ora non ne pagano più che 11. I produttori della Liguria hanno dunque guadagnato 5 lire e 50 centesimi.

È vero che i produttori di altre contrade hanno guadagnato molto di più: hanno guadagnato la differenza fra 10 50 e 27 50, cioè hanno guadagnato 17 lire. Ma possiamo noi, perchè altri hanno guadagnato di più, lamentarci di una disposizione che ci ha portato un beneficio? Io non lo credo. Tutto al più noi potevamo dire alla Francia: ci crediamo in diritto di estendere il dazio di favore sui vini a voi concesso anche alle altre nazioni. Ed invero questo noi l'abbiam detto alla Francia e siamo disposti ad estendere questo dazio alle nazioni che vorrebbero entrare con noi in trattative commerciali.

Dappoichè l'onorevole preopinante ha parlato della Spagna, dirò che noi ci consideriamo talmente in diritto di estendere la riduzione ai vini spagnuoli, che ripetutamente, non una volta, ma tre o quattro volte ho incaricato il nostro rappresentante a Madrid di fare istanza presso la Spagna onde volesse entrare in negoziazioni commerciali, facendole presentire che la Sardegna sarebbe disposta ad estendere alla Spagna la riduzione operata a favore della Francia. La Spagna non ricusò mai recisamente di entrare in negoziazioni, ma ci rimandò sempre da un giorno all'altro, e durante questi rinvii succedettero un'infinità di cambiamenti ministeriali, dimodochè le negoziazioni non poterono mai intavolarsi.

Ma, lo ripeto, posso assicurare l'onorevole Biancheri che il Governo si ritiene perfettamente libero di estendere agli altri paesi la riduzione del diritto concesso alla Francia. Non sarebbe poi in verità molto ben scelto il momento per rivolgersi alla Francia e denunziare il trattato onde indurla a fare maggiori concessioni.

L'onorevole Biancheri sa come il nostro Stato fu flagellato dalla crittogama, ma lo fu altresì egualmente,

se non di più, la Francia; a tal segno che nell'anno scorso accadde una rivoluzione nel commercio, cioè non solo non si ritirò dalla Francia che pochissimo vino, ma se ne spedì colà dal Piemonte e dalla Savoia in quantità assai notevole; quindi se ora si andasse a dire alla Francia: noi rinunziamo al trattato o ristabiliamo l'antico dazio sul vino se non ci accordate altri favori, probabilmente la Francia ci risponderebbe che poco le importa il dazio sul vino, mentre in questi anni non ce ne spediamo più. Bisogna anche notare che la Francia in questi ultimi anni, senza essere richiesta da noi, ma convinta dall'evidenza dei fatti, ha modificato quasi radicalmente la sua tariffa sopra un articolo d'immensa importanza per noi, quale è quello del diritto sul bestiame.

Quando si negoziarono i due trattati colla Francia, si fecero per parte del nostro negoziatore tutti gli sforzi per ottenere una riduzione sul bestiame, e non si poté conseguire che una diminuzione di pochissima entità nel trattato del 1851. Ora una migliore intelligenza delle questioni economiche ha fatto sì che il Governo francese è andato infinitamente al di là di quanto noi chiedevamo. Per dimostrarlo, mi basta il dire che il dazio sui buoi, che era di 55 lire per capo, è stato ridotto, se non erro, a 5 lire. Noi non avevamo nemmeno pensato di chiedere una riduzione così larga, e questa fu accordata spontaneamente. Così il diritto pell'introduzione del bestiame pecorino da 5 lire fu ridotto ad una lira o a 50 centesimi.

Dunque vede la Camera che ora noi abbiamo pochissimo a chiedere alla Francia. Il dazio sul bestiame è quasi annullato: non è che un po' più dell'uno per cento; il dazio sull'olio è stato pur diminuito a 10 lire per cento chilogrammi, il che costituisce un dazio del 7 od 8 per cento, e non si può dire nemmeno eccessivo; il dazio sul riso è mantenuto a 3 lire per cento chilogrammi, sia per le provenienze di terra che per quelle di mare, il che costituisce pure un dazio del 6 o 7 per cento.

Questi sono i tre articoli principali del nostro commercio colla Francia; quindi noi non possiamo denunziare un trattato per farne un altro, giacchè non abbiamo grandi concessioni nè da chiedere, nè da sperare.

Se la Francia, rispetto ai paesi produttori di oggetti manufatti, mantiene un sistema ancora proibitivo, riguardo ai produttori di materie prime ha adottato un sistema altrettanto liberale quanto il nostro; giacchè, ad onta di tutte le nostre riduzioni di dazi sui prodotti esteri, non abbiamo ancora dazi in media minori del 10 o del 12 per cento; mentre, come ebbi l'onore testè di esporre alla Camera, i dazi sui nostri prodotti nazionali, che sono per lo più di materia prima, entrando in Francia non giungono più neppure al 10 per cento.

Io giudico pertanto che non sia il caso d'intavolare alcuna negoziazione colla Francia, e che vi sarebbe a temere che quella grande riduzione da essa fatta sul diritto del bestiame, è stata concessa, per così dire, a ti-

tolo gratuito, se si intavolasse un nuovo trattato, ce la volessero far pagare con considerevoli compensi.

Io spero che queste spiegazioni basteranno all'onorevole Biancheri, e che quindi non ricuserà il suo voto al trattato.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Biancheri.

BIANCHERI. L'onorevole ministro degli affari esteri dichiarava nella sua risposta che il vero progresso nel libero scambio è quello che fa scemare i dazi, e che tanto più si cammina verso il libero scambio, quanto più si scemano questi diritti di dazio.

Ora con questo trattato i diritti, massime verso di noi, anziché essere diminuiti, vengono aumentati.

Da ciò si scorge, che io male non m'apponeva dicendo che potevasi chiamare quel trattato piuttosto un fatto di regresso che non un passo progressivo nel libero scambio.

Io poi per primo ho riconosciuto che per quanto concerne i diritti e la libertà della navigazione, il trattato merita ogni encomio, e vedo anch'io che, sua mercè, si sono proclamati ottimi principii, cui do la mia piena adesione. Ma se poi da questo fatto si volesse dedurre poterne venire il compenso che l'onorevole ministro credeva toccare a noi dall'abolizione degli articoli 11 e 12, io prego l'onorevole ministro a ben considerare che questa libertà di commercio, massime per quanto riflette quello praticato dall'una e dall'altra delle parti contraenti, anziché ridondare a nostro beneficio, torna assolutamente a profitto della marina belga.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e dell'interno. Se non ne ha!

BIANCHERI. Io assicuro il signor ministro che la cosa è così; e di questo anzi gliene posso rendere testimonianza, avendo io avuto occasione di accertarmi coi miei propri occhi di questo fatto.

Io, come ho detto, approvo il principio, e perciò ne accetto le conseguenze; ma andando al fondo della cosa si può prevedere che il beneficio sarà per essere maggiore per le merci belgiche che per le nostre; ed in questo trattato le nostre condizioni sono molto danneggiate, poichè nel Belgio, mentre si mantengono le riduzioni dei dazi che noi avevamo acconsentito, queste concessioni vanno a far parte del diritto comune, e quindi spariscono i dazi di favore a noi concessi, vale a dire che la merce, che prima pagava sette, per esempio, quindi innanzi pagherà ciò che è stabilito dal diritto comune. E sa la Camera qual è questo diritto comune nel Belgio? È tale che chi pagava sette, ora pagherà tredici.

Vede la Camera che la condizione non è punto utile per noi: le merci del Belgio godranno presso di noi il diritto di favore, non più in virtù del trattato, ma in forza della nostra tariffa, e invece le nostre merci, le quali in virtù del trattato del 1851 pagavano un diritto minore del diritto comune, ritornandosi a questo dovranno pagare un diritto maggiore.

Credo che questo basti per dimostrare alla Camera che questa condizione di cose è perfettamente anormale, inquantochè non esiste parità tra le due parti. Perchè

questa parità esistesse, bisognerebbe, come diceva poco fa, che il diritto eccezionale, stabilito dal trattato, si facesse d'ora innanzi diritto comune, come noi abbiamo stabilito riguardo a loro.

Quando non vi sia assolutamente questa, non dirò soltanto vaga speranza, ma certezza morale risultante da una parola data da potenza a potenza, io credo che la nostra condizione è peggiorata, e che il Governo non ha forse ponderato abbastanza le conseguenze che porta il cambiamento che si fa al trattato del 1851 quando venne alla stipulazione del nuovo trattato, nel quale, ripeto, mi è doloroso il dirlo, si peggiorano molto le condizioni del commercio nostro generale ed in ispecial modo quelle di importantissimi prodotti del nostro suolo, la qual cosa veramente io vorrei che non fosse per accadere.

Ancora una volta mi tengo in obbligo di assicurare la Camera che questa *piccola importanza*, che pare volesse attribuirsi all'abolizione di quel trattato, non è ammissibile, mentre a me consta che questi due articoli avevano dato origine e fatto svolgere il commercio fra il Belgio e la Sardegna per lo scambio di queste merci, che prima non esisteva; adesso invece di un solo colpo sarà tolto. Quali saranno per esserne gli effetti presso quei commercianti e per quei prodotti che si scambiano con vero reciproco beneficio, io non so.

Credo adunque che se la Camera vuol passare all'approvazione di questo trattato, il Governo debba avere strettissimo obbligo di far rimostranze presso il Governo belga, affinché, o sieno ristabiliti quei diritti di favore stipulati già nell'articoli 11 e 12 del trattato del 1851, oppure egli venga ad avere l'assicurazione che il Belgio tradurrà quel diritto eccezionale, se così vuoi chiamare, in diritto comune, e che le nostre merci non verranno ad essere così grandemente danneggiate.

Mi rimane ora a dire poche parole intorno all'altra quistione sulla quale richiamava l'attenzione della Camera il signor ministro degli affari esteri. Egli diceva, ed io seco lui convengo, che la Francia era in pieno diritto di ridurre il dazio sugli olii di qualsiasi provenienza ad un prezzo minore di quanto ci aveva acconsentito nel trattato. Ciò certamente non costituisce una infrazione della lettera del trattato, ma forma pur sempre una violazione dello spirito di esso, in quanto che, se si bada al trattato di commercio del 1852, se non erro, si vede all'articolo 3: « il Governo sardo diminuisce il diritto sul vino; » all'articolo 5 poi si dice: « ed in compenso il Governo francese riduce il diritto sugli olii da 25 lire a 15. » Da ciò ne nasce l'illazione forzata che questi diritti venivano ad essere associati, dirò così, in modo tale che gli uni fossero compenso degli altri.

La conseguenza di questa misura si era che mentre gli olii di altra provenienza, gli olii di Napoli e di Toscana erano colpiti da un diritto di 25 lire, i nostri, perchè godevano di questa riduzione di due quinti, avevano una concorrenza assai minore da sopportare. Ma quando la Francia viene ad assoggettare ad una stessa tassa, sebbene minore, tutti i diritti sugli olii di

qualsiasi provenienza, allora è agevolissimo il vedere che questa concorrenza, che dapprima non si doveva temere, ora si è fatta formidabile, in quanto che il favore, di cui noi godevamo dapprima, ora è sparito intieramente: la concorrenza dunque che si è voluto diminuire ha avuto maggiore sviluppo. Il signor ministro dice: tutt'al più noi saremo in diritto di estendere il dazio sui vini, stabilito a 3 lire 10 centesimi per i vini francesi, anche ai vini di Spagna; certamente la conseguenza è logica.

Io sono lieto di sentire dal ministro degli affari esteri che egli abbia già in animo di fare questa concessione anche ai vini della Spagna, che potrebbero quindi venire nel nostro paese, come già dissi, a migliore mercato, e certamente di migliore qualità di quelli che ci giungono dalla Francia.

Se però il signor ministro non crede per ora di dover estendere questa concessione ad altre potenze, io insisto perchè egli faccia uffizi presso la Francia onde accordi ai nostri olii un diritto di favore, in compenso di quello che noi concediamo ai suoi vini.

Non è già che io spinga il mio pensiero fino al punto di consigliare il signor ministro a denunziare il trattato di commercio del 1852, ma io lo prego di preoccuparsi di questo stato anormale, in cui è lasciato un ramo così importante dei nostri prodotti, e di far intendere alla Francia che, per mantenersi il favore che noi accordiamo ai suoi vini, deve fare qualche riduzione al suo dazio a favore dei nostri olii; senza di ciò il trattato è assolutamente violato, se non nella lettera, certamente nello spirito.

Io lascio all'apprezzamento del signor ministro degli esteri il vedere quali siano i modi più opportuni per giungere ad ottenere questo scopo. Io lo assicuro che è una questione di grandissimo interesse, e nutro fiducia che il Governo vorrà occuparsene.

Quanto ho detto mi basta perchè il signor ministro sia illuminato su questo punto, e perchè la Camera veda se sia il caso di approvare questo trattato.

Se il Governo si occuperà delle conseguenze da me accennate, potrà riparare al danno che soffre il nostro paese; se poi non vorrà occuparsene, allora non mi resta altro che protestare, a nome delle provincie, il cui commercio è sacrificato, contro gli effetti di questo trattato.

BIANCHI ALESSANDRO presta il giuramento.

PRESIDENTE. Il deputato Michelini G. B. ha facoltà di parlare.

MICHELINI G. B. Parlerò dopo il relatore, perchè non intendo discorrere su questa quistione.

GIOVANOLA, relatore. Dopo le spiegazioni date dal signor ministro, io veramente nulla avrei da aggiungere; ma ho creduto di dover domandare la parola quando l'onorevole Biancheri disse che l'abolizione dei diritti differenziali sarebbe più utile al Belgio che a noi. Mi rincresce di non potermi trovare della sua opinione in quanto che, se nel passato le navi belgiche venivano forse con maggiore frequenza nei nostri porti di quello

che approdassero ai porti belgici le nostre, ciò dipendeva appunto da che presso di noi i diritti differenziali erano già aboliti, mentre esistevano tuttora nel Belgio, onde avveniva che i nostri bastimenti non avevano uguale facilità di approdare a quei porti come l'avevano i bastimenti belgici rimpetto a noi.

Credo che l'abolizione dei diritti differenziali sia di una grandissima importanza per la nostra bandiera, non solo perchè la nostra marina, come ho avuto l'onore di dimostrare nella relazione, è di gran lunga superiore a quella del Belgio nelle navi di grossa portata, le quali sono più del triplo della marina belgica, ma anche perchè, facendosi da noi il commercio delle Americhe, i nostri navigatori hanno interesse di andare a scaricare direttamente nel Belgio le merci che sono destinate a quel regno, oppure ai paesi della Germania.

È dunque un grandissimo vantaggio per la nostra marina l'abolizione dei diritti differenziali che ci viene dal Belgio assicurata in questo trattato. Riguardo poi alla soppressione di quelle poche riduzioni che il Belgio ci aveva acconsentite nell'articolo 11 dell'antico trattato, io prego la Camera di dare una occhiata alla tabella che il Ministero ha unito all'esposizione dei motivi del progetto di legge, e vedrà che è assai limitato il numero delle merci per le quali godevamo qualche riduzione di tariffa, chè molte di esse non formano nemmeno oggetto di commercio fra noi e il Belgio. Inoltre dalle statistiche appare che la media del valore di queste merci ascende a sole 335,420 lire all'anno, che la differenza in meno fra il dazio a favore e il dazio normale del Belgio fu nell'intero periodo di cinque anni di sole 63,000 lire, e perciò l'annuo risparmio di sole lire 12,000. E siccome l'antico trattato non durerebbe più di un altro anno, sono così unicamente 12,000 lire a cui noi rinunzieremmo col nuovo, mentre dall'altra parte il Belgio colla riforma delle tariffe va mano mano regolando i suoi dazi in modo vieppiù liberale, e certamente ci darà dei compensi assai maggiori della tenue perdita che ora faremmo.

Citerò fra gli altri il dazio del riso, il quale, in forza della legge 19 giugno 1856, è già stato ridotto da otto a due lire il quintale. Ora dalla statistica appare che noi portiamo al Belgio 798,802 chilogrammi di riso, i quali a lire 8 il quintale importerebbero il dazio di lire 63,904, mentre a lire 2 importano solamente lire 15,976; per cui sopra un solo prodotto del nostro suolo abbiamo già un risparmio di lire 47,928. Quindi vede la Camera che noi abbiamo tutto il motivo di confidare nelle buone disposizioni del Belgio, perchè, progredendo quel reame verso la libertà di commercio, ci porterà in definitiva molto maggiori vantaggi di quelli che abbiamo sin qui goduto, i quali non hanno al certo avuto alcuna influenza per estendere le nostre esportazioni.

Quanto poi al commercio d'importazione dei prodotti belgici, non si può temere che scemi per la soppressione dell'articolo 12 del vecchio trattato, perchè i nostri dazi di entrata non sono con ciò modificati, ed è lecito presumere che questo commercio sarà per crescere at-

tesa la maggiore facilità che avrà la nostra bandiera di frequentare i porti del Belgio. Vede dunque la Camera che non sta l'apprensione affacciata dall'onorevole preopinante che il nostro commercio abbia a provare scapito dal nuovo trattato.

MICHELINI G. B. Non è mio intendimento di trattare le varie questioni sollevate dall'onorevole Biancheri, perchè, malgrado gli appunti da lui fatti, io approvo il trattato di navigazione e di commercio inteso col Belgio; e mi sembra che la Camera debba essere tanto più sollecita a dargli la sua approvazione per approfittare dei vantaggi che esso ci presenta, in quanto che non so se siano molto fondate le speranze cui accennava il presidente del Consiglio, di vedere il Governo belgico sancire la libertà commerciale con una generale riforma delle sue tariffe.

Sonvi colà sicuramente molti illuminati economisti che propugnano il libero scambio: avvi una associazione per la riforma doganale, che tiene regolari adunanze, e che per il suo zelo si è resa benemerita di quel paese.

Fra i più distinti membri di essa nominerò il conte Giuseppe Arrivabene, nostro compatriota e presidente della società belgica di economia politica, e nominerò pure un altro mio illustre amico, il professore Gustavo Molinari, compilatore dell'*Economiste belge*. Ma pur troppo le opposizioni a queste migliorie economiche sono ancora molto potenti, ed al sistema protettivo non mancano difensori nel Parlamento. Anzi sembra che il Ministero cattolico fosse più favorevole alla riforma doganale, che il Ministero liberale che gli è succeduto. Checchè ne sia, valiamoci dei vantaggi che ci procaccia il trattato che è sottoposto al nostro esame.

Credo ora opportuno di chiamare l'attenzione della Camera sulle trattative che il presidente del Consiglio ci diceva essersi iniziate colla Spagna per indurla ad un trattato di commercio.

I trattati di commercio, come i porti franchi, non sono che rimedi al male gravissimo del protezionismo. Se tutti i popoli sancissero la libertà di commercio, siccome non esisterebbe più il male, così sarebbe inutile il rimedio. Ma pur troppo la Spagna sembra ancora molto lontana dal libero scambio. Quindi io prego il ministro degli esteri ad insistere per indurre la Spagna ad accostarsi ad un trattato di commercio informato a principii liberali.

Che se la Spagna, sorda alle nostre istanze e disconoscendo i suoi propri interessi, respinge ogni trattato, allora pensi l'onorevole ministro se non sarebbe per avventura opportuno, come io ne sono profondamente convinto, di abbassare il dazio sull'importazione del vino, non solamente di Spagna, ma di qualunque provenienza, fissandolo a lire 3 30, come lo è colla Francia in forza del trattato sancito colla legge del 23 maggio 1852. Non priviamoci più a lungo del vino spagnuolo che è molto buono e salubre. Questi sono i riflessi che, nati in me dalla udita conversazione, mi è sembrato opportuno di comunicare alla Camera.

PRESIDENTE. Non essendovi proposizione, se nessuno domanda la parola, interrogo la Camera se intenda chiudere la discussione generale sulla legge.

(La discussione generale è chiusa.)

Do lettura dell'unico articolo della legge:

« Il Governo del Re è autorizzato a dare piena ed intera esecuzione al trattato di navigazione e di commercio fra la Sardegna ed il Belgio, sottoscritto a Torino il 10 dicembre 1857, ed all'articolo addizionale firmato il 19 febbraio 1858. »

Se nessuno domanda la parola, lo pongo ai voti.

(È adottato.)

Si passerà alla votazione per squittinio segreto sul complesso della legge.

Risultamento della votazione:

Presenti e votanti	112
Maggioranza	57
Voti favorevoli	100
Voti contrari	12

(La Camera approva.)

DISCUSSIONE E APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE: PROROGA PER LA COSTRUZIONE DELLA FERROVIA DA ANNECY A GINEVRA.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge inteso ad accordare una proroga per la costruzione della ferrovia da Annecy a Ginevra. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 448.)

Do lettura dell'articolo unico del progetto:

« Il Governo del Re è autorizzato a concedere ai signori Maurizio Blanc e Giovanni Mottù una proroga di mesi sei, a partire dalla promulgazione della presente legge, per presentare la ratificazione del Governo elvetico per l'oggetto di cui ai numeri 2 e 3 degli articoli addizionali della convenzione del 23 marzo 1857, approvata colla legge del 4 successivo giugno. »

Interrogo il signor ministro dei lavori pubblici se accetti le modificazioni della Commissione.

PALEOCAPA, ministro senza portafoglio. Siccome il ministro dei lavori pubblici ha dovuto assentarsi, egli mi ha incaricato di rispondere alle osservazioni che venissero fatte al progetto. Quanto alle mutazioni introdotte dalla Commissione, a nome anche del ministro dei lavori pubblici, io vi aderisco.

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

Se nessuno domanda la parola, interrogo la Camera se intenda chiudere la discussione generale.

La parola spetta al deputato Chenal.

CHENAL. Je demanderai à monsieur le ministre des travaux publics s'il est vrai qu'une société sicilienne, du nom de *Veneti*, à laquelle s'est associé un M. Mouton, connu comme un des principaux actionnaires des chemins de France, s'est présentée pour l'exécution du chemin de fer d'Annecy à Genève, et de Mornex à Sal-

lanches, avec des conditions beaucoup plus avantageuses que celles de la société titulaire actuelle ?

S'il est vrai, comme on l'assure, que cette première société s'était engagée à faire le chemin de fer de Sallanches à Genève, sans rien demander à la province du Faucigny, pourquoi cette société, qu'on dit avoir été d'abord agréée par monsieur le ministre des travaux publics, après avoir été chargée par lui de faire les plans et devis des deux tracés des chemins précités, aurait-elle été écartée ? Quels en seraient les motifs ?

Cela serait d'autant plus surprenant, qu'après avoir fait des conventions formelles avec cette société, monsieur le ministre des travaux publics aurait exigé que la seconde société allouât à la première la somme de 100,000 francs à titre de dommages-intérêts, comme compensation des avances par elle faites.

Maintenant, je prierais encore monsieur le ministre de vouloir bien me dire si, dans le cas où le Conseil fédéral changerait le plan concerté, s'il exigeait que le chemin de fer passât par le mont Sion, quelle serait la détermination du Gouvernement piémontais ? Renoncerait-il au tracé proposé aujourd'hui ?

Je sais bien qu'en principe général on cherche toujours à abrégier le plus possible les distances, à rapprocher les deux points extrêmes que doit parcourir un chemin de fer ; mais n'y a-t-il pas d'autres considérations à examiner ? Outre la dépense excédante par le mont Sion, ne doit-on pas tenir compte de l'éventualité d'une guerre entre le Piémont et la France ? Ne serait-il pas alors du plus grand intérêt de soustraire le chemin de fer projeté aux insultes de cette dernière puissance, de le faire passer plutôt par Etaux et Mornex que par le mont Sion ?

Tout le monde sait que, par le traité de Paris fait en 1814 entre les puissances alliées, c'est la Suisse qui est chargée d'occuper le Faucigny, dans le cas d'une rupture entre la France et le Piémont, et que, dans cette hypothèse, le Faucigny doit être considéré comme un pays neutre.

J'ai ouï dire, lorsqu'il avait été question par notre Gouvernement d'établir un chemin de fer sur la rive gauche du Rhône, chemin qui aurait été moins coûteux, moins périlleux et plus court que celui tracé par nos voisins, qu'une des considérations principales qui avaient fait abandonner cette entreprise, c'est que ce chemin pouvait devenir plus tard la proie de la France, être détruit par elle aux premières hostilités survenues. Si cette considération a été une fois regardée comme impérieuse, exclusive de toute autre pensée, je ne crois pas qu'elle puisse devenir maintenant une question secondaire.

Je désire donc que monsieur le ministre des travaux publics veuille bien nous donner quelques renseignements, afin d'éclairer l'opinion de mon pays quelque peu inquiète.

PALEOCAPA, ministro senza portafoglio. Sopra due argomenti l'onorevole Chenal ha interpellato il Ministero. Il primo è di sapere se sia vero che vi fosse una

società che aveva proposto a patti migliori di fare una strada ferrata da Ginevra per Bonneville a Sallanches, diramando poi questa strada ferrata da Bonneville ad Annecy.

A questo proposito l'onorevole Chenal non può ignorare quello che è stato detto sui fogli da una società che voleva escludere il signor Veneti: sono state dette cose gravissime a carico del ministro dei lavori pubblici, il quale si asseriva che lo favorisse grandemente, perchè era un ingegnere *veneto*. Esso si chiama Veneti, ed io non l'ho quasi veduto, essendo già io quasi orbo fin dalle prime volte che egli si presentava a me: sapeva soltanto essere un siciliano.

Questo io dico solo per smentire quanto si diceva in alcuni fogli savoiardi, che io lo favorissi per essere mio compatriota.

Per venire poi al fatto, io dirò che il signor Veneti si è realmente presentato per proporre una linea da Ginevra diretta a Bonneville, e da Bonneville a Sallanches; la concessione che egli domandava di fare gli studi, fu ad esso accordata, come si accorda generalmente a tutti; giacchè gli studi che uno si assume di fare, sperando che lo conducano ad una buona impresa, e gli facciano trovare una società che gli dia i capitali, devono essere fatti a di lui spese.

Non è dunque, come pare che per equivoco abbia detto l'onorevole Chenal, che io abbia incaricato il Veneti di detti studi: io ho data a lui, come l'avrei data ad altri, se si fossero presentati, la concessione di fare questi studi, ed egli li ha condotti a termine.

Quando poi si è trattato di vedere se si poteva fargli la concessione dell'impresa, gli è stato dichiarato espressamente, e ripetutamente, che si trattava di una linea internazionale, e che noi non potevamo venire a trattative se non quando avesse ottenuto la concessione dal Governo di Ginevra.

Questa concessione egli definitivamente non l'ottenne mai: disse che gli erano state fatte promesse esplicite da quel Governo, ma una concessione formale non gli fu mai fatta; anzi avvenne che il Governo di Ginevra prese a favorire apertamente una società, che è quella stessa che poi, rappresentata dai signori Blanc e Mottù, dimandò ed ottenne la concessione della linea per Verrier, Mornex ed Etaux.

Il Governo di Ginevra mandò qui delegati di questa società, e fra gli altri anche il signor Tourte, appoggiati da un ufficio diplomatico, che pregava il Governo di favorire questa società, alla quale egli, per parte sua, era determinato di fare la concessione.

Gli incaricati di questa società rappresentavano che la linea, a cui essi avrebbero avvisato, era quella che andasse da Ginevra a Bonneville direttamente, e da Bonneville per la Roche e per il colle che sta sopra Le Plot ad Annecy.

Il ministro dei lavori pubblici dichiarò che questa linea non era accettabile, perchè, secondo l'intendimento della legge antecedente e il voto chiaro ed esplicito del Parlamento, questa linea doveva considerarsi come una

continuazione della grande linea che dal mare ligustico, passato il Moncenisio, quindi per Ayton ed Albertville andando ad Annecy, riuscisse poi a Ginevra.

Ora, siccome il Governo aveva mutato la prima linea della rete delle strade di Savoia, assolvendo la società Laffitte dalla costruzione dei tronchi da Aix-les-Bains ad Annecy, e da Annecy a Ginevra, ed incaricando invece la società medesima della costruzione del tronco da Ayton per Albertville ed Annecy, appunto per accorcicare la linea principale che si riguardava come di interesse internazionale, così era naturale che il Governo dovesse avvisare ad una linea, anche dentro certi giusti termini, la più breve fra Annecy e Ginevra. Fino dalla prima concessione, fatta nel 1853 al signor Laffitte, erano stati eseguiti replicati studi dal signor Newmann, ingegnere di quella società, e dal signor Ranco, che era il commissario del Governo, e questi studi conducevano tutti a riconoscere che la linea diretta da Annecy a Ginevra per il Sion era una linea in cui si incontravano troppo gravi difficoltà, benchè fosse alquanto più breve (non credo però di quei quattordici chilometri che si asserisce) in confronto della linea che da Annecy, passando il colle di Le Plot, poi per Etaux, Mornex e Verrier, corre a Ginevra.

Queste difficoltà furono rese anche più fondate da nuovi ed ulteriori studi fatti dal detto signor Ranco, i quali confermarono sempre più che, passando per Le Plot e seguendo la direzione che or ora accennava, si aveva una sufficiente brevità di linea e si evitava di fare una troppo lunga galleria, limitandosi essa a 2800 metri circa, e con pendenze forti sì, ma molto convenienti, viste le difficoltà del terreno.

Aggiungo che questa preferenza, che si deve dare al passaggio sotto il colle di Le Plot per quindi correre sulle alture che limitano alla destra la valle dell'Arve, era stata anche riconosciuta in una esplorazione fatta per desiderio del ministro da un uomo distintissimo nell'arte e che siede come membro di questa Camera.

Egli ebbe la compiacenza di farmi una relazione, la quale confermava assolutamente e chiaramente quanto era risultato dagli studi, prima del signor Newmann, poi del signor Ranco.

Si disse dunque ai delegati della società ginevrina, favoriti, come ho detto, da uffici diplomatici del Governo di Ginevra, che non si poteva accettare la loro linea, perchè essa, passando per Bonneville e rimontando da questa città a La Roche per passare Le Plot in questa direzione ed andare ad Annecy, allungava la strada di oltre 14 chilometri; poi perchè, discendendo nelle basse pianure dell'Arve, costringeva a rimontare troppo forzatamente per raggiungere le alture sopra La Roche, e rendeva necessaria una galleria lunghissima con pendenze molto più forti di quelle che si avrebbero avute sviluppandosi la linea sulle pendici dei colli.

I delegati ginevrini non parvero troppo persuasi di queste osservazioni, onde si stabilì che essi avrebbero fatti studi definitivi, e che noi confidavamo nella loro lealtà per decidere della scelta della linea.

Essi fecero questi studi sulla linea proposta dal Governo, e poi francamente dichiararono, in un altro scritto presentato al ministro dei lavori pubblici, che avevano riconosciuto che la linea scelta dal Governo e che correva, come ho detto, per Verrier, Mornex ed Etaux, era la migliore e la preferibile, e quindi quella che essi adottavano.

In questi termini erano le cose quando, essendosi presentati i signori Mottù e Blanc, rappresentanti la società ginevrina, muniti della dichiarazione del Governo di Ginevra, che egli era disposto a far loro la concessione e che l'avrebbe sottoposta al Consiglio federale, ed avendo offerto di fare, come infatti fecero, il deposito di lire 300 mila sulla Banca di Chambéry, ottennero la concessione anche del nostro Governo. Che cosa poi avvenisse nelle loro relazioni speciali col signor Veneti non lo so, nè debbo curarmene.

CHENAL. Et les cent mille francs?

PALEOCAPA, ministro senza portafoglio. Nulla fu imposto dal Ministero ad alcuno nè di pagare nè di riscuotere; quindi è da credere che se le 100 mila lire furono pagate al Veneti, la società ginevrina avrà creduto di sua convenienza svincolarsi in tal modo dalle pretese del medesimo; pretese che egli non poteva nè punto nè poco rivolgere verso il nostro Governo, ma che forse avrà potuto rivolgere verso il Governo di Ginevra, dal quale diceva aver avuto un affidamento di concessione. Ma, lo ripeto, il Governo di Ginevra aveva dichiarato che la società, a cui intendeva di fare la concessione, era questa che si era costituita a Ginevra col concorso però di alcuni capitalisti o proprietari del Faucigny.

Io non posso dunque nulla sapere delle convenzioni che passarono tra di loro. Il signor Veneti non aveva titolo alcuno verso il Governo nostro, il quale aveva dichiarato di non voler trattare con lui se non al momento che egli si fosse presentato con una formale concessione fatta dal Governo di Ginevra. Egli diceva di avere titoli verso il Governo di Ginevra, e gli venne risposto: fateli valere. Nel trattare di questo egli forse sarà venuto ad ottenere un compenso, ma io non posso rispondere alcun che a tal riguardo, ed assicuro l'onorevole Chenal che è questa la prima volta che sento parlare di questo compromesso avvenuto fra le due società.

Questo quanto al primo punto, per giustificare il modo con cui ha proceduto il Governo nel fare la concessione alla società ginevrina per la linea che ho sommariamente indicata, e che il Governo, dopo tutti quegli studi di cui ho sopra fatto cenno, ha creduto la migliore.

Venendo al secondo punto dell'interpellanza dell'onorevole Chenal, cioè alla preferenza che si volesse dare alla linea pel monte Sion, oltre le cose che ho detto, farò presente che quelli che attualmente insistono ancora per questa linea, allegano una maggiore brevità di 14 chilometri non solamente in confronto della linea che scendesse a Bonneville e poi rimontasse per La Roche, ma anche sulla linea scelta da noi, su quella cioè

di cui abbiamo fatta la concessione; e dicono: perchè non accettate questa linea per il monte Sion, quando essa vi procura 14 chilometri di vantaggio? Voi dovete preferirla dal momento che il Parlamento la riguarda come parte di una linea internazionale, avendo dichiarato che uno dei motivi dei grandi sacrifici che faceva pel passaggio del Moncenisio, era anche questo di avere una più breve linea di commercio dal mare ligustico alla Svizzera occidentale.

Ma qui farò innanzitutto osservare che non credo che ci sia una differenza di 14 chilometri, ma molto minore. Ad ogni modo io debbo far presente che l'esclusione della linea di Sion non è stata indotta, come pare che credano i ricorrenti, per le troppo gravi pendenze, dicendo che pendenze forse maggiori ci sono sulla linea di Mornex e Verrier. Ciò non sussiste; ma ad ogni modo lascio da parte questa questione e mi limito a dire che il motivo essenziale per cui è stata esclusa non consiste in queste maggiori pendenze.

Il Ministero attribuisce alle forti pendenze tutta quella influenza sinistra che hanno effettivamente nell'aumentare le spese d'esercizio, ma ve l'attribuisce entro giusti limiti; il ministro d'allora, che sono io, non è dell'opinione che questa influenza possa essere portata al segno a cui intendono di portarla alcuni, indotti dalla considerazione astratta di principii giusti sì, ma puramente geometrici e meccanici, e dimenticano i principii dell'economia commerciale, e quei principii che regolano le società nell'impiegare i loro capitali in imprese di strade ferrate. Guai al nostro Stato se quei principii geometrici e meccanici fossero strettamente applicati!

Noi in quel caso dovremmo rinunciare alla speranza di avere dalla strada di Genova tutto quel profitto che pure dobbiamo aspettarci nel fornire i mercati di Milano e della più vicina parte della Lombardia, perchè dietro i suddetti principii di meccanica sarebbe dimostrato che la strada ferrata da Venezia a Milano, quantunque più lunga di 100 circa chilometri, ma ben può dirsi affatto piana, avrebbe il sopravvento sopra la nostra strada, quando si considerino i 360 o 370 metri che bisogna montare per passare i Giovi, e quando si consideri altresì l'altra salita, benchè minore, che conviene fare ai colli di Valenza, e ciò tanto più che la strada da Venezia a Milano avrebbe il vantaggio di correre tutta sullo Stato a cui appartengono quei mercati che noi aspiriamo ad approvvigionare. Che cosa poi si direbbe di una seconda strada ferrata dal Piemonte al mare, per la quale, qualunque direzione pure si segua, bisognerà passare per gli Appennini, strada di cui avete conosciuta l'importanza e l'utilità, ed avete anzi con un articolo di legge prescritto che il Governo vi presenti un progetto di legge relativo entro la Sessione corrente? Bisognerebbe dire che tale strada non ha prospettiva alcuna di riuscita, cioè non lascia sperare di trovare società che vogliano assumerla.

Che cosa si direbbe inoltre applicando questi stessi principii teorici al passaggio del Moncenisio?

Il Parlamento ha fatto calcolo giustamente del van-

taggio che deriverà allo Stato, mercè questo passaggio anche come parte d'una grande linea internazionale tra il mar ligustico e Ginevra; e si vorrebbe con quei principii che questo vantaggio cessasse, ad onta della molto maggiore brevità in confronto della linea da Marsiglia a Ginevra.

Ma ciò non basta; stando ai principii medesimi, bisognerebbe conchiuderne che le spese di esercizio diventassero tali da non potersi sostenere che con eccessive tariffe, che allontanerebbero dalla nostra linea anche il movimento della Francia e ne caccierebbero la corrente verso Marsiglia, quindi pel mare o veramente per la linea litorale quando sarà costruita. Finalmente se fossero applicabili i ripetuti principii, bisognerebbe rinunciare all'idea tanto accarezzata da Carlo Alberto, della strada del Luckmanier, perchè con essi sarebbe facilissimo il dimostrare che, dovendosi superare i gioghi ed il Luckmanier tra Genova ed il lago di Costanza, e volendo ridurre a sviluppo orizzontale quelle salite, le provincie germaniche più vicine al lago di Costanza sarebbero più convenientemente approvvigionate dai porti del Baltico o dal mare del Nord, che non dal porto di Genova, malgrado la effettiva molto minor distanza che divide il ripetuto lago da questo ultimo porto.

Insomma, signori, se quei principii strettamente teorici fossero adottati, bisognerebbe che il Piemonte avesse ristretto la sua rete di strade ferrate nel guscio, per così dire, della pianura del Po, ed anche non avrebbe dovuto nè potuto estenderla molto, perchè, per coerenza di questi stessi principii applicati ad altri rispetti, ma più sempre alle strade ferrate, ne verrebbe la conseguenza che si dovesse ritornare a quei tempi che gli industriali francesi chiamano per ironia *les beaux temps des chemins de fer*, quando cioè, venti o venticinque anni fa, il Consiglio dei ponti e strade di Francia rifiutava ogni progetto di ferrovia che portasse la pendenza maggiore del 5 per mille. E questa sua determinazione fu la causa essenziale che in Francia ritardasse così lungamente lo sviluppo delle strade ferrate, e che lo Stato, per averne, dovesse sostenere spese di parecchie centinaia di milioni, tempo e spese che sarebbero state risparmiate, se si avesse lasciata più libertà alle società industriali, e non si fossero loro imposte condizioni così gravose che non potevano essere accettate senza che lo Stato facesse allora grandi sacrifici.

Ho fatto, signori, e me la perdonerete, questa digressione per mostrarvi che non istà l'obbiezione che ci venne fatta, dicendo che noi non vogliamo adottare la linea per il monte Sion, quantunque di tanto più breve, pel motivo che crediamo che vi si trovino delle forti pendenze, le quali si trovano anche sulla linea su cui abbiamo fatto la concessione. No, o signori, questo non fu punto il motivo, o almeno non fu certo il motivo principale pel quale noi abbiamo assolutamente respinta la linea del monte Sion.

I motivi per cui l'abbiamo respinta sono che da studi accurati e ripetuti risultò che, anche ammettendo su questa linea pendenze molto forti, conviene impacciarsi

in opere così gravi e così costose che esigerebbero un capitale enorme.

Il secondo motivo fu che questa linea attraversa un paese meno ricco e popoloso che non la linea scelta da noi, la quale, oltre al percorrere centri di popolazione sufficienti per se stessi, dà la mano facilmente a tutta la bella valle dell'Arve ed offre la facilità di fare da Mornex o da un punto vicino una diramazione verso Bonneville.

Se si volesse invece adottare la linea del monte Sion, come si farebbe un braccio di strada che arrivi a Bonneville, e, quando che sia, abbia ad essere prolungato sino a Sallanches?

In ultima analisi, la linea del monte Sion esigerebbe un capitale enorme, darebbe un introito di gran lunga minore, oltre al riuscire meno opportuna agli interessi dei territori vicini; il che tutto deve farla rifiutare senza che faccia d'uopo di considerarne le più o meno forti pendenze.

Ma vi è di più, o signori: dobbiamo pensare che qui non si tratta di fare una linea ad esclusiva nostra scelta, ma bisogna andare d'accordo col Governo di Ginevra. Il Governo di Ginevra aveva presentata la linea di cui ho accennato gl'inconvenienti; egli si è adattato alla linea proposta da noi, a malgrado che dicesse che in questa strada voleva, per quanto fosse possibile, mantenere facili le sue relazioni colla provincia di Faucigny.

Ora andate a dire a quel Governo che noi non vogliamo più nemmeno la linea da noi prescelta, e che vogliamo portarla al di là della catena montuosa che limita la pianura dell'Arve; sarebbe lo stesso che vederne respinta l'adozione dal Governo di Ginevra, principalmente dopo che si è fatta la concessione sulla più ragionevole e più conveniente linea.

Conchiudo dunque che impegno alcuno definitivo non ebbe mai il Governo col signor Veneti; che il Governo trattò con lui, sempre sotto condizione che il suo progetto fosse gradito e preferito dal Governo ginevrino, e che io non so poi come siano andati a finire nè i suoi studi, nè le sue pretese.

Quanto alla linea del monte Sion, per tutti i motivi che ho detto, che sono i giusti e i veri, e non perchè ci siamo lasciati spaventare dalle forti pendenze, abbiamo riconosciuto che quella linea non è assolutamente ammissibile, e che, nell'interesse reciproco dei due Governi, e per favorire nel miglior modo il Faucigny, la linea su cui abbiamo fatta la concessione è certamente la migliore.

Per questo non mi resta che a pregare la Camera di consentire a quel prolungamento di tempo chiesto dalla società, il quale mi pare pienamente giustificato dai motivi che addusse il ministro dei lavori pubblici nella sua relazione, e da quelli che si leggono nella relazione della Commissione.

CHENAL. Je remercie monsieur le ministre des travaux publics des renseignements qu'il vient de nous livrer. Je n'ai aucune assertion contraire à opposer à

ce qu'il vient de dire; seulement j'ajouterai, pour ma propre justification, que les observations que j'ai présentées m'ont été suggérées par une pétition par moi remise à monsieur le rapporteur, pétition que les auteurs ont oublié de signer, ce que j'attribue à une ignorance de nos usages parlementaires.

Il m'aurait été bien pénible de penser que le Gouvernement sarde eût changé d'avis.

Les tendances manifestées par des journaux et des députés de Genève pour que le chemin passât par le mont Sion avaient doublé mes craintes. Il m'a semblé que l'opinion genevoise se prononçait dans le sens que la voie ferrée serait changée, qu'en conséquence l'on ne passerait plus par le Faucigny.

D'après tout ce que je viens d'entendre, je me rassure, plein d'espérance qu'aucune innovation ne sera faite au projet qui nous est présenté aujourd'hui.

PRESIDENTE. Se nessuno domanda la parola, metto ai voti l'articolo unico della legge.

(La Camera approva.)

Si passerà alla votazione per squittinio segreto sul complesso della legge.

Risultamento della votazione :

Presenti e votanti	110
Maggioranza	56
Voti favorevoli	99
Voti contrari	11

(La Camera approva.)

Ora faccio presente alla Camera che non vi sarebbero in pronto salvo che relazioni di petizioni. Io non so qual numero ve ne abbia di apparecchiate, voglio sperare che ve ne siano molte; tuttavia dubiterei che la Camera potesse avere materia sufficiente al presente per le sue sedute.

Io quindi interrogherei la Camera se intenda aggiornarsi per un paio di giorni, onde lasciar campo ai lavori delle Commissioni e degli uffici: proporrei adunque alla Camera di sospendere le sue tornate sino a venerdì. All'ordine del giorno per venerdì vi sarà relazione di petizioni e quegli altri lavori che saranno preparati.

Se non ci sono osservazioni in contrario, s'intenderà approvata questa proposta.

(La proposta è approvata.)

Allora pregherei la Commissione generale del bilancio a volersi adunare domani a mezzodì nel IV ufficio, e gli uffici tutti a riunirsi alle due pomeridiane.

La seduta è levata alle ore 4 1/4.

Ordine del giorno per la tornata di venerdì :

Relazione di petizioni.