

## TORNATA DEL 3 DICEMBRE 1863

PRESIDENZA DEL COMMENDATOR CASSINIS, PRESIDENTE.

**SOMMARIO.** *Congedi. — Incidente sulla relazione di petizioni — In seguito si stabilisce il giovedì sera per quest' uopo. — Annunzio di distribuzione del 1° volume dei discorsi parlamentari del conte di Cavour. — Lettura di un disegno di legge del deputato Brofferio sull'elezione dei giurati — Si determina lo svolgimento per domani. — Volazione ed approvazione dell'intero disegno di legge ieri discusso per l'affrancamento dei canoni enfiteutici, livelli, ecc., dovuti a corpi morali. — Discussione del disegno di legge per l'esercizio da assumersi dallo Stato della ferrovia da Novara a Cava d'Alzo — Modificazioni accennate dal relatore Guglianetti — I deputati Valerio e Cadolini combattono la convenzione — Parole in difesa del ministro pei lavori pubblici Menabrea e del relatore Guglianetti — Repliche — Osservazioni in favore e istanze del deputato Morini — Approvazione dei quattro articoli dello schema — Rinvio dello squittinio segreto.*

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

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

**GIGLIUCCI**, segretario, espone il seguente sunto di petizioni:

9537. Settantasette artefici e lavoratori dell'opificio meccanico di Pietrarsa chiedono che lo stabilimento rimanga al Governo sia per uso militare, che civile, oppure venga concesso ai privati, ma per asta pubblica e con determinati *capitolati*.

9538. Filippini Emidio, da Monte San Vito, provincia d'Ancona, brigadiere foriere nella gendarmeria sotto Napoleone I, indi cursore sotto il Governo pontificio, dimesso, carcerato ed esiliato per opinioni liberali, porge istanza al Parlamento perchè si degni prendere in considerazione il suo misero stato e lo raccomandi quale danneggiato politico al Governo per una pensione od un sussidio.

9539. Undici costruttori navali di macchine, di Genova, rassegnano alla Camera una memoria contro il trattato di commercio italo-franco, facendo istanza perchè la Camera ne tenga conto nella discussione del medesimo.

9540. Lauro Antonino, di Piano, provincia di Napoli, capitano di prima classe nella marina mercantile, chiede che suo figlio, pilota di altura, sia esonerato dall'obbligo della leva per diritto già acquisito prima della promulgazione della legge sulla leva di mare 28 luglio 1861.

9541. Orecchia Giacomo e Podestà Simone, consoli dei piloti da grano in Genova, domandano di essere aggregati alla carovana dei facchini del porto franco, e qualora la loro corporazione venisse annoverata fra

quelle contemplate nel progetto di soppressione, siano provveduti di una pensione di riposo.

9542. I Consigli comunali di Campi, di Signa e di Rovezzano, prefettura di Firenze, si associano alle osservazioni contenute nella petizione sporta dal comune di Bagno a Ripoli contro il progetto di legge relativo al conguaglio dell'imposta fondiaria.

9543. Il gonfaloniere di Livorno (Toscana) trasmette una deliberazione di quel Consiglio comunale, nella quale sono accennate le modificazioni richieste da introdursi dalla Camera nel progetto di legge sul conguaglio dell'imposta fondiaria.

9544. Coreto, Greco e Giaconia, ricevitori generali e circondariali della provincia di Messina, reclamano contro il decreto 21 prossimo passato giugno, col quale furono ridotti a metà gli emolumenti loro assegnati.

9545. La Giunta municipale di Villanova del Battista, provincia di Principato Ulteriore, invoca la separazione di quel comune dal mandamento di Flumeri e la di lui aggregazione al mandamento di Ariano.

### ATTI DIVERSI.

**BUGGIERO.** Chiedo che la petizione 9540 del cittadino Antonino Lauro sia non solo dichiarata d'urgenza, ma di più che se ne faccia rapporto prima di ogni altra, allorquando verrà la Commissione delle petizioni a riferire alla Camera.

E siccome il Parlamento si è riconvocato già da 15 giorni e la Commissione delle petizioni non ha ancor dato segno d'essere svegliata, io vorrei che l'onorevole signor presidente invitasse la Commissione stessa e

TORNATA DEL 3 DICEMBRE

specialmente l'onorevole collega De Donno di volersi riunire per portare il suo esame e riferire sulle innumerevoli petizioni che sono presentate alla Camera.

**PRESIDENTE.** L'onorevole deputato Ruggiero propone che la petizione 9540 di Antonino Lauro sia riferita prima d'ogni altra. Questa sua domanda sarà esaminata dalla Commissione e, se ne sarà il caso, io credo l'accoglierà.

Non mi pare che sia il caso di una deliberazione, potendo essa dipendere da circostanze per avventura ignorate in questo momento dalla Camera e che solo la Commissione può conoscere ed apprezzare.

**RUGGIERO.** Si tratta di un cittadino il quale essendo esente per suo diritto dalla leva, ed il Ministero della guerra volendogli contendere questo diritto, costui è dichiarato renitente; e siccome si trova assente dal regno, perchè navigante, così io domando alla Camera che si riferisca sopra di essa prima che egli rientri nello Stato.

**PRESIDENTE.** Sarà dichiarata d'urgenza, ma il giudizio sulla maggiore o minore urgenza è un giudizio comparativo. Credo quindi che si debba lasciare alla Commissione la facoltà di tener conto, per quanto è possibile, del di lei desiderio.

**RUGGIERO.** Va bene, ma prego il signor presidente di avvertire la Commissione che voglia radunarsi.

**FABRIZI GIOVANNI.** Io prego la Camera a voler deliberare che la petizione 9543 sia inviata alla Commissione che si occupa del progetto di legge sulla perequazione dell'imposta fondiaria.

Questa petizione è del comune di Livorno (Toscana); in essa si rileva lo stato eccezionale del catasto in Livorno.

Questa quistione merita l'attenzione della Commissione e della Camera stessa, perchè pone pure in chiaro come parecchie spese provinciali siano addossate al comune di Livorno per l'anomalia che tuttora esiste di un comune il quale si confonde colla provincia.

**PRESIDENTE.** La petizione 9543 a cui accenna l'onorevole deputato Fabrizi sarà, come è devoluta di diritto, trasmessa alla Commissione che si occupa del progetto di legge a cui si riferisce la petizione medesima.

Hanno fatto alla Camera i seguenti omaggi:

Il ministro della guerra — Relazione del luogotenente generale conte di Pettinengo intorno all'andamento ed al risultato degli esami di concorso per l'ammissione agli istituti superiori militari, copie 440;

Scoti Francesco, da Firenze — Osservazioni sul rapporto letto nell'adunanza generale degli azionisti della *Banca Nazionale* intorno al progetto di statuto per la *Banca d'Italia* presentato al Senato del regno, copie 300;

Il senatore del regno Giorgio Pallavicino — Suo scritto intitolato: *Il giornale Il Diritto e Giorgio Pallavicino*, copie 255.

L'onorevole deputato Avezzana scrive che per indisposizione di salute non può intervenire alla Camera.

Se non vi sono opposizioni, gli sarà accordato un congedo di dieci giorni.

(È accordato).

Il deputato Longo scrive che per cagioni d'indisposta salute non può intervenire alle sedute della Camera. Nel portare quest'annunzio alla Camera io la prego di accordargli un congedo di dieci giorni.

(È accordato).

Il deputato Garofano scrive che per motivi di salute non può intervenire alla Camera.

Se nessuno si oppone gli sarà accordato un congedo di dieci giorni.

(È accordato).

Mi è grato annunziare alla Camera che, coerentemente ai suoi ordini, si trova di già stampato il primo volume dei discorsi parlamentari del compianto conte Camillo di Cavour. Questo volume sarà distribuito nella corrente settimana, ed entro l'anno si spera che ne potrà essere stampato un altro volume.

Si procede all'appello nominale per lo scrutinio segreto della legge relativa all'affrancamento dei canoni enfiteutici, livelli, censi, decime ed altre prestazioni territoriali dovute ai corpi morali.

(Segue la deposizione dei voti).

**PROGETTO DI LEGGE DEL DEPUTATO BROFFERIO SULL'ELEZIONE DEI GIURATI.**

**PRESIDENTE.** Do lettura di un disegno di legge proposto dal deputato Brofferio, essendone stata autorizzata la lettura dagli uffici.

« Art. 1. Rivedute ed approvate le liste di cui negli articoli 58, 59 e 60 della legge 13 novembre 1859 sull'ordinamento giudiziario, il sindaco convoca gli iscritti al capoluogo del comune onde procedere all'elezione dei giurati nella proporzione di un individuo per ogni 400 abitanti.

« Se il comune ha meno di 400 abitanti, gli elettori giurati eleggono tuttavia un individuo.

« Il numero degli abitanti di ogni comune si desume dall'ultimo censimento ufficiale, ed è determinato dal sindaco nell'avviso di convocazione.

« In caso di non seguita elezione, provvederà il sindaco per estrazione a sorte fra gli iscritti nel comune.

« Art. 2. L'assemblea elettorale per l'elezione dei giurati avrà luogo in ogni anno nella prima quindicina di ottobre e sarà presieduta dal sindaco.

« I nomi degli individui designati dall'assemblea elettorale sono immediatamente trasmessi al prefetto della provincia, il quale per ogni circolo di assise forma una lista generale per ordine alfabetico di tutti i giurati eletti in ciascun comune.

« Art. 3. I presidenti delle Corti, dei tribunali, ed i giudici non potranno, sotto pena di nullità, manifestare in qualunque modo direttamente o indirettamente la loro opinione pei fatti risultati dal pubblico dibattimento a cui presiedono.

« Art. 4. L'articolo 480 del Codice di procedura penale, nella parte che concerne il riassunto del presidente della Corte d'assise, è abrogato.

« Art. 5. Sono abrogati gli articoli 63, 64, 65, 66 della legge sull'ordinamento giudiziario ed ogni altra disposizione contraria alla presente legge. »

Prego ora il deputato Brofferio di dichiarare in qual giorno intende di sviluppare la sua proposta.

**BROFFERIO.** Io sono agli ordini della Camera. Domani o dopo domani, quando crede il signor presidente.

**PRESIDENTE.** Se crede di svolgerlo adesso...

**BROFFERIO.** Al momento, no.

**PRESIDENTE.** Allora sabato.

**DI SAN DONATO.** Il presidente si ricorda che la seduta di sabato è fissata per le interpellanze dell'onorevole D'Ondes-Reggio per i fatti di Sicilia.

**BROFFERIO.** Credo che la discussione sarà presto esaurita.

**PRESIDENTE.** Se la Camera lo crede, dopo le interpellanze D'Ondes-Reggio.

**FABBRICATORE.** Io propongo che lo svolgimento di questa proposta di legge sia fatto domani.

**BROFFERIO.** Io sono d'accordo.

**PRESIDENTE.** Se non vi sono osservazioni in contrario avrà luogo domani.

**MOZIONE PER LA RELAZIONE DI PETIZIONI.**

**MELCHIORRE.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Su qual argomento?

**MELCHIORRE.** Sull'argomento non ha guari messo avanti dall'on. Ruggiero in ordine ai lavori sospesi dalla Commissione delle petizioni. Siccome io veggio presente l'onorevole presidente della Commissione stessa desidererei che si compiacesse dirci se sia in grado di riprendere i suoi lavori, perchè si tratta di cosa che interessa tutto il paese.

**DE DONNO.** La Commissione delle petizioni, della quale ho l'onore di essere presidente, è stata sempre pronta ad intraprendere i suoi lavori, pe' quali tutto è allestito, e lo avrebbe fatto, senza il bisogno di essere risvegliata da chi che sia, se ne assicurò l'onorevole Ruggiero, che non ebbe la compiacenza di attendere il mio ritorno al posto per far la mozione, se la Camera lo avesse ordinato: ad essa sola appartiene il decidere se e quando dovrà aver luogo una o più sedute al riguardo. Per il che mi limito a dichiarare che la Commissione è agli ordini della Camera.

Sono dolente poi di partecipare che il mio amico conte Ricciardi mi ha inviata la sua demissione da componente, pel settimo ufficio, della Commissione generale delle petizioni con preghiera di essere surrogato.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Ricciardi avendo chieste le dimissioni da membro della Commissione delle petizioni, inviterei il settimo ufficio al quale apparteneva

l'onorevole Ricciardi quando ve l'ha nominato, a volersi convocare per divenire alla nomina di altro commissario.

In quanto poi alla domanda fatta dall'onorevole Melchiorre sta alla Camera di fissare il giorno in cui intende si faccia la relazione delle petizioni.

**MELCHIORRE.** Io proporrei sabato a sera se non dispiace alla Camera.

**DI SAN DONATO.** Io faccio osservare che essendosi rinnovati gli uffici, l'ufficio dal quale era stato nominato a commissario delle petizioni l'onorevole Ricciardi non esiste più; quindi il settimo ufficio dovrebbe nominare due commissari.

**ERCOLE.** Darò uno schiarimento.

I commissari per le petizioni non furono rinnovati, perchè, a termini del regolamento, durano per l'intera Sessione.

**PRESIDENTE.** Risultamento della votazione sul progetto di legge per l'affrancamento dei canoni enfiteutici, livelli, censi ed altre prestazioni territoriali:

Presenti . . . . .	203
Votanti . . . . .	203
Maggioranza . . . . .	102
Voti favorevoli . . . . .	176
Voti contrari . . . . .	27

(La Camera approva).

Essendosi chiesto che si fosse fissato un giorno di seduta per le petizioni, si era proposto dall'onorevole Melchiorre che si fissasse per la sera di sabato una seduta straordinaria.

**CASTAGNOLA.** Parmi che fra tutti i giorni quello di sabato sera sia precisamente il più inopportuno, perchè stante l'occasione della domenica, sogliono assentarsi da Torino molti deputati.

Quindi io crederei che sarebbe più conveniente stabilire un'altra sera, per esempio il giovedì, come si faceva nell'altro periodo della Sessione.

**PRESIDENTE.** Allora se non c'è opposizione s'intenderà fissata la sera di giovedì prossimo, e così di seguito, per la relazione delle petizioni.

(La Camera approva).

Quanto alla nomina del commissario delle petizioni, rimane adunque inteso, che il settimo ufficio si compiacerà di riunirsi per procedere alla nomina d'altro in sostituzione dell'onorevole Ricciardi.

**DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA CESSIONE AL GOVERNO DELL'ESERCIZIO DELLA FERROVIA DA NOVARA A CAVA D'ALZO.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione sul progetto di legge per cessione al Governo dell'esercizio della ferrovia da Novara a Cava d'Alzo.

Leggo gli articoli:

« Art. 1. È approvata la convenzione stipulata in data 7 luglio 1863 fra i ministri delle finanze e dei la-

avori pubblici rappresentanti lo Stato, ed i signori Thomas Collet, Sandras Th., Carlo Bruce e Niccolò Philip-pot Leader, concessionari della ferrovia da Novara a Cava d'Alzo, in virtù della quale lo Stato assume, per tutta la durata della concessione, l'esercizio della ferrovia suddetta, mediante l'osservanza dei patti e condizioni pattuite nella concessione stessa, colle modificazioni risultanti dall'esemplare unito alla presente legge.

« Art. 2. Tutti i prodotti del servizio della linea sud-detta saranno versati nelle casse dello Stato.

« Art. 3. È autorizzata sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1863 la spesa di lire 95,000 per far fronte alle spese di esercizio della nuova linea, le quali rimangono a carico dello Stato. La spesa sud-detta sarà da portarsi in aumento ai capitoli 29, 30, 31 e 33 del bilancio medesimo, nel modo che verrà stabilito con decreto reale.

« Art. 4. È parimente autorizzata la spesa di lire 50 mila da portarsi sul bilancio dei lavori pubblici per l'anno 1863 in aumento del capitolo 35 del bilancio medesimo pel versamento nella cassa della società del 40 per cento del prodotto lordo ad essa devoluto. »

È accordata la parola all'onorevole relatore per alcune modificazioni concertate dalla Commissione.

**GUGLIANETTI, relatore.** La legge attuale fu presentata nella tornata del 14 luglio, e si supponeva che potesse questa strada ferrata essere esercitata per i cinque ultimi mesi dell'anno corrente. A tal fine all'articolo 3 il Ministero aveva chiesto iscriversi nel bilancio 1863 la somma di lire 95,000 per far fronte alle spese di esercizio della nuova linea, e all'articolo 4 lire 50,000 per rimborso alla società sui prodotti presunti dello esercizio.

Siccome però in seguito al ritardo nella discussione della legge, anche l'esercizio non potè essere cominciato, e tutto al più potrà esserlo nel corrente dicembre, quando la legge sia approvata, la Commissione ha creduto di dover ridurre d'alquanto queste somme come non necessarie allo scopo.

Quanto all'articolo 3° invece di 95,000 si propongono L. 40,000. Non può proporsi una somma minore, perchè oltre all'ordinario esercizio bisogna provvedere anche a spese di primo impianto inevitabili all'aprirsi di un esercizio.

Quanto all'articolo 4° invece di L. 50,000 si proporrebbero sole L. 10,000, parte prodotto presumibile dell'esercizio di un mese, che potrà spettare alla società.

Così, nella convenzione, la Commissione proponeva, d'accordo credo col Ministero, la soppressione dell'articolo 10: ma avendo in seguito osservato che il 2° ed il 3° capoverso si potevano conservare, perchè sanzionano un beneficio riservato al Governo nell'eventualità che il prodotto superi le L. 18,000 per chilometro, invece di sopprimere l'intero articolo non si toglierebbe che il primo capoverso, lasciando sussistere le altre due parti.

Queste sono le variazioni che in seguito al ritardo della discussione si sono introdotte.

**PRESIDENTE.** Dunque all'articolo 3 ove sta scritto lire 95,000 si leggerà lire 40,000, ed all'articolo 4 ove è detto lire 50,000 si dirà 10,000.

All'articolo 10 della convenzione, ove la Commissione proponeva la soppressione dell'intero articolo s'intenderà soppressa solamente la prima parte dell'articolo stesso.

**MENABREA, ministro per i lavori pubblici.** Non ho difficoltà di accettare il progetto della Commissione. Solo mi riservo di spiegare i motivi che avevano indotto il Ministero ad estendere la convenzione non pure alla linea esistente, ma anche a quelle che potessero venir fatte in prolungamento della linea attuale.

**PRESIDENTE.** La discussione generale è aperta. Il deputato Valerio ha la parola.

**VALERIO.** Sorgendo a parlare contro questo progetto di legge io obbedisco ad un impegno arduo, increscioso che ho preso verso me stesso, e che per quanto arduo sia ed increscioso io tengo per sacro, ed adempirò in questa come in altre circostanze, quella cioè di avvisare ogni volta che, a mio parere, i ministri deviano da quelle massime e da quei principii, per rappresentare i quali sono essi al potere: e quanto a me quello d'impedire per quanto posso cotali deviazioni.

Tanto il Ministero quanto la Commissione nel presentare alla vostra approvazione questo progetto di legge non hanno nascosto nè a sè stessi, nè a voi che si trattava d'imporre un onere alle finanze.

Non credo d'aver bisogno di ricordare le parti della relazione sì del Ministero che della Commissione in cui molto chiaramente questo è dichiarato. Noterò solo come tanto il Ministero quanto la Commissione hanno creduto di poter passare sopra di ciò, considerando che quest'onere non fosse grave. Il Ministero lo valuta da 21 a 26 mila lire annue, la Commissione lo dice non sensibile.

Per valutare cotesto apprezzamento noto che bisognerebbe conoscere la sensibilità della Commissione. Io dico invece che tuttavolta che si tratta d'imporre degli oneri alle finanze, tuttavolta che le finanze devono assumersi un danno, ciò può farsi solo quando vi sia una ragione grave di farlo, quando vi sia un corrispettivo. Io dico che non può proporsi mai di addossare allo Stato un impegno qualunque che gli sia dannoso.

La Commissione ha creduto di potere in qualche modo difendere il suo sistema interpretando alcuni altri nostri voti.

E ciò serva d'esempio alla Camera, del come sia necessario di essere in questa materia severissimi, perchè le concessioni dall'una all'altra a poco a poco si estendono, e non sapete poi più dove andrete.

La Commissione vi dice di questo sistema di caricare gli oneri e di far dei danni non sensibili alle finanze, che « esso è un'applicazione del principio proclamato e sancito dal Parlamento, che quando si tratta

di ferrovie costrutte senza alcun aggravio dello Stato, questo possa (permettendolo le condizioni locali) assumerne l'esercizio a patti ragionevoli per modo da non averne sensibile danno. »

Questa parte del ragionamento della Commissione si fonda in prima su di un materiale cambiamento di termini.

Io non conosco alcun caso, in cui trattandosi di cose già fatte, il Parlamento abbia creduto necessario di far di codesti sacrifici. Io capisco, ed ho concorso col mio voto ancora a farlo, che trattandosi di strade da costruirsi, di strade rispondenti a bisogni importanti, trattandosi di dare spinta ed incoraggiamento all'industria privata, lo Stato si assuma degli aggravii.

Ma questo non è certo tal caso. Ed io spero non abbia ad essere il primo, in cui si voglia chiamar lo Stato a sobbarcarsi a sacrifici per una strada già costrutta, per una intrapresa già costituita.

Portata però anche la questione su questo terreno occorre di esaminare la portata vera di questi sacrifici che si vogliono addossare alle finanze, di questo danno che il Ministero chiama non grave, e la Commissione chiama non sensibile.

Io ho domandato per mezzo della Presidenza gli elementi di calcolo sopra cui si fondava il Ministero per istabilire che il danno che avranno le finanze da questa concessione sarà di 21 a 26 mila lire nei primi tre anni; ma io debbo confessare che l'esame di quei documenti non mi ha dato un'idea molto seria dell'esame che il Ministero abbia fatto precedere a questa trattazione.

Questi documenti che ho sott'occhio non sono altro che una filza di cifre indicanti dei prodotti che si dicono presumibili. Ma l'origine di questi prodotti, il modo con cui sono stati calcolati, d'onde e come si sperino, insomma qualche cosa che in qualche modo possa dar mezzo ad un controllo serio, al controllo che deve fare il Parlamento in queste carte non c'è. Anzi ho trovato perfino alcune incongruenze che mi hanno fatto supporre che la cifra finale sia stata stabilita prima delle cifre intermedie.

Per esempio, io trovo due partite di vino: una è di lire 7650; il vino dunque sopra questa linea deve rendere lire 7650; io non so d'onde venga il vino, se si porti da Novara alle cave o dalle cave a Novara; ma ciò non basta; trovo che la stessa derrata è ancor portata per un'altra partita di lire 6940.

Ma lasciamo l'esame di questi documenti; accettiamoli anche per il momento come sono.

Il risultato di questi documenti, vi dice il Ministero, è cotesto, che nei primi tre anni si avrà da 21 a 26 mila lire all'anno di perdita.

Ma il controllo vero di queste cifre, il vero esame dei conti su ciò che possa dare questa linea non lo possiamo aver noi altrimenti se il Ministero non ha la cortesia di portarci gli elementi di calcolo che possono darci la via d'arrivarvi. Noi li abbiamo questi mezzi: le strade ferrate a quest'ora non sono più un segreto.

Io non credo di venir qui a parlare di tecnicismo, parlando della rendita possibile di questa linea.

La strada di cui si tratta, per quanto si può raccogliere dai documenti trasmessi, sarebbe di 43 chilometri fino alle cave d'Alzo da Novara, e di 37 chilometri fino a Gozzano da Novara; imperocchè appare dalla convenzione che vi è sottoposta, che s'intende di aprirla prima sino a Gozzano, poi fino alla Cava d'Alzo. Il supposto d'una rendita di lire 324,000 all'anno (sono le cifre del Ministero) per la linea intiera risponde a qualche cosa di più di lire 7500 al chilometro.

Il supposto di lire 287,000 all'anno per la linea da Novara a Gozzano che è di 37 chilometri, risponde a lire 7750 al chilometro.

Ora io domando a chi conosce per qualche poco l'importanza e l'estensione delle valli e della popolazione a cui si vuol chiamata questa linea a servire, se queste cifre non si scorgano, senza bisogno di grandi calcoli, nè d'altri documenti, evidentemente esagerate.

Io non vengo a fare della statistica; so bene che le cifre statistiche possono servire a molti usi diversi. Io mi atterro molto più volentieri a ciò che mi danno gli esempi complessivi, e di questi esempi complessivi, lo sa il Ministero, lo sa la Camera, ne abbiamo in tutta Italia e specialmente in queste antiche provincie dove si fecero di queste piccole linee più che altrove.

Io credo di non esagerare affermando che questa linea non potrà dare, specialmente per i primi dieci o quindici anni, che tutto al più cinque o sei mila lire. E se voi calcolate sopra questa base cominciate a trovare che il 60 per cento ridurrà il corrispettivo dell'esercizio delle 4500 lire calcolate dal Ministero a 3000 od a 3600 lire.

Per trovare però il danno manca ancora un elemento, quello della spesa vera dell'esercizio.

Dice il ministro, e lo conforta colle cifre che sono scritte in quel foglietto di carta che ho sott'occhi, che la spesa sarà di 221,500 lire per la linea intera che risponde a 5151 lire a chilometro, e di 198,500 per 37 chilometri da Novara a Gozzano, e così di 5365 lire a chilometro.

E per confermare i risultati che si ricavano dalle cifre scritte in quel foglietto il ministro vi ricorda nella sua relazione che due linee, quella da Torino a Pinerolo, e quella da Alessandria ad Acqui, si eserciscono (prendo l'ultima cifra) l'una con lire 5860 64 al chilometro, la seconda con lire 5157 17 al chilometro.

Ammettiamo anche per avere una base meno contestata che le cifre portate nella relazione del Ministero, per l'esercizio delle ferrovie di Pinerolo e di Acqui, rappresentino la vera spesa, il che non è; io dico: come si può paragonare la linea di Pinerolo e quella d'Acqui con quella da Novara alla Cava d'Alzo sia per l'estensione, sia per l'altimetria della linea, sia per la specialità del commercio? Nelle due linee di Pinerolo e di Acqui le pendenze, tutti lo sanno, stanno in limiti molto ristretti, specialmente in quella di

Acqui; in quella da Novara alla Cava d'Alzo possono andare...

**GUGLIANETTI, relatore.** C'è quella di Pinerolo.

**VALERIO...** sino al 20 per mille; e l'onorevole Morini, che fu con me membro di quella Commissione che propose alla Camera la concessione della linea a cavalli da Novara alla Cava d'Alzo, mi farà fede come negli elementi di calcolo che allora ci furono dati per rendere ragione di quella convenzione, si riputasse necessario di giungere sino a quel limite; il che vuol dire che occorre per quella linea un materiale speciale.

Nella linea di Pinerolo e in quella d'Acqui il movimento è ad un dipresso eguale nei due sensi.

Nella linea di Novara alla Cava d'Alzo un quarto forse del movimento sarà procedente da Novara alle cave, il resto è discendente, movimento di pietrame, movimento di legname e di simili altri prodotti che si sperano da quelle valli; il che vuol dire che la metà del materiale bisogna condurlo una volta almeno senza corrispettivo.

Quindi questo paragone non istà.

Ma, io lo dissi già altra volta alla Camera, e lo ripeto, non è vero che le cifre le quali sono portate nella relazione del ministro, e che furono ricavate dalle relazioni presentate alla Camera sul costo delle linee delle strade ferrate costrutte dallo Stato, rappresentano il vero corrispettivo del servizio di quella linea. Io non voglio, nè posso entrare in una discussione minuta per dimostrare che quelle cifre non sono vere, ma darò una dimostrazione complessiva.

L'ho già data altra volta e non ho mai sentito alcuno che abbia saputo rispondermi.

Noi abbiamo nel paese delle linee servite, non dallo Stato, ma da società; le società non possono far passare da una categoria ad un'altra certe spese, le spese devono sortire dalla loro borsa, e per conseguenza alla fine dei conti si trovano; tutti i gruppi vengono al pettine, come dice un proverbio volgare.

La strada ferrata da Santhià a Biella non si potè mai far servire con una spesa minore di 7000 lire al chilometro; la strada ferrata da Santhià a Biella ha un commercio regolare, le sue pendenze non superano il dieci per mille. Da ciò ne deduco, e dico che la linea da Novara alle cave d'Alzo non si può esercitare a meno di 7000 lire al chilometro. Mettete adunque a 7000 lire il chilometro il costo del servizio, e voi vedrete bentosto dove si va; le 21 o 26 mila lire previste dal ministro in perdita pello Stato diventeranno 120, 130, 140 mila lire all'anno.

Ma, dice il progetto ministeriale, ciò non sarà che per tre anni; dopo, se non basteranno, le faremo pagare 6000 lire (ciò è scritto in uno degli articoli della convenzione).

Bene; sei mila lire contro sette mila, non sarà più che mille lire al chilometro di perdita, e così solo 40 a 45 mila lire all'anno.

Ciò, secondo me, è già troppo, poichè lo Stato le

dovrebbe perdere senza alcuna ragione; ma le pagheranno poi queste 6 mila lire?

Io, se avessi da dirvi quello che penso, credo che non le pagheranno, perchè la strada non le renderà. E allora verrà alla Camera un altro progetto di legge col quale, seguitando i principii che voi avrete sanciti se approvate il presente, si dirà che la strada non rende, e che bisogna che lo Stato faccia la differenza; e allora voi seguendo i principii su cui è fondata questa legge, dovrete passare avanti, e lo Stato pagherà anche allora.

Sarebbe opportuno ed istruttivo il fare un po' di storia di questa concessione. Io ho avuto l'onore di essere relatore della Commissione che presentò alla vostra approvazione la concessione della strada ferrata a cavalli da Novara a Cava d'Alzo; ed avendo avuto occasione di esaminare nei suoi particolari con qualche precisione questa intrapresa, ho potuto vedere la via che si tiene in queste faccende e pur troppo sempre col risultato in favore.

Anche allora si portarono davanti alla vostra Commissione dei conti per far vedere che l'intrapresa era buona; ma questi conti reggevano ben poco all'esame, per modo che fu posta la questione, se la Commissione dovesse entrare a dare un avviso sopra il reddito presumibile di quella linea.

Ma allora si oppose: perchè entrare ad esaminare quello che vogliono fare questi signori? Essi la fanno a spese loro, non ci domandano nulla... cioè ci domandavano, e noi abbiamo loro concesso i terreni che si erano già espropriati dallo Stato per un'altra linea che in tempo passato si doveva fare per quella via; dunque non vi domandano nulla, od almeno vi domandano quel poco di terreno, e perchè volete entrare in questo esame? I capitalisti che mettono i loro capitali la sanno più lunga di voi.

Questi principii sono veri, e la vostra Commissione non voleva, nè poteva contrastarvi; ed inseriva quindi nella relazione alcune frasi che sembrano scritte in preveggenza di quel che succede oggi. Tali frasi sono queste:

« La vostra Commissione credette di non addentrarsi in quegli elementi di cui viene formato il progetto della ferrovia e che riflettono specialmente il rendimento delle operazioni finanziarie in ragione del capitale necessario all'impresa, delle spese d'esercizio e del prodotto presumibile. »

Ma siccome ad alcuni membri della vostra Commissione d'allora era venuto in mente che di questo giudizio favorevole della Commissione si potesse qualcheduno prevalere per trovar quei capitalisti futuri di cui si parlava, ma che probabilmente non c'erano ancora, che forse l'autorità del Parlamento stesso nel sancire questa legge potesse servire d'argomento finanziario, potesse giovare a condurre il gregge che uno spiritoso francese chiama *des moutons*, cioè il gregge degli azionisti, volle la Commissione che fosse ben dichiarato ch'essa non c'entrava, ma che non ammetteva per

nulla l'importanza di quei documenti. E ciò pure disse con parole che paiono scritte in preveggenza di quello che oggi succede.

Quelle parole sono le seguenti:

« Nè, a questo riguardo, si può passare sotto silenzio che neppure gli elementi del prodotto di cui si tratta, e che le vennero sottoposti, non si ravvisano tali per cui la vostra Commissione possa essere in grado di formarsi e d'esprimere alcun giudizio... »

Noti la Camera la temperanza e la chiarezza della dichiarazione: « ...alcun giudizio fondato sul tornaconto degli azionisti e dei capitalisti che avranno ad impegnarsi in questa speculazione. »

Ebbene, che cosa accade? Accade che si viene alla Camera cominciando a chiedere poco. Se alcuno cerca di conoscere l'importanza della cosa, gli si dice: che c'entrate voi? Poi quando la cosa è fatta si viene di nuovo alla Camera e si dice: quest'affare non rende abbastanza, e lo Stato paga.

V'ha ancora un altro lato di questa questione da esaminare.

V'ha una domanda che non è stata fatta dalla Commissione che presenta l'attuale disegno di legge alla vostra sanzione, ed a cui vi ha bene un poco di risposta in preventivo del ministro, ma che a me pare ben poco sufficiente, ed è questa: perchè quella linea che alla prima vostra Commissione appariva di poca rendita anche esercita a cavalli, perchè ora la si vuol esercire colla locomotiva? Il ministro vi dice che ciò è nella previsione della realizzazione di un certo desiderio che aveva la società attuale di prolungare quella linea. Questo desiderio ora è scomparso.

La Commissione molto saviamente ha troncato questo sistema di concessione per desiderio, per presunzione ed il Ministero ha aderito. E perchè dunque si vuole or tuttavia esercire questa strada ferrata colla locomotiva?

Il servizio di quella piccola valle si può fare abbastanza utilmente e con poco sacrificio a cavalli; perchè lo volete fare con molti sacrifici a vapore? Dov'è il vantaggio? E per chi? È di qualche importanza che i 43 chilometri da Novara a Cava d'Alzo siano percorsi in un'ora o che si impieghino tre ore a farli?

Io lascio a quelli che conoscono l'importanza del tempo e il valore delle transazioni commerciali che possono farsi in quelle valli il dare il loro avviso.

L'importanza di quella strada consiste nel facilitare la discesa dei prodotti pietrosi di quella cava. Ora per questi prodotti poco importa che arrivino a Novara due ore prima o dopo, purchè si abbiano a buon mercato.

Dunque non capisco perchè si voglia ora fare il servizio colla locomotiva. Oltreciò poi, stabilito a quel modo che si debba quella linea servire con locomotive, si vien dicendo che conviene di addossare questo servizio allo Stato, perchè lo Stato è proprietario della linea da Novara al Ticino.

Ma è vero o non è vero che si tratta di smettere

questa linea? E perchè dunque facciamo noi oggi questo, e non aspettiamo che lo facciano i futuri acquirenti, che saranno molto probabilmente, a quello che si dice, le *Lombardo-Venete*?

L'onorevole Guglianetti, che è pure amministratore delle *Lombardo-Venete*, ci potrà dare la sua opinione in proposito. Io per me son d'avviso che questo esercizio passivo quella società se lo farà pagare a contanti e caramente, e certo non meno di un milione di lire.

**GUGLIANETTI, relatore.** Uh!

**VALERIO.** Non basterà un milione, e chi fa *uh!* è pregato a dare delle ragioni.

E cotesto sacrificio di un buon milione a cosa fatta non si potrà rifiutarlo, e bisognerà bene che lo facciate quando avrete votata questa legge.

Signori, io conchiudo. O piccole o grandi le spese, questo sistema di compiacenze, questo sistema di piccoli aggravii bisogna smetterlo, se volete che noi entriamo in un'amministrazione seria. (*Bene!*)

È tempo che ci mettiamo sul serio nella mente che la cassa dello Stato è il sito ove si raccolgono i frutti del sudore dei contribuenti, non è una cassa di beneficenza. Ed io credo che se voi, miei colleghi, appoggerete francamente questo sistema, voi renderete un servizio ai ministri, perchè così toglierete loro quelle seccature, quelle pressioni che qualche volta forzano i ministri stessi per una via in cui per loro stessi, consultando la loro sola coscienza, non si metterebbero di certo.

**MENABREA, ministro pei lavori pubblici.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Parli.

**MENABREA, ministro pei lavori pubblici.** L'onorevole deputato Valerio esordiva col muovere vivi rimproveri al Ministero e col dargli una lezione sulla necessità delle economie. Parmi che questa lezione egli la indirizzasse anche indirettamente alla Camera, poichè questa, nell'ordine del giorno accennato dall'onorevole oratore, esprimeva il desiderio che lo Stato assumesse l'esercizio delle strade ferrate che si diramassero da quelle dello Stato in ragione del 50 per cento del prodotto lordo.

È ben vero che con tal ordine del giorno la Camera non imponeva un obbligo assoluto al Governo di entrare in questa via, ma pure mostrava la sua volontà che l'industria, lo sviluppo delle strade ferrate fosse favorito per quanto era possibile. In conseguenza il Ministero nel sottoporre alla vostra sanzione la convenzione, così vivamente impugnata dall'onorevole Valerio, non ha fatto altro che ubbidire ai sentimenti giusti e ragionevoli della Camera, dai quali in parte soltanto si permetteva di scostarsi al fine di meglio tutelare gl'interessi finanziari dello Stato.

Debbo ora entrare in alcuni particolari sopra la vertente questione, e spero di dimostrare che il contratto sottoposto alla vostra approvazione non ha veramente tutti i difetti finanziari che gli vennero apposti.

Anzitutto l'onorevole deputato Valerio metteva in

TORNATA DEL 3 DICEMBRE

dubbio le cifre che furono somministrate e dalle quali vennero desunte le spese occorrenti per l'esercizio della strada ferrata da Novara a Cava d'Alzo. Mentre io accetto pienamente la responsabilità delle cifre contenute nella relazione, debbo notare che esse non furono, come pare supponga l'onorevole opponente, messe a caso, ma risultarono da studi attenti, compiuti da persone assai versate nella materia, e che conoscevano la località attraversata dalla strada ferrata di cui ci intratteniamo.

Di più dirò che queste cifre furono controllate da un'amministrazione che certamente non è molto corriva ad assumere impegni verso le società private per favorirne gli interessi a scapito di quelli dello Stato, ma che pure in questo caso ha dovuto arrendersi alla evidenza dei calcoli.

D'altronde se il signor deputato ingegnere Valerio non era appagato di queste cifre, io avrei potuto, ove egli ne avesse mostrato il desiderio, metterlo in relazione colle persone che le verificarono, e sono persuaso che anch'egli avrebbe riconosciuto che gli ingegneri del Governo non le avevano poste a caso, ma bensì dopo un minuto e severo esame.

Adunque dipendeva da lui l'accertarsi di questa cosa.

Signori, ripeto, quando l'amministrazione cui ho affidato l'esame di questo progetto mi indicò la cifra di 6000 lire come la spesa probabile dell'esercizio, io non ho dubitato di tenerla vera, e ciò tanto più perchè la vidi coincidere con molte altre spese di esercizio di strade che esistono qui nel Piemonte.

Citerò infatti ad esempio quelle per la strada da Mortara a Vigevano, che sono valutate in 6500 lire per l'esercizio del 1862; da Cavallermaggiore a Bra che ascendono a 7000; da Alessandria ad Acqui che sono pur valutate in 6550; per quella da Chivasso ad Ivrea che importano anche la cifra di 6500; per quella infine da Santhià a Biella che montano a 7000 lire.

Queste cifre, come vedete, signori, coincidono a un dipresso con quella che venne fissata per l'esercizio della strada ferrata da Novara a Cava d'Alzo.

Ma devesi notare anche un altro fatto, non osservato dall'onorevole Valerio, e si è che all'articolo 12 è detto che il numero dei convogli tra Novara e Gozzano sarà di due per viaggiatori e misti di andata ed altrettanti di ritorno; il numero quindi dei convogli è limitato al minimo possibile, e in conseguenza se per altre linee si hanno anche tre e più convogli al giorno, vi sarà una spesa alquanto maggiore di quella che è richiesta per linee che non si trovano in condizioni eguali a quella di cui si tratta. E questo sarà tanto più evidente ove si noti che l'ipotesi fatta dall'onorevole preopinante, cioè che le pendenze sulla linea da Novara a Gozzano e da Gozzano alla Cava d'Alzo sieno tali da richiedere un materiale particolare è del tutto infondata, poichè ricevo dall'ingegnere capo della provincia di Novara, commissario del Governo per la costruzione di questa strada ferrata, che la pendenza massima da Novara a Gozzano è dell'8, non del 20 per 1000.

**VALERIO.** Io non ho detto ciò....

**MENABREA, ministro pei lavori pubblici.** ...e da Gozzano a Cava d'Alzo è di 6,98 per 1000.

Come ben vede l'onorevole Valerio stiamo nei limiti delle pendenze delle strade esercitate nei dintorni di Torino, cioè della valle del Po; e quelle d'Ivrea, di Biella, di Pinerolo e di Saluzzo hanno pendenze maggiori di quelle che furono accertate per questa linea.

**VALERIO.** Domando la parola per un fatto personale.

**MENABREA, ministro pei lavori pubblici.** Ora, chi ha pratica dell'esercizio di strade ferrate, sa anche che con queste pendenze esso si può fare con materiale ordinario, senza ricorrere ad un materiale speciale.

Sembra ancora potersi inferire dal discorso dell'onorevole Valerio che il movimento su questa strada ferrata non sarà tale da poter somministrare col 60 per cento il prodotto di 6000 lire per l'esercizio di cadun chilometro.

Io prego di considerare che questo corrispettivo è fissato per soli tre anni, e che se dopo i tre anni il prodotto non è tale da potere col 60 per cento compensare la somma di 6000 lire al chilometro, il Governo ha il diritto di percepire dalla società 6000 lire per chilometro sopra il prodotto lordo.

Il movimento adunque, sia pure più o meno grande, ciò non interessa il Governo, il quale ha sempre diritto di percepire 6000 lire per chilometro, e quando il prodotto lordo è al disotto di un certo limite, e quando il 60 per cento non basta per soddisfare a questa esigenza.

Tuttavia, checchè ne dica l'onorevole deputato Valerio, credo che la valle attraversata da questa strada sia abbastanza popolata e ricca per somministrare anche un discreto movimento, giacchè tutti sanno come questa linea conduce al lago d'Orta, centro d'una popolazione non piccola, ed industrie, la quale per i suoi traffici è in continuo movimento, e che essa tocca località abbastanza importanti, cioè Momo e Borgomanero.

Dunque non si può dire che si tratti qui di una linea che percorra un paese deserto.

Voglio quindi credere che le presunzioni dell'onorevole Valerio sulla poca o nessuna rendita di questa ferrovia non abbiano a verificarsi.

Egli poi fece appunto gravissimo al Ministero perchè voglia far correre le locomotive sopra una ferrovia che era destinata solo ai cavalli.

Veramente non capisco questa obbiezione. Certo dove le località non si prestano, dove le spese di costruzione sarebbero esorbitanti, dove non si tratti che della locomozione di persone sopra brevi linee, è miglior partito l'esercitarle a cavalli, come si pensa ora di fare nei dintorni di Torino; ma quando si trovano capitalisti che fanno i sacrifici necessari per predisporre la strada alla locomotiva non vedo perchè il paese dovrebbe rifiutare il beneficio che gli si offre.

L'ammettere il principio dell'onorevole Valerio sa-



rebbe un andar contro alle idee dei tempi. Infatti è universale tendenza di stabilire strade ferrate a vapore dovunque le località lo permettono; se ciò non si fa dappertutto, egli è perchè mancano i capitali alle opere necessarie. Ora qui, come già dissi, non solo vi sono capitali, ma questi furono già spesi per farne una strada ferrata a vapore. E se il Governo può esercitarla senza perdita, non vedo perchè si debba rifiutare una convenzione, che se potrà essere di un leggero aggravio nei primi anni, nol sarà certamente negli anni avvenire.

Ma dico di più, ed è che il Governo potrà forse fare qualche risparmio sulla locomozione. Ho infatti interpellato ingegneri molto abili, i quali mi assicurano che siccome non si tratta che di due convogli giornalieri, probabilmente l'esercizio dell'intera linea potrà farsi a vapore con una spesa anche minore di lire 6000 al chilometro.

Disse inoltre l'onorevole Valerio che la società costruttrice di questa linea non era poi tanto benemerita, perchè i terreni le erano stati gratuitamente ceduti dal Governo. Mi permetta di rispondergli che è in errore: sta che il Governo aveva acquistato questi terreni quando si trattava di costruirvi la gran linea che fu poi diretta ad Arona; ma, compiuta questa, li rivendette, e la società ha dovuto comperarli di nuovo dai loro proprietari. Si può dunque dire con ragione che per essa il Governo ha fatto nulla.

Nell'assumere poi questo esercizio il Governo non fa, come già ebbi l'onore di dire sul principio, che obbedire ad un eccitamento mossogli dalla Camera nell'ordine del giorno più volte accennato. Certamente il Governo non può accettare nella sua integrità quell'ordine del giorno, perchè esso parte dal supposto che lo esercizio delle strade ferrate che vengono a congiungersi con quelle dello Stato debba farsi al 50 per cento; mentre all'opposto vi sono molte strade ferrate che non rendono abbastanza per coprire le spese d'esercizio colla metà del loro reddito lordo.

Ma io interpreto quest'ordine del giorno siccome diretto ad incoraggiare gl'interessi locali alla costruzione delle strade ferrate ed a far sì che quando il Governo ne assume poscia l'esercizio debba solo limitarsi a mettersi al coperto d'ogni spesa, senza mira alcuna di speculazione.

L'onorevole Valerio vorrebbe respingere il presente progetto di legge ed obbligare la società ad esercitare a cavalli questa strada ferrata. È necessario qui si sappia che sono state fatte dalla detta società le spese occorrenti onde l'armamento fosse capace di sostenere le locomotive a vapore. Se si fosse pensato d'esercitare questa strada ferrata solo a cavalli è evidente che essa non avrebbe fatte le spese in cui è incorsa, poichè si sa che l'armamento d'una strada per vetture a cavalli è molto meno solido di quello che lo sia se deve essere percorsa da locomotive. Si vorrebbe dunque costringere la società a perdere il beneficio d'un capitale che

essa ha impiegato di buona fede, credendo, a termini del suo capitolato, che dal momento che il Governo aveva permessa la costruzione della strada per locomotive, essa potesse con queste esercitarsi.

Fo ancora un'altra considerazione, ch'è di alta moralità.

Gli speculatori che si sono impegnati nella costruzione di questa ferrovia hanno fatto grandi sacrifici, hanno impiegato, cioè, un capitale che certamente oltrepassa i tre milioni.

Io non so ora se la rendita di questa strada sarà tale da assicurare gl'interessi del capitale che fu impiegato, ma credo che sarebbe una cosa poco conveniente per parte del Governo di costringere, direi così, una società ad una liquidazione, rifiutandosi di esercitare quella strada che è il solo mezzo con cui essa potrà ricavare non tutto l'interesse del danaro che ha impiegato, ma soltanto forse una parte del medesimo. Io non ho, come pare il supponga l'onorevole Valerio, non ho compiacenza di sorta, perchè per mio conto non miro che all'interesse dello Stato. Ma credo che il nostro dovere sia di mostrarci riconoscenti verso una società che ha portato capitali nel nostro paese; e penso che il Governo farebbe male a non sostenerla, e che se entrasse in questa via allontanerebbe i capitali esteri che cercano d'impiegarsi nel nostro paese.

Riassumendo adunque dirò: il Governo ha attentamente esaminato quale potesse essere la spesa d'esercizio della strada ferrata di Cava. Questa può essere esercitata con locomotive, perchè le pendenze sono nei limiti di tutte le altre ferrovie che sono esercitate con materiali ordinari, e quindi lo potrà essere agevolmente con quelli che possiede l'amministrazione delle strade ferrate dello Stato.

Inoltre siccome è probabile che i capitalisti, i quali hanno impiegato i loro fondi senza avere alcun aiuto per parte del Governo, si troverebbero in gravissime contingenze, e forse sarebbero obbligati ad abbandonare la loro strada, ove il Governo non venisse in loro soccorso coll'assumerne l'esercizio, il Ministero non usa compiacenza alcuna, adempie ad un atto di buona e vera economia.

L'onorevole deputato Valerio aggiungeva: perchè voi, che dovete vendere la rete dello Stato, cogliete questo momento per prendere l'esercizio di questa ferrovia?

Prima di tutto io non so quando le ferrovie dello Stato saranno vendute; inoltre come questa strada ferrata è fatta, e le popolazioni ne aspettano con impazienza l'esercizio, non vedrei quindi perchè un tale beneficio dovrebbe loro essere negato nell'aspettazione di un contratto che non è ancora fatto.

Per tutti questi motivi, o signori, spero che la Camera vorrà accogliere il progetto di legge come è stato proposto.

Ho detto, in principio della seduta, che accettava le modificazioni introdotte dalla Commissione. L'amministrazione delle ferrovie dello Stato, la quale si pre-

TORNATA DEL 3 DICEMBRE

occupa molto del vantaggio delle finanze, aveva pensato ad assicurarsi l'avvenire con stipulare anche che l'esercizio della strada ferrata sarebbe fatto dallo Stato, ove essa fosse prolungata verso il Sempione. Non era dunque che un atto di prudenza per parte dell'amministrazione dello Stato. Ma come faceva osservare la Commissione, il prolungamento di questa strada dovrebbe essere oggetto di una nuova concessione, e perciò di un nuovo patto da sottoporsi al Parlamento, ed in questa occasione si potranno sempre stabilire quelle condizioni che potranno sembrare più vantaggiose pel Governo.

Per questi motivi non ho nessuna difficoltà di accogliere le proposte fatte dalla Commissione, salvo a farle sancire anche dalla società, la quale spero non vi si rifiuterà.

**PRESIDENTE.** La parola spetta al deputato Cadolini.

**CADOLINI.** Ponendomi a parlare intorno a questo progetto di legge, debbo anzitutto lamentare che la Commissione abbia presentato una relazione così breve e poco profonda, colla quale in verità non ci viene a dimostrare in modo alcuno quali siano i vantaggi che lo Stato trarrà dalla presente convenzione. Pare piuttosto che la sua breve relazione sia stata fatta per dimostrarci i vantaggi che trarranno i concessionari di questa linea cedendone allo Stato l'esercizio.

Infatti ci dice che, avendo lo Stato fatto tanti sacrifici per promuovere la costruzione e l'esercizio di altre linee, sia quasi imposto da una legge di equità, che anche per la linea di cui si tratta debba fare qualche sacrificio.

Ma, signori, se questa linea è già da tempo stata concessa all'industria privata; se in quella concessione lo Stato non contrasse alcun obbligo di sussidio, nè alcun impegno per le spese d'esercizio, per qual ragione volete voi andare oggi ad accordare e regalare a questi industriali privati un sussidio che non venne *a priori* stabilito, e si potrebbe risparmiare?

Questa linea, dice la relazione, porterà un qualche vantaggio ad alcuni comuni, alle cui speranze si apriva l'adito allorchè lo Stato aveva stabilito che la linea da Novara ad Arona dovesse passare per quei comuni medesimi, i quali poi rimasero delusi, quando lo Stato cangiò il suo piano ed abbandonò intieramente quella linea dapprima stabilita e già incominciata, per adottare invece il progetto della linea da Novara ad Arona direttamente per Oleggio.

Ma i desideri di questi comuni non si soddisfano egualmente anche senza assumerne l'esercizio a carico dello Stato? Ma se la concessione di questa linea è già stata fatta all'industria privata, perchè, per dare il vantaggio di tale ferrovia a quei comuni, sarà necessario che lo Stato ne assuma l'esercizio? In verità io non capisco che modo di ragionare abbia avuto la Commissione su questo punto. Poi io avrei voluto che la Commissione ponesse in rapporto l'esercizio di questa linea con quello di tutte le altre grandi linee a cui

si congiunge a Novara. Naturalmente tutti sanno o almeno tutti prevedono che l'esercizio delle linee che prima appartenevano alla società *Vittorio Emanuele* saranno cedute alla compagnia delle ferrovie lombarde. Ora io domando alla Commissione: potrà il Governo cedere alla compagnia delle ferrovie lombarde anche l'esercizio di questa linea? Mi pare che la Commissione era in debito di esaminare anche questa parte della questione e rispondere anticipatamente alla domanda, e giacchè per una propizia combinazione l'onorevole suo relatore è anche membro del Consiglio d'amministrazione della società delle ferrovie lombarde, avrebbe potuto portare un po' di luce sulla medesima, che a me pare molto importante; poichè ove le altre accennate linee venissero veramente ad essere cedute alla società delle ferrovie lombarde, il Governo si troverebbe molto imbarazzato se dovesse fare l'esercizio della linea da Novara a Cava d'Alto la quale rimarrebbe interamente isolata in mezzo a linee esercitate da una società.

Così mi pare che l'onorevole relatore trovandosi in questa *fortunata condizione*, avrebbe potuto esporre alla Camera tutto quanto poteva valere a porla in condizione di giudicare competentemente sopra questo delicato e importante argomento.

Il sacrificio che deve fare lo Stato io non lo credo gravissimo, e ritengo che non si avrebbe a temere di portare colla presente legge una rovina alle finanze dello Stato. Ma è piuttosto una quistione di massima che deve farci indugiare a votarla, è una quistione che riguarda l'avvenire. Se noi, dopo aver accordata una concessione, facciamo successive leggi che accordino nuovi e più larghi patti ai concessionari e benefici di cui non si parlò giammai, se noi poniamo una volta il piede in questa pericolosa china, non sappiamo dove e quando dovremo o potremo fermarci; come diceva benissimo l'onorevole Valerio, il Ministero si troverà sempre assediato dai concessionari i quali vorranno nuove stipulazioni, nuove concessioni suppletorie, nuove leggi che vengano in loro soccorso. Io perciò, sebbene mi dolga di dovermi opporre ad un progetto di legge che si riferisce ad una ferrovia, mentre vorrei che il Governo non si stancasse mai di proporle ogni giorno delle nuove finchè la rete delle ferrovie italiane non sia completa, tuttavia non posso a meno di esortare la Camera a dare un voto contrario a questo progetto di legge.

**GUGLIANETTI, relatore.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Ha la parola il signor relatore.

**GUGLIANETTI, relatore.** Avevo determinato di aspettare fino alla fine della discussione per rispondere ai diversi oratori che avessero parlato su questa legge, ma dopo i vivi attacchi dell'ultimo oratore non credo di potere più oltre rimanere in silenzio.

L'onorevole Cadolini ha cominciato ad osservare che la relazione è breve, arida, meschina, che manca di ogni calcolo, che non ha saputo esprimere quali fossero i vantaggi e i danni che da questo contratto ne ve-

nissero allo Stato, e che insomma è priva di ogni schiarimento per poter illuminare la coscienza dei deputati nel dare il loro voto a proposito della legge.

Ma se l'onorevole Cadolini si fosse ricordato dell'epoca in cui questa legge fu somministrata, come questa legge fosse stata dichiarata d'urgenza, poichè si stava per intraprendere l'esercizio di questa linea, comprenderebbe come la Commissione abbia creduto suo dovere di affrettare la discussione di questa legge, e come il relatore dal canto suo abbia creduto di adempiere al proprio dovere accelerando il suo lavoro.

Del resto poi, qual dato maggiore poteva presentare la Commissione di quelli somministrati dal Ministero? Poteva essa andare, per dir così, a fare una perlustrazione per vedere quali sarebbero i prodotti presuntivi, quali sarebbero le spese d'esercizio?

Tutto ciò appariva dai calcoli presentati dal Ministero e permetta che io gli dica quello che dirò pure fra breve all'onorevole signor Valerio, che cioè noi abbiamo tutta la fede in questi dati, perchè sono presentati da ufficiali del Governo, i quali agivano nell'interesse della cosa pubblica, e quindi cercavano di diminuire anzichè d'esagerare i prodotti presumibili, perchè sono fatti da ufficiali assai versati, assai pratici in questa materia, e poi sotto la dipendenza di un uomo preclaro che da parecchi anni dirige le ferrovie dello Stato, il quale perciò, mel permetta l'onorevole Cadolini, ha in questa parte molto maggiore autorità che egli non abbia...

**CADOLINI.** Io ho parlato dei vantaggi dello Stato.

**PRESIDENTE.** Lo prego di non interrompere.

**GUGLIANETTI, relatore.** Dunque la Commissione era tranquilla sull'esattezza di questi calcoli e previsioni, perchè, come dico, erano fatti da uomini esperti ed imparziali, anzi interessati a diminuire piuttosto che ad accrescere i prodotti sperabili.

*(Nuova interruzione del deputato Cadolini).*

**PRESIDENTE.** Non interrompa: non è parlamentare questo sistema.

**GUGLIANETTI, relatore.** Essa non ha creduto di ripetere quello che era già nella relazione del Ministero per venire a concludere che non credeva passivo l'esercizio di questa linea riguardo allo Stato.

Dico questo unicamente per difendere la Commissione dalla taccia di negligenza, ossia di poca diligenza nel compiere il suo lavoro.

Soggiungeva l'onorevole Cadolini: che cosa dice la Commissione in quel breve rapporto? Alla fin fine non fa che dire che lo Stato, avendo pur fatto sacrifici per altre linee, è bene che ne faccia anche per questa. Ecco ciò a cui si riduce il sunto della relazione.

Ma o l'onorevole Cadolini non ha letta, oppure non ha intesa la relazione...

**CADOLINI.** L'ho qui davanti!

**PRESIDENTE.** *(Con forza)* Prego di nuovo di non interrompere. Le darò la parola dopo, se vuole rispondere, ma ora debbe tacere.

**GUGLIANETTI, relatore.** Dica pure; io non mi lascio punto rimuovere dalle interruzioni.

**PRESIDENTE.** Non è solo per lei, è per la Camera. *(Bravo!)*

**GUGLIANETTI, relatore.** Bene; ma per parte mia non mi sgomento per le interruzioni.

Ma prima di tutto io potrei rispondere che se è vero che il Governo non deve avere due pesi e due misure, è pur vero che quando beneficii consimili fossero fatti per altre linee, anche per questa si deve avere un qualche riguardo.

L'onorevole Cadolini poi dimentica che qui il Governo non ha fatto che eseguire quello che dalla Camera gli era imposto. Si ricordi la celebre discussione che io appunto richiamerò fra poco all'onorevole Valerio, intorno alla linea ferrata da Bra ad Alessandria. Anche allora si esageravano le spese di quell'esercizio, e si diceva che essa non avrebbe prodotto quasi nulla, e che quindi l'onere dello Stato sarebbe stato gravissimo. L'onorevole Valerio fu il primo a sostenere caldamente questa tesi, e credo, ma non son certo, che anche l'onorevole Cadolini fosse di quel parere.

Or bene, che cosa ha ordinato la Camera? Essa, non ostante questi timori così vivamente manifestati, mantenne ferma la convenzione per cui il Governo assumeva l'esercizio al 50 per cento di una linea di 85 chilometri e non di 36 come quella di cui parliamo, e che secondo i calcoli degli oppositori avrebbe cagionato allo Stato una perdita di più centinaia di mila lire all'anno. Dippiù, la Camera non s'è accontentata per quel caso speciale di approvare la legge, benchè fossero con vivi colori rappresentati i danni cui andava incontro lo Stato, ma con un ordine del giorno ha stabilito una massima da seguirsi nei casi avvenire in questi termini:

« La Camera invita il Ministero a volere adoperarsi perchè in ogni caso diventi possibile a chi voglia costruire strade ferrate per proprio conto, senza garanzia ed a parità di condizioni a quelle dell'attuale concessione, di poter farle esercire contro la cessione del 50 per cento del reddito lordo, e passa all'ordine del giorno. »

Ebbene, che cosa ha fatto il Governo? Non s'è contentato d'eseguire materialmente quest'ordine del giorno, ma per maggior garanzia dell'interesse pubblico ha riservato per lo Stato il 60 per cento del prodotto lordo. Non contento di ciò ha stabilito che qualora dopo tre anni il 60 per cento non valesse a compensare le spese d'esercizio, dovesse essere aumentato il contributo fino a 6000 lire.

In questa circostanza adunque, anzichè biasimo, merita lode il Ministero, merita lode la Commissione, la quale credette suo debito di assecondare il Ministero in questa via, poichè in sostanza non trattasi d'altro che d'un voto esplicito della Camera medesima rettamente applicato.

Soggiungeva l'onorevole Cadolini: a che tanto affannarsi per assumere l'esercizio di questa ferrovia? Pel

beneficio di quelle popolazioni le quali furono private d'una strada concessa per legge, e se la videro tolta? Ma per queste popolazioni tanto fa che l'esercizio sia assunto dalla società o dal Governo.

Se la società costruttrice avesse in pronto i mezzi per esercitare la ferrovia, non intenderei perchè venga a fare un contratto col Governo a patti così onerosi. Se la società ha fatto tale contratto è appunto perchè, come dice la relazione, essa non è in condizione d'assumere l'esercizio della ferrovia. Non ha materiale, non ha macchine, bisognerebbe aspettare chi sa quanti mesi prima di avere i mezzi occorrenti. Egli è dunque per la condizione in cui si trova che la società ha accettate le condizioni imposte dal Governo, e che non sono punto per essa favorevoli.

L'onorevole Cadolini poi parlando di un contratto futuro che pretende stia trattandosi tra la società delle ferrovie lombarde e lo Stato per alienazione delle ferrovie governative, vorrebbe che si aspettasse allora, e parlando del relatore che fortunatamente, egli dice, è anche amministratore delle ferrovie lombarde, domanda se queste siano disposte ad accettare una linea e l'altra, ed a quali condizioni.

Io comincio per dire che qui rispondo come deputato e non come amministratore di una società qualunque, e quindi non debbo, non posso e non voglio dargli alcun schiarimento. Ma per atto di pura cortesia dirò che la società delle ferrovie lombarde non ha come società anonima iniziato nessuna trattativa col Governo per quell'alienazione, e quindi tutte queste sue supposizioni scompaiono; perciò mi dispenso volentieri dall'entrare in siffatto argomento.

Credo di aver risposto per sommi capi almeno al discorso dell'onorevole Cadolini; risponderò ora poche parole all'onorevole Valerio.

Fra le molte doti che distinguono questo nostro onorevole collega certo non è ultima quella della costanza nelle sue opinioni.

In occasione della discussione della legge sulla ferrovia da Bra ad Alessandria ha tenuto presso a poco lo stesso contegno ed anzi ha cominciato si può dire colle stesse parole, lamentando che *il dovere gli imponeva l'obbligo increscioso di combattere la legge benchè fosse utile ad alcune popolazioni.*

Nel suo discorso d'allora egli si era accinto a dimostrare, ed anzi credeva per parte sua di aver dimostrato che quella strada tutto al più non avrebbe fruttato che lire sette mila di prodotto brutto per chilometro, come appare dal suo discorso che tengo sotto gli occhi. Le spese le calcolava a lire cinque mila circa per chilometro.

Dunque vedete, diceva, quale immenso danno ne deriverebbe allo Stato: tutto il prodotto brutto non sarebbe sufficiente a colmare le spese dell'esercizio, anzi vi sarebbe stato ancora un disavanzo, mentre il Governo, secondo quella convenzione, non riceveva che il 50 per 100.

Ebbene, la Camera, non ostante quella pittura così

sconfortante, non solo, come ho detto, ha tenuta ferma la convenzione con cui assumeva per 85 chilometri (non per 36) di ferrovia da Bra ad Alessandria l'esercizio al 50 per 100, ma emise ancora l'ordine del giorno col quale invitava il Governo in tutti i casi consimili ad assumere l'esercizio di tutte le strade ferrate costrutte per conto di privati al 50 per 100.

Qui invece abbiamo il 60 per 100 del prodotto lordo, più 6 mila lire dopo un esperimento di alcuni anni.

Dunque nello stesso modo che in quella volta le sue predizioni, i suoi timori non furono divisi dalla Camera, così io spero che anche questa volta queste sue paure non agiranno punto sull'animo dei miei colleghi per distoglierli dall'approvare il presente progetto di legge.

Io non voglio qui ribattere tutte le eccezioni cui ha già risposto abbondantemente l'onorevole ministro, ma ve ne sono alcune che veramente mi hanno sorpreso, perchè mi parve che non si appoggiassero su basi solide. Cominciò, per esempio, a dire che negli altri casi si trattava di ferrovie a farsi mentre qui si tratta di una ferrovia già fatta.

Mi scusi, ma la convenzione per la ferrovia d'Alzo era propriamente di ferrovia a cavalli; nel frattempo, appunto dopo quella deliberazione della Camera testè invocata, naturalmente i concessionari hanno nutrita la speranza che l'esercizio sarebbe assunto dal Governo al 50 per 100. Quindi pensarono di costruire la ferrovia non più a cavalli, ma a vapore; cosa utilissima, e che penso ogni cittadino debba approvare.

Dunque in quel tempo si trattava di ferrovia a farsi.

Del resto questa distinzione di cosa fatta o da farsi non mi pare di gran rilievo; la questione sta nel vedere se il Governo promuovendo la costruzione di ferrovie a vapore, con mezzi indiretti, rechi un vero utile al paese.

Egli ha pure detto che questa società ha avuto in regalo i terreni già dimessi dopo l'abbandono della prima linea che volgeva per Borgomanero ad Arona, mentre invece (e già lo disse l'onorevole ministro) questo non è esatto; tutta la parte non ancora venduta fu riscattata dalla società per una somma che non ricordo; ed in ciò il Governo ebbe un vantaggio, perchè sarebbe stato obbligato a subire la legge dai proprietari confinanti, i quali avevano venduto a carissimo prezzo i loro terreni allo Stato, ed ora erano pronti a ricomperarli dopo l'abbandono della linea a minimo prezzo.

Dunque, anzichè danno, il Governo ha avuto un vero vantaggio nel trovare una società che comperò a prezzi meno bassi questi terreni.

Parlando poi del prodotto, ha mosso molti dubbi sui calcoli di previsione, somministrati dal Ministero; ma quasi tutti i suoi dubbi si risolvono nell'*io non penso, non credo, le cifre possono essere esagerate, le mie cognizioni non mi portano fin là, ecc.*

Ma, mi permetta, tra il suo pensiero, la sua fede,

il suo credere e quello di uomini così versati come gli ufficiali del Governo, i quali non avevano alcun interesse ad esagerare (come credo non vorrà supporlo l'onorevole Valerio), mi permetta che quantunque abbia la più alta stima de'suoi talenti, pure io tengo per gli ufficiali del Governo nell'attuale questione.

Forse il signor Valerio si è appoggiato su basi che finora non abbiamo avuto il piacere di conoscere. Difatti egli, parlando di un prodotto presunto del vino, dice che egli non sa di *dove venga questo vino*. Io glielo dirò subito: esso viene dalle viti (*movimenti*), e le viti in quei luoghi sono frequentissime, anzi dirò che quel paese è molto viticolo. Borgomanero è tutto circondato da colli ubertosissimi, che producono appunto del buon vino che si trasporta per la maggior parte in Lombardia.

Parlando poi della spesa di esercizio, lascio la parte dove ha gettato qualche dubbio sull'esattezza dei calcoli, perchè ripeto avere piena fede nelle previsioni stateci presentate da quell'esimio personaggio che da tanto tempo dirige con rara operosità ed intelligenza le ferrovie dello Stato; quindi mi permetta il signor Valerio che io non accetti i suoi dubbi, i suoi timori, le sue diffidenze. Il fatto è che mentre, come ha già osservato il signor ministro, quei dati si riferivano a strade esercite con tre convogli al giorno, ed anzi, come quella di Pinerolo, con un quarto convoglio festivo, invece per la ferrovia d'Alzo il Governo si propone di limitarsi a due convogli diurni. Laddove poi si obbietti che i grandi pesi, come di pietre, di legname, ecc., discenderanno a Novara, anzichè rimontare, io dico che questo è anzi un particolare beneficio dell'esercizio, perchè appunto una gran parte della strada si percorrerà senza bisogno del vapore coi soli freni, e questo sarà ancora una riduzione nelle spese dell'esercizio. Io poi osservo che stante la brevità, questa linea si può esercitare ne' due sensi, con una sola macchina, eseguendo due convogli al giorno; il che non si può così facilmente ottenere in altre strade.

Vi sono pertanto tutte le condizioni per poter fare un esercizio economico; quindi io credo che il calcolo fatto dal ministro di cinque mila lire di spesa sia piuttosto esagerato, anzichè troppo ristretto. D'altronde il Governo che oggi è solo proprietario della stazione di Novara dove confluiscono già altre quattro linee, ha tutta la facilità di fare un piccolo esercizio per un tronco così breve, come quello che da Gozzano tende a Novara.

Mi riassumo, affermando che le obiezioni mosse contro la presente legge non sono, a nostro avviso, talmente forti da distruggere il voto solenne della Camera, diretto a promuovere la costruzione di ferrovie, coll'assumerne l'esercizio a pubbliche spese, e colla sola partecipazione ad una quota del prodotto lordo quando siano fatte da privati senza garanzia e senza speciali sussidi.

Inoltre fo appello alla equità della Camera, ricor-

dandole che produrrebbe tristissimo effetto se si vedesse che secondo la diversità dei casi e delle linee si applicassero diverse norme, diverse regole; due pesi e due misure non sono di un Governo libero e costituzionale come il nostro; vuolsi eguaglianza perfetta sia negli oneri, sia nei benefici che le diverse parti del paese dal consorzio civile ritraggono; non è quindi il caso di far un'eccezione come vorrebbe l'onorevole Valerio, aggravando col rifiuto della legge quelle povere popolazioni, le quali, come ho detto nella relazione, sono state già abbastanza sfortunate da vedersi tolto il beneficio di una ferrovia di gran corso come quella da Genova ad Arona, già deliberata, ed in parte eseguita.

Non mi pare che si possa giustamente negare loro quest'ultimo conforto, cioè almeno di avere un piccolo tronco di strada ferrata che almeno in parte soddisfaccia i loro legittimi interessi.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Valerio ha chiesto nuovamente la parola; questa gli è accordata se la Camera non decide altrimenti.

**VALERIO.** Io aveva sul principio chiesta la parola per un fatto personale; abbandono ora questo terreno approfittandomi della cortese licenza della Camera per rispondere a pochi appunti dei tanti che vennero fatti alle mie obiezioni, lasciando da parte affatto tutto ciò che riguarda la mia persona.

Io so benissimo che la via che ho intrapresa non è fatta per far piovere sopra di me molte cortesie, io benissimo capisco che è sempre facile mettere in luce sinistra gli argomenti dell'oppositore coll'ampliare o storcere il significato delle sue parole; ma io non ho mai cercato e disprezzo queste vittorie facili ad ottenersi e che non possono dar compiacenza all'uomo che si rispetta.

L'onorevole ministro mi fece appunto perchè io non abbia domandato a lui dei documenti; io veramente debbo dirgli che ho seguito in ciò la via che il nostro regolamento ci prescrive; io mi sono rivolto alla Presidenza onde richiedesse il ministro di somministrare alla Camera quegli elementi di calcolo su cui egli aveva fondato la sua proposizione.

Dietro a questa domanda venne la carta che egli mi diede; io non mi spinsi più in là, nè lo dovevo. Se l'onorevole ministro, il quale mi sapeva iscritto per parlare contro a questa legge, avesse creduto di aggiungere a quella carta degli altri documenti, era libero a lui il farlo; ma il mio dovere non era di chiedere di più nè di salire inutilmente delle scale. Io per la via segnata dal regolamento ho fatto la mia domanda, ho fatto il mio dovere e non vado più in là.

Viene la questione delle pendenze. Io sono ben lieto di sentire che queste pendenze si possono sino alla Cava d'Alzo contenere in un limite che stia sotto l'8 per mille: ho però l'onore di assicurare l'onorevole signor ministro che io ho ancora sott'occhio i documenti che mi hanno servito per esaminare questa pratica come relatore nel 1860 quando si fece la conces-

sione della linea da Novara alla Cava d'Alzo; e che in quell'epoca non si presumeva per l'ultimo tronco una pendenza inferiore al venti per mille, e si domandava facoltà di andarvi. Se poi si sia potuto andare fino al luogo dov'è posta la cava, che io ben conosco, con una pendenza minore, io lo ignoro, e quando sia vero, me ne congratulo.

Ciò però non toglie forza alle mie parole, giacchè io non ho paragonato l'esercizio di questa linea con altre che abbiano una pendenza maggiore: io ho parlato delle linee d'Acqui, di Pinerolo, di Biella, e nessuna di queste ha pendenze del venti per mille.

Dunque io non ho detto, come poco esattamente riferendo le mie parole mi hanno fatto dire gli onorevoli relatore e ministro (e non mi pare che debbano aver bisogno di queste armi) che da Novara ad Alzo vi sia la pendenza del venti per mille, ma solamente che in quella linea vi possono essere dei tronchi in cui si spingano le pendenze a quel limite. A questo mi autorizzavano le domande fatte dalla società stessa che chiedeva facoltà di andare a quel limite. Del resto l'ultimo tronco non è ancora fatto; quando la strada sarà finita, vedremo.

La questione del mutare la ferrovia a cavalli in ferrovia a vapore fu esaminata dal ministro e dal relatore della Commissione. Essi dicono che la Società ha fatto la spesa per farla a vapore.

Ma perchè l'ha fatta questa spesa?

Vi è di più: ammettiamo pure che la spesa totale di costruzione sia fatta, sebbene io trovi nella convenzione certe 43,000 lire che restano a spendersi, nè io so capire in che altro si debbano spendere se non in quegli adattamenti che mancano ancora. Tuttavia, ripeto, ammettiamola per fatta, la spesa di trazione, la spesa di esercizio non è forse immensamente maggiore nelle ferrovie a vapore che in quelle a cavalli?

Lasciamo, ripeto, da parte la spesa fatta nella costruzione, sebbene io non l'approvi, nè possa comprendere come siansi arbitrati a farla; io mi riduco alla spesa dell'esercizio e vi domando: è vero o non è vero che l'esercizio di una ferrovia a cavalli si può fare con due, con tre, od al più con quattro mila lire a chilometro? È vero o non è vero che nessun esercizio di strada a vapore si può fare con questa sola spesa? Posto che il capitale si sia gettato via, è egli il modo di ricavarne maggior profitto quello di spendere di più nella locomozione?

**MICHELINI.** Domando la parola.

**VALERIO.** Capisco che mettendo quest'esercizio a carico dello Stato i concessionari vi trovano il loro vantaggio, ma non è da questo punto di vista da cui io sperava che il ministro e la Commissione avrebbero guardata la questione.

Ci dicono: badate, è questa una numerosa popolazione; c'è Momo, ch'è un gran paese, c'è Borgomanero.

Dio tolga ch'io voglia arrecar danno a quelle popolazioni, come con cattivo garbo e con un'insinuazione

che respingo, l'onorevole relatore vorrebbe far supporre.

Sono abbastanza conosciuto nel mio paese perchè nessuno supponga in me delle intenzioni ostili a qualcuna delle popolazioni di queste benedette provincie e di qualunque provincia d'Italia.

Questa è un'accusa che mi è andata al cuore.

**GUGLIANETTI, relatore.** Che cosa ho detto?

**VALERIO.** Il signor relatore mi ha scongiurato a non voler far danno a quelle popolazioni. Io non voglio far danno a nessuno; difendo il denaro dello Stato.

**GUGLIANETTI, relatore.** Ho scongiurato la Camera, non lei.

**VALERIO.** Queste popolazioni, queste città sommate, e troverete che prendendo tutti i mandamenti insieme, Momo, Borgomanero, Gozzano, ed anche Orta, se volete, arriverete a 47 mila abitanti. Ecco la cifra da cui non si esce: 47 mila abitanti e 43 chilometri di strada ferrata!

Viene la questione dei terreni. Rispetto a questa questione io mi appello alla buona fede ed alla memoria de' miei compagni della Commissione, di cui ho tuttora sott'occhio i lavori.

La cessione di questi terreni venne fatta, ed inoltre venne fatta anche la cessione dei terreni che costituivano una parte del rettilineo della strada provinciale.

Ma un'altra osservazione farò ancora, ed è che con quella legge noi abbiamo autorizzato i concessionari a ricevere sussidi dai comuni. Questi sussidi erano votati, e saranno stati presi.

Dice l'onorevole ministro: ma vedete, questa gente ha speso, ed ha speso molto. In questa strada ferrata di 43 chilometri (dico 43 chilometri, quantunque sinora non debbano essere finiti che 37 chilometri) si sono spesi tre milioni.

Ma perchè hanno speso oltre tre milioni? Ma in qual parte del mondo può avvenire che una strada ferrata a cavalli debba costare 100 mila lire al chilometro? E perchè hanno speso troppo, ci venite a dire: badate che la società cade.

Signor ministro, se vuole delle società che cadono da salvare a spese della cassa pubblica, io potrei portargliene davanti una lunga filza.

Ma io non credo che la Camera vorrà seguire il ministro su questa via sdruc-ciola.

Io lascio da parte la questione di *alta moralità*, di *onestà* cui il ministro ha fatto appello. L'*alta moralità*, l'*onestà*, che consistono nel dare il denaro pubblico a cui non spetta, io non le comprendo. Io insisto nel credere e nell'affermare che il denaro dei contribuenti vuol essere seriamente amministrato.

Signori, egli è pur tempo che ci mettiamo sul serio a praticare quelle economie di cui si parla sempre, mentre sempre si continua a far spreco della pecunia pubblica. (Bravo! *a sinistra*)

Il signor relatore ha voluto mettermi davanti alla

Camera nell'aspetto poco piacente in cui mi sono trovato altre volte, cioè di un uomo che fu sconfitto. Egli lo ha detto, ed io me ne vanto; di costanza non ne manco.

È vero, io sono stato vinto in questa Camera quando ho preso a sostenere che lo Stato faceva un cattivo contratto assumendo al 50 per cento del prodotto brutto l'esercizio della ferrovia da Bra ad Alessandria; ed il fatto me ne darà ragione. Aspetto l'onorevole Guglianetti al tempo in cui l'esercizio di questa strada lo vedremo in cifre e quando lo vedremo in bilancio.

Intanto mi permetta il signor Guglianetti che io lo dispensi dal farmi aver detto che l'esercizio di quella avrebbe costato 5000 lire...

**GUGLIANETTI, relatore.** Ho detto 7000.

**PRESIDENTE.** Prego l'onorevole relatore a non interrompere; parlerà dopo.

**VALERIO.** È meglio che mi lasci dire le parole come le penso.

Ho detto allora che quella linea non si poteva esercitare con meno di 7000 lire; ed anzi per ultima concessione, per più positiva dimostrazione dell'assunto che mi veniva contrastato, io proposi allora un emendamento in cui si limitasse almeno a 6000 lire quel costo, e che in quella cifra di 6000 lire dovesse garantirsi quella società.

Perocchè io sosteneva all'ora che le 14 o 15 mila lire che si presumevano per prodotto di quella linea erano impossibili. Io diceva che tutto al più 8 o 10 mila lire si sarebbero potute avere, d'onde al 50 per cento solo 4 o 5 mila lire sarebbero pagate l'esercizio.

**GUGLIANETTI, relatore.** Leggerò.

**VALERIO.** Mi perdoni; io so benissimo che cosa ho detto: lo sfido a trovarmi in contraddizione così facilmente, come egli è venuto dicendo.

**PRESIDENTE.** Scongiuro l'onorevole relatore di tacere. Egli parlerà a suo tempo.

**VALERIO.** Io diceva e lo ripeto ancora: il cinquanta per cento del reddito chilometrico di quella ferrovia non darà che lire 4000 o 5000, e per gli 80 chilometri la differenza tra questa somma e quella di lire 7000 a chilometro, costo minimo dell'esercizio, darà all'anno una perdita di circa lire 200,000.

L'onorevole relatore ha voluto rispondere all'argomento che, secondo me, era il più grave, e che l'onorevole ministro aveva trasandato. Io diceva che l'ordine del giorno sancito dalla Camera si poteva riferire a cose da farsi, non a cose fatte. L'onorevole relatore ha voluto rispondere a quest'argomento; ma quale risposta ha potuto darci? Siamo sempre lì. Quelle certe idee elastiche di convenienza, di giustizia, di società che ha fatto dei sacrifici, e che so io. Ma si forza forse alcuno a fare dei sacrifici? Badi l'onorevole Guglianetti, badi la Camera che, sancendo questo sistema, noi veniamo a dare un premio a quelli che con vie indirette possono giungere a carpire, direi, l'aiuto dello Stato. Se cominciate a favorire uno, verranno gli altri, e prin-

cipieranno col dire: noi non domandiamo niente, faremo tutto da noi; poi aggiungeranno: dateci solamente questo poco; infine diranno: dateci anche questo; agli altri lo avete concesso: volete lasciarci andare in rovina?

Io spero che la Camera non vorrà seguire il Ministero e l'onorevole relatore su questa via.

L'onorevole relatore ha voluto trovar a dire sopra una cifra, che io ho citato per incidente, per far vedere il poco credito che avevano a' miei occhi le cifre come erano presentate, senza firma alcuna. Egli ha voluto parlare dei prodotti del vino. Io conosco molto bene quella valle, e so anch'io che c'è del vino e del vino buono a Romagnano ed a Borgomanero...

**GUGLIANETTI, relatore.** Romagnano non c'entra qui.

**VALERIO.** Lo so anch'io. Voleva dire Borgomanero. Io conosco molto bene quella valle. Ma prego l'onorevole Guglianetti di usare in ciò quella buona fede che è indispensabile in ogni discussione, quando si riferisce il detto dell'avversario. Io non avevo detto che la cifra portata pel vino fosse esagerata; io aveva detto che non sapeva rendermi ragione come si trovasse nei prodotti una volta la cifra di lire 7650 per il vino, e più tardi per lo stesso oggetto la cifra di lire 6940. Io lascio apprezzare alla gente avvezza a fare questi calcoli se sia regolare portare due volte lo stesso prodotto con due cifre diverse. Sono cose di niun rilievo, nè io le cito dandovi grave peso, ma insomma questo è quello che ho detto, non quello che m'ha fatto dire l'onorevole Guglianetti.

L'onorevole Guglianetti mi dice che egli ha molta fede nelle persone che hanno raccolto questi documenti. Io son lontano dal voler impugnare la buona fede che possono meritare le persone che sono al servizio del Governo. Io parlava di questi documenti, non delle persone; e non bisogna in Parlamento, dove è dovere d'ogni deputato d'esaminare i documenti che gli sono presentati, tradurre la questione dei fatti in quella delle persone. (*Bravo*) Questa non è la buona strada per rispondere agli oppositori di buona fede. Io ho parlato di questi documenti in cui non c'è nessuna firma e su questi documenti....

**GUGLIANETTI, relatore.** Domando la parola per un fatto personale.

**VALERIO...** era mio dovere, era mio diritto di dire la mia opinione alla Camera.

Io poi lascio che l'onorevole Guglianetti dia la sua fede piuttosto all'uno che all'altro; io sono pago di aver fede sicura in me e nelle cose che son venute a riferire alla Camera.

**GUGLIANETTI, relatore.** Domando la parola per un fatto personale.

**PRESIDENTE.** Ha la parola, ma la prego di restringersi al fatto personale, perchè in caso diverso spetterebbe facoltà di parlare al deputato Morini.

**GUGLIANETTI, relatore.** Mi restringo al fatto personale, perchè se dovessi rientrare nella questione, ormai sarei ridotto a ripetere ciò che già si è detto.

TORNATA DEL 3 DICEMBRE

L'onorevole Valerio comincia a lagnarsi di me, relatore, che con poco garbo, con molta amarezza abbia saputo così male riprodurre i suoi sentimenti, osando scongiurarlo di non mancare a quella equità e giustizia che deve usarsi in ogni occasione.

Mi perdoni l'onorevole Valerio; non dovrei meravigliarmi che oggi che egli dà lezioni a tutti, ne desse anche a me: ne ha dato al ministro, ne ha dato alla Camera, è dunque giusto che...

**PRESIDENTE.** Si limiti al fatto personale.

**GUGLIANETTI, relatore....** ne tocchi la mia parte. Ma veramente questa non la merito. Io non ho mai scongiurato l'onorevole Valerio a desistere dalle sue opinioni, a voler essere buono verso quelle popolazioni. Io ho scongiurato la Camera a voler usare per questa ferrovia quelle facilitazioni che ha accordate per altre simili e che furono comprese nel suo ordine del giorno, cioè a non usare due pesi e due misure; ma parlava solo della Camera. Dunque, a meno che l'onorevole Valerio personifichi in sé tutta la Camera, le mie parole non potevano essere a lui dirette.

Riguardo al punto che accennò, che io avessi mal riprodotto il suo discorso, dirò che se realmente ho letto avere il signor Valerio, nella discussione della legge per la ferrovia da Bra ad Alessandria, affermato che il prodotto brutto sarebbe di lire 5000, ho commesso uno sbaglio, mentre doveva leggere lire 7000, come appare dal seguente brano di quel suo discorso:

« È dunque per me certissimo che lo sperare che la linea di valle Tinella possa uguagliare nel prodotto la linea di Acqui, è sperar cosa impossibile. Quindi la somma di lire 16,200, o di lire 13,000, dico in verità, io non la credo apprezzabile al di sopra delle lire 7000 per chilometro. »

Parlando poi delle spese d'esercizio, egli diceva:

« Cerchino a qual prezzo le società esercitano le linee tolte in questo modo come in affitto, e vedremo se ci sarebbe società che assumerebbe d'esercire questa linea a meno di lire 8000 al chilometro. »

Il mio ragionamento pertanto sussisteva in ogni sua parte.

Egli fa appello al futuro; ma il futuro nessun mortale lo può prevedere in modo preciso; aspettiamo quindi il giudizio dell'avvenire, non ne facciamo induzioni per combattere una convenzione che non è ancora eseguita. Permetta adunque che io non creda alle sue profezie alquanto nere. Egli finalmente ha detto che non era questa la *buona strada* per rispondere agli oppositori di *buona fede*. Io ho sempre creduto che l'onorevole Valerio sia di buona fede nell'attaccare il progetto di legge, ho anzi fatto l'elogio della costanza con cui persiste nelle sue opinioni, anche quando vede che non sono seguite dalla maggioranza; mi permetta di dirgli che anch'io ho ragione di pretendere di essere creduto di *buona fede* quando difendo il presente progetto di legge.

**MORINI.** Signori, coi fatti personali o quasi personali siamo venuti ad ora tarda; perciò io mi trovo in

condizione poco favorevole. Tuttavia circostanze speciali, e dirò anche locali, mi fanno un dovere di prendere parte in questa discussione.

Confido pertanto che la Camera mi sarà per queste ragioni doppiamente indulgente.

Prima però di ragionare sul progetto in discussione mi sia lecito di presentare al ministro dei lavori pubblici due reclami che non sono del tutto estranei all'argomento sottoposto oggi alla deliberazione della Camera. Il primo riflette la stazione della ferrovia in Novara, l'altro il vigente orario.

La ferrovia di Alzo mette capo con vari altri tronchi alla stazione di Novara. Ciò non ostante quella stazione manca affatto di tettoia per comodo dei passeggeri. (*Mormorio*)

*Voci.* Non è la questione.

**PRESIDENTE.** La prego di attenersi alla questione, vede bene che egli ne è troppo lontano.

**MORINI.** Perdoni, parmi che le comodità infiniscono in gran parte sul reddito delle strade ferrate; del resto, se la Camera crede, m'interromperò...

*Voci.* No! no! Parli! parli pure!

**MORINI.** Prevenni la Camera che aveva d'uopo della sua indulgenza...

*Voce diverse.* Parli! parli!

**PRESIDENTE.** Proseguia, la Camera le acconsente di parlare nel senso in cui ha cominciato. (*Si sorride*)

**MORINI.** Non essendo io della città di Novara, parmi di poter dire francamente come i più chiamino quasi una ingiustizia codesta, che, mentre tutte le stazioni lungo la linea governativa da Genova ad Arona, persino quelle di minima importanza, hanno una tettoia, solo lo scalo di Novara, capoluogo di una provincia, che pur ha qualche titolo, se non altro, alla riconoscenza del Governo per i danni sofferti nelle ultime guerre, unico lo scalo di Novara ne sia privo.

Voglia dunque il signor ministro, dopo le cure più gravi di Stato, pensare una volta alla dimenticata stazione, se egli riconosce giusto il reclamo.

Il secondo, desidererei che, per la natura dell'oggetto, giungesse al signor ministro quale una preghiera.

L'orario attuale inceppa il movimento dei viaggiatori. Cinque, sette e persino otto ore si richiedono per percorrere 137 chilometri quanti ve ne sono da Arona a Torino.

Indi gli abitanti della parte superiore della provincia novarese che per le industrie che esercitano hanno frequenti rapporti colla capitale si vedono costretti, onde evitare lughissime fermate allo scalo di Novara, di passare per Alessandria, anzichè servirsi della ferrovia *Vittorio Emanuele*, la più naturale e la più breve per qui recarsi.

Il disagio e le spese maggiori, oltre allo incagliare le comunicazioni, danno origine a mormorazioni ora contro l'uno, ora contro l'altro degl'impiegati governativi che hanno ingerenza in tali affari.

Queste voci, lo so, sono il più delle volte destituite di fondamento; ed è per questi motivi che io mi limito



a pregare il signor ministro a voler far esaminare se le esigenze del servizio possano meglio conciliarsi coi bisogni delle popolazioni che abitano la zona superiore della provincia novarese.

**MENABREA**, ministro *pei lavori pubblici*. Domando la parola.

**MOBILI**. Venendo ora al merito del progetto in discussione, io credo meriti di essere dalla Camera approvato, però, secondo lo spirito che informa la relazione della Commissione e colle modificazioni che la medesima vi introdusse al progetto del Governo.

Per verità udii dirsi come all'erario pubblico possa dall'adozione del progetto ridondare qualche danno pel limitato prodotto del tronco ferroviario, di cui lo Stato assumerebbe l'esercizio.

Intorno a questo punto io osservo prima di tutto che la convenienza del progetto deve misurarsi non alla stregua del prodotto esclusivo della ferrovia di cui si chiede l'esercizio, ma anche di quel maggior reddito indiretto che il Governo ne ricaverà per la maggior affluenza di viaggiatori e di merci alle linee governative occasionata dalla ferrovia di Alzo che a quelle si congiunge.

Arroge poi che un provvido Governo deve anche entro certi limiti procurare che capitali vistosi spesi in opere di pubblica utilità da private società non giacciano infruttiferi, ed anzi coadiuvare in ogni possibile modo gli sforzi che si fanno per dotare il paese di reti ferroviarie.

Queste massime di ben intesa amministrazione furono già consacrate dal Parlamento in casi identici all'attuale; e per non fare citazioni, la Camera ed il Governo lo sanno, come lo sa il paese, quanti e quali sussidi diretti ed indiretti si paghino dallo Stato; quanti milioni sieno in bilancio stanziati per la costruzione di ferrovie od il loro esercizio concesso a private società.

Dovesse quindi il pubblico erario perderci anche alcune centinaia di lire nell'esercitare la ferrovia di Alzo, non sarà al certo per questa meschina somma (spesa a pro di una provincia per due volte taglieggiata dal nemico) che il pareggio dei bilanci ristarà dal verificarsi o l'Italia dal compiere i destini suoi.

Ma passando ad altro ordine di considerazioni più concrete, accennerò a due mezzi che, ove sieno adottati, ritengo tali da eliminare non solo qualsiasi timore di danno all'erario per l'esercizio in questione, ma forse anche da renderlo vantaggioso allo Stato.

Primo. Il signor ministro dei pubblici lavori faccia eseguire appunto la legge che accordò la concessione della ferrovia di Alzo.

Quella concessione, oltre le viste generali, ebbe due scopi locali; mettere cioè in comunicazione col capoluogo di provincia i molti comuni che sono sparsi qua e colà nella valle di Agogna ed intorno al bacino del lago d'Orta. Inoltre facilitare il trasporto dei rinomati graniti d'Alzo.

Ma la società concessionaria non eseguì e pare non

abbia intenzione di eseguire per ora i patti di concessione, nè i piani approvati dal Parlamento.

Invero l'esercizio *in fatto* si assumerebbe ora dal Governo per una estensione di soli 36 chilometri, quanti cioè se ne contano da Novara a Gozzano, giacchè per la restante parte i lavori non sono ancora compiuti.

Nella parte condotta a compimento avvi una stazione a Caltignaga, comune che conta una popolazione di 819 abitanti; altra stazione a Momo, comune di 1493 abitanti; invece da Momo a Borgomanero, sopra una estensione cioè di 16 chilometri, ove appunto più fitta è la popolazione, non si costrusse fino ad ora alcuna stazione; e ciò è in violazione flagrante dei piani approvati, nei quali ne stava indicata una nel territorio del comune di Suno alla regione *Baraggia*, il quale offriva anche gratuitamente il terreno a tale edificio necessario.

E rifletta la Camera che al comune di Suno che per sè solo conta 2850 abitanti, fanno corona i comuni di Cavaglietto, Cavaglio, Fontanetto, Cressa e Vaprio con una popolazione complessiva di 7210 abitanti.

A tranquillare quelle popolazioni che muovevano lamenti per la mancanza di stazione, si fece correr voce che la stazione si sarebbe costruita, ma dopo esperimenti che ne dimostrassero la località più opportuna.

Ma intanto con questo mezzo termine la locomozione sarà inceppata, mancherà lo scopo della concessione, se ne eludono i patti, ed il Governo, continuando l'esercizio in questo stato, ne avrà un minore prodotto.

Mi riservo a tal riguardo di presentare, ove d'uopo, un ordine del giorno che abbia per iscopo l'esecuzione della legge di concessione.

Però, fin da questo momento prego il signor ministro dei lavori pubblici a vegliare su questo punto, ed in ciò fare voglia rammentarsi che il punto obbiettivo rimpetto alla stazione da costruirsi deve essere non già il comune di Borgomanero o la cava d'Alzo, ma bensì il capoluogo di provincia, sia per la maggiore distanza, sia per gl'interessi senza confronto più rilevanti che ivi hanno le popolazioni che io nominai.

Il Governo poi, assunto l'esercizio della ferrovia di Alzo, potrà con facilità mutarne in meglio le sorti ed aumentare il reddito non solo di quel tronco, ma anche del tronco governativo che corre da Novara ad Arona a breve distanza. Ed è questo il secondo espediente che io sopra indicava.

Il signor ministro dei lavori pubblici che conosce appunto la topografia del paese, sa che nella zona di terreno nella quale ci trasporta la presente discussione vi sono quattro valli che corrono parallelamente l'una all'altra, da tramontana a mezzogiorno, e sono: valle di Sesia, valle d'Agogna, valle del Terdoppio, e più in là, la valle del Ticino colla Lombardia in fronte.

La prima è solcata dalla strada provinciale della Valsesia, la seconda dalla strada pure provinciale che

TORNATA DEL 3 DICEMBRE

mette da Novara al lago d'Orta, ed ora dal tronco ferroviario sul quale si discute; nella terza valle, o più esattamente sull'altipiano che sta tra il Terdoppio ed il Ticino, scorrono la strada già nazionale che mette al Sempione, e la ferrovia da Novara ad Arona.

Ebbene, queste valli per le quali dovrebbero affluire e merci e viaggiatori alle ferrovie di Alzo e di Arona, non hanno mezzo di reciproca comunicazione, a meno di discendere verso il mezzogiorno per vie quasi impraticabili, quando si è diretti al nord e viceversa, e per dappiù viaggiare solo allora che i torrenti od i fiumi lo permettono. Non vi sono ponti, non esiste strada.

Il bisogno di aprirne una che mettesse in comunicazione diretta queste valli tra di esse e colla vicina Lombardia, sentito anche pria della unione di questa provincia italiana, diede vita, a spese di alcuni comuni, ad un progetto stradale che poi non ebbe esecuzione.

Ora questa strada è di necessità per quei paesi, e sarà di utilità poi anche all'erario pubblico. Invero trattandosi di opere comunali la loro esecuzione non dipende dalla volontà governativa, ma il signor ministro dei lavori pubblici sa meglio di me che i piccoli comuni soprattutto non s'accorgono di essere minori abilitati ad amministrare le proprie sostanze, e soliti a ricevere per lo passato l'imbeccata dal Governo; solo allora si scuotono quando ne ricevono l'impulso. E questa una abitudine viziosa, lo so, ma pure è radicata.

Il signor ministro dei lavori pubblici adunque si rivolga su tale affare al signor prefetto di Novara e vedrà che quel provetto amministratore saprà far risorgere dagli archivi di quella prefettura l'antico progetto stradale tra il comune di Fara e la Lombardia e con adatti mezzi saprà eccitare i comuni dei mandamenti interessati a riunirsi in consorzio.

Sia sicuro il signor ministro che quelle popolazioni non saranno ricictranti all'invito, solo che loro faccia balenare la speranza di proporzionato sussidio governativo, al quale farà eco al certo il Consiglio provinciale.

Con questo mezzo alle ferrovie di Alzo e di Arona affluirà tutto ciò che ora viene trasportato a Novara nella bassa Italia, nella Lombardia per la strada della Vallesesia percorsa oggidì giornalmente da quattro vetture corriere a servizio dei soli viaggiatori; vi affluiranno inoltre gli abitanti e le merci di quella parte di Lombardia che è situata verso il Ticino.

Ecco uno espediente per aumentare il reddito della ferrovia d'Alzo con molto minor dispendio e con garanzia maggiore di quella che offrire ne possa un prolungamento sino a Gravellona, cioè dal lago d'Orta al lago Maggiore, prolungamento che il progetto ministeriale dimostrava essere riservato in petto del Governo.

A questa intenzione che io suppongo nel Governo io alludeva allora quando più sopra pregava la Camera a

voler approvare il progetto colle modificazioni della Commissione.

E se ora si dovesse entrare in questo campo, io potrei dimostrare come qualsiasi concessione che si facesse alla società della ferrovia d'Alzo di prolungare questo tronco fino al lago Maggiore sarebbe subordinata al capitolato che fa parte integrante della legge 13 giugno 1857.

Accennerò una sola disposizione.

La legge 13 giugno 1857 approvò la concessione a favore della società La Valette di una strada ferrata che da Arona, sul lago Maggiore, mettesse a Domodossola.

Ivi all'articolo 5 del capitolato si stabilì a favore della società concessionaria un diritto di prelazione, a parità di condizioni, su tutti i tronchi ferroviarii che il Governo posteriormente concedesse ad altre società, e che venissero a congiungersi colla ferrovia da Arona a Domodossola.

Ora ben vede la Camera come il progetto ministeriale sia in disaccordo col citato capitolato là dove allude ad un prolungamento per parte della società della ferrovia d'Alzo sino al confine svizzero, ad Intra od a Gravellona sul lago Maggiore.

E poichè sono condotto a parlare della concessione 13 giugno vorrei rammentare al signor ministro dei pubblici lavori che la mora di quattro anni accordata alla società concessionaria per il compimento della linea da Arona a Domodossola è già ora divenuta di sei anni e più, e che è oramai tempo o che si ponga mano attiva ai lavori o si rinunci alla concessione.

L'attuale sistema di studiata dilazione ingenera in quelle popolazioni il dubbio che si tenti in sul serio di innovare la primitiva concessione.

E questo dubbio divenne vieppiù ragionevole allora quando comparve l'attuale progetto del ministro sull'esercizio della ferrovia d'Alzo.

Allora si divulgò inoltre la voce che per spianare la via alla cennata radicale innovazione della legge 13 giugno 1857, siasi tra Gravellona ed Arona appositamente tracciata una linea in località ed in modo tali, da dimostrare la costruzione in questo tratto quasi impossibile per l'ingente costo.

Ma io confido che l'accorto signor ministro dei lavori pubblici non lo ignorerà, siccome non lo ignorano i paesi interessati, che già vi esiste un progetto Negretti, che tracciando la ferrovia a mezzo colle vestigia dell'antica strada del Sempione, ed in distanza dal lago e dalle case di villeggiatura, di cui sono seminate quelle sponde, ne rende possibile, più facile e meno dispendiosa la costruzione.

**PRESIDENTE.** La pregherei di avvicinarsi un poco più alla ferrovia di Alzo. (*ilarità*)

**MOBILI.** Sono nella questione, però finisco con pochissime parole.

Se quindi il signor ministro insisterà con fermezza nel voler osservata anche la legge 13 giugno 1857, la costruzione cioè del tronco da Domodossola ad Arona,

renderà in questo modo eseguibile anche in tempo non molto lontano e senza grave dispendio dello Stato quello che io credo utile progetto, utile per l'erario pubblico, utile pel paese, la congiunzione cioè del tronco di Sesto Calende colla ferrovia governativa ad Arona, con ponte sul Ticino.

Di quale utilità sarebbe stato un ponte sul Ticino, lo si rilevò nelle ultime grandi manovre di Somma.

Per queste ragioni prego la Camera a voler approvare il progetto modificato dalla Commissione.

**MENABREA, ministro pei lavori pubblici.** La Camera spero non vorrà che risponda a tutte le osservazioni fatte dall'onorevole Morini; dirò dunque poche cose e le più importanti.

Riguardo alla tettoia di Novara posso rispondere che il ministro conosce i patti che riguardano questa tettoia, la quale a suo tempo verrà costruita. Intorno poi agli orari di cui si è lamentato conviene notare che una delle questioni più difficili è quella appunto di combinare un orario che soddisfi egualmente tutte le popolazioni, specialmente quando si tratti di strade che hanno un solo binario come quella, ad esempio, tra Novara e Torino.

Si è primieramente pensato a regolare tra loro i gran centri; e la prima operazione che ha fatto il ministro, quando il Governo venne in possesso del tronco da Torino a Novara, fu di stabilire due convogli a grandissima velocità tra Torino e Milano ad ore tali che gli abitanti di quelle due importanti metropoli potessero agevolmente andare da una città all'altra ed adempiere i loro uffici nell'intervallo da una corsa all'altra.

Infine intorno alla concessione fatta di una strada ferrata verso Domodossola lungo la valle del Toce, l'onorevole deputato Morini osserva che la società aveva quattro anni di tempo per la costruzione, e che invece ne sono già scorsi sei e che nulla si è ancora fatto.

È vero che la società non ha adempiuto a tutti i suoi obblighi, tuttavia essa ha già eseguito per circa 800 mila lire di lavori; inoltre l'onorevole Morini non doveva dimenticare che dall'epoca della concessione, cioè dal 1857, fino al 1863, sono avvenute circostanze politiche tali che avrebbero potuto disestare una società anche più fortemente costituita. A mente quindi dell'articolo 215 della legge sulle opere pubbliche, il Governo ha creduto di poter differire alquanto l'applicazione rigorosa della legge, secondo la quale sarebbe questa società decaduta da' suoi diritti. E se ha ciò fatto, si fu non nell'interesse della società, ma delle popolazioni stesse, perocchè non saprei se si troverebbe altra società la quale, a petto di quella attualmente esistente, volesse incaricarsi dell'esecuzione della linea da Arona a Domodossola.

Ciò premesso, credo bene d'assicurare l'onorevole Morini che terrò anche conto degli altri eccitamenti da lui fatti, per assecondare i giusti desiderii delle popolazioni, e nel caso attuale si farà il possibile onde la

strada ferrata da Cava a Novara sia esercitata al più presto possibile, onde diminuendone la spesa se ne accresca il prodotto.

Mi occorre di rispondere ancora poche cose all'onorevole Valerio: io ho detto nel primo discorso che se egli non era rimasto soddisfatto dei documenti trasmessigli dal Ministero, poteva rivolgersi al ministro che ben di buon grado lo avrebbe soddisfatto col dargliene degli altri, ed anche col metterlo in relazione colle persone che avevano disteso la nota da lui accennata.

Spero che l'onorevole deputato non avrà interpretato le mie parole nel senso che io l'invitassi a salire e discendere le scale del Ministero; so che non è solito a farlo, nè io certamente m'arrogò di pretender tanto, ma solo volli dire che il Ministero era e sarà sempre pronto a dare tanto a lui come a qualunque deputato tutti gli schiarimenti che potessero desiderare. Se in questo caso egli non li ha chiesti è naturale che io abbia creduto che egli fosse soddisfatto abbastanza della nota trasmessagli.

Egli faceva d'altronde notare alla Camera che le cifre che si trovano nella sua nota erano gittate a caso, e tra le altre cose citava che il trasporto dei vini era segnato in due luoghi, che in un sito compariva per la cifra di lire 7650 all'anno, e nell'altro luogo per la cifra di lire 6940 all'anno.

Se l'onorevole deputato Valerio avesse attentamente esaminato il quadro nei suoi dettagli, avrebbe scorto che esso è diviso in due parti: nell'una vi è il movimento da Novara a Gozzano, nell'altra quello da Gozzano a Novara.

Nel primo il vino figura per lire 6940, nel secondo per lire 7650. Non vi è dunque contraddizione di sorta.

**VALERIO.** Nel quadro che ho qui non c'è niente di questo.

**MENABREA, ministro pei lavori pubblici.** Eppure la copia che ho io è così.

**VALERIO.** Io non poteva leggere la sua.

**MENABREA, ministro pei lavori pubblici.** Se avesse domandato spiegazioni non sarebbero state rifiutate.

**VALERIO.** Io stava al documento che mi è stato mandato. L'ho qui in mano.

**GUGLIANETTI, relatore.** Sarà un errore di copiatura.

**MENABREA, ministro pei lavori pubblici.** Dai discorsi degli onorevoli Cadolini e Valerio oppugnatori di questa legge, parrebbe doversi inferire che il Governo si addossò un sacrificio immenso. Ora ciò è assolutamente erroneo.

Il contratto è fatto in modo che lo Stato non abbia a perdervi. Infatti il Governo, intimamente persuaso che nel votare il citato ordine del giorno la Camera per nulla intendesse di accollare allo Stato soverchi sacrifici, ma bensì di regolare le cose in modo che senza farne una speculazione lo Stato fosse rimborsato delle spese di esercizio, tenuto conto eziandio dei bisogni

delle finanze, invece di attenersi strettamente alla lettera di quell'ordine del giorno, il Ministero ha creduto di dibattere sulle condizioni in esso offerte, onde stabilire una cifra sufficiente a coprire le spese d'esercizio di questa strada.

Invece dunque di un rimprovero io mi sarei dall'onorevole Valerio aspettato un complimento per avere interpretato nello spirito suo la volontà della Camera.

Non capisco dunque i rimproveri fatti al Ministero, e non li accetto.

In quanto poi all'esattezza delle cifre presentate, io dirò e ripeterò quello che diceva l'onorevole Guglianetti, che esse furono studiate e stabilite da un'amministrazione la quale è tutt'altro che tenera per le società private, e la quale, anzichè ricercarlo, è lontana dall'assumersi l'esercizio d'altre strade ferrate a meno che non vi veda un vero vantaggio pel Governo.

A dare una prova materiale che le spese non dovranno oltrepassare i limiti accennati di 6000 lire, mi basterebbe ripetere i risultati delle esperienze fatte sopra molte altre strade, le quali sono esercite dallo Stato, dove vediamo che con tre o quattro corse al giorno le spese d'esercizio non oltrepassano le 6000 o 6500 lire all'anno.

Ora, se sopra strade sulle quali v'è un numero di convogli maggiore di quel che sarà sulla strada ferrata da Novara a Cava d'Alzo, la spesa si contiene fra le 6000 e le 6500 lire, io non vedo perchè si possa mettere in dubbio che anche là dove le corse giornaliere saranno in minor numero, e dove le pendenze non oltrepassano i limiti delle pendenze ordinarie, non si possa fare anche con 6000 lire.

D'altronde l'esercizio sarà molto più facile per il Governo che per la società stessa, poichè il Governo ha un materiale, un servizio tutto ordinato, e può con poca spesa accingersi all'esercizio di questa strada, mentre è evidente che, se questo esercizio dovesse farsi dalla società, essa avrebbe dovuto fare incette di materiali per una somma considerevole, perchè si sa che generalmente i materiali, principalmente sopra una strada di quella natura, vengono a costare da quindici a venti mila lire al chilometro, e si sarebbe così messo la società in gravi imbarazzi, che ha speso un capitale considerevole ed ha lavorato utilmente pel paese, e che non può annoverarsi con quelle società che fanno speculazioni mancate e che non pensano che ad esse.

Si dirà: ma se la società ha speso denaro lo ha fatto nella lusinga di trarne un reddito che la compensasse; se non è riuscita, lo Stato non ha alcuna responsabilità; ora io domando se vi possa essere una società che badi soltanto a migliorare il paese senza sperare un frutto; ma dal momento che vi è una società che ha adempiuto ai suoi obblighi non veggio il perchè il Governo non debba venirle in aiuto, mentre per tante altre fin da principio ha dato ogni sicurezza, sebbene non avessero neppur ancor fatto il tentativo del rischio. L'onorevole deputato Valerio mostrò infine una grandissima

tenerezza per i contribuenti, ed io lo prego a credere che anche il Ministero non ne ha meno di quella ne abbia egli; e mi limito a chiedergli che in ogni occasione dia prova della stessa tenerezza come fa oggi. Qui non si tratta di sacrifici di sorta ma bensì di tener viva una società che perirebbe se questi aiuti chiesti dalla Commissione e che il Ministero vi propone non fossero accordati.

Non conviene poi dimenticare che coll'approvare questo progetto di legge voi seconderete anche i vivi desideri di una popolazione, la quale merita pure qualche riguardo.

Per questi motivi, o signori, io spero che vorrete accettare il progetto di legge quale venne modificato dalla Commissione.

**PRESIDENTE.** Il deputato Michelini ha facoltà di parlare.

*Molte voci.* La chiusura! la chiusura!

**PRESIDENTE.** Essendo domandata la chiusura della discussione generale, domando se è appoggiata.

(È appoggiata).

La metto ai voti.

(È ammessa).

Si passa alla discussione degli articoli.

« Art. 1. È approvata la convenzione stipulata in data 7 luglio 1863 fra i ministri delle finanze e dei lavori pubblici rappresentanti lo Stato, ed i signori Thomas Collet, Sandars, Th. Carlo Bruce, e Niccolò Philippot Leader concessionari della ferrovia da Novara a Cava d'Alzo, in virtù della quale lo Stato assume, per tutta la durata della concessione, l'esercizio della ferrovia suddetta, mediante l'osservanza dei patti e condizioni pattuite nella concessione stessa, colle modificazioni risultanti dall'esemplare unito alla presente legge. »

(Dopo prova e controprova, è adottato).

« Art. 2. Tutti i prodotti del servizio della linea suddetta saranno versati nelle casse dello Stato. »

(È approvato).

« Art. 3. È autorizzata sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1863 la spesa di lire 40 mila per far fronte alle spese di esercizio della nuova linea, le quali rimangono a carico dello Stato. La spesa suddetta sarà da portarsi in aumento ai capitoli 29, 30, 31 e 33 del bilancio medesimo, nel modo che verrà stabilito con decreto reale. »

**SARACCO.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare.

**SARACCO.** Io non riesco a persuadermi che l'amministrazione dello Stato possa assumere l'esercizio di questa strada ancora nel corso di questo mese; credo che tutto al più potrà assumerlo al 1° di gennaio. Sarebbe quindi affatto inutile che fosse iscritta una nuova spesa nel bilancio del 1863. Si dovrebbe perciò sopprimere quest'articolo.

**MENABREA,** ministro per i lavori pubblici. Risponderò all'onorevole deputato Saracco che tutto è pronto

perchè l'esercizio principii immediatamente dopo la votazione di questa legge del Parlamento, anzi tutto era già disposto al 1° dicembre, ma il Ministero non ha voluto autorizzare l'apertura, senza prima ottenere il consenso del Parlamento.

**PRESIDENTE.** Metto dunque ai voti l'articolo 3.

(Dopo prova e controprova, è adottato).

« Art. 4. È parimente autorizzata la spesa di lire 10 mila da portarsi sul bilancio dei lavori pubblici per l'anno 1863 in aumento del capitolo 35 del bilancio medesimo pel versamento nella cassa della società del 40 per cento del prodotto lordo ad essa devoluto. »

(È approvato).

L'ora essendo tarda, la votazione per isquittinio

segreto avrà luogo domani al principio della seduta.

La seduta è levata alle ore 5 1/4.

*Ordine del giorno per la tornata di domani:*

1° Votazione per scrutinio segreto sul progetto di legge concernente la cessione al Governo dell'esercizio della ferrovia da Novara a Cava d'Alzo;

2° Svolgimento di una proposta di legge del deputato Brofferio intesa a modificare la legge sull'ordinamento giudiziario relativamente ai giurati;

3° Discussione del progetto di legge per l'estensione a tutto il regno della legge sulle privative industriali.

## TORNATA DEL 4 DICEMBRE 1863

PRESIDENZA DEL COMMENDATORE CASSINIS, PRESIDENTE.

**SOMMARIO.** *Atti diversi. — Congedi. — Votazione a scrutinio segreto e reiezione del disegno di legge ieri discusso per una convenzione per l'esercizio da assumersi dal Governo della ferrovia da Novara a Cava d'Alzo. — Lo svolgimento del disegno di legge del deputato Brofferio sui giurati è rinviato a mercoledì. — Avvertenze del presidente del Consiglio Minghetti e del deputato Saracco sulla discussione delle leggi sulla perequazione fondiaria, sull'ordinamento provinciale e comunale e sul bilancio attivo. — Discussione del disegno di legge sulle privative industriali — Proposizione d'ordine del ministro per l'agricoltura, industria e commercio Manna, per la discussione del suo progetto invece di quello della Commissione — Osservazioni del relatore Boddi, e dei deputati Michelini, Minervini, Restelli e Melchiorre — Si delibera prendere per testo il progetto del Ministero, del quale sono approvati i due primi articoli — Emendamento del deputato Susani all'articolo 3° relativo alla libertà ed al privilegio dell'industria, ed alla loro estensione a tutto lo Stato — Osservazioni e difficoltà mosse dai deputati Di Cavour, Restelli e Fiorenzi — Risposte e considerazioni del ministro per l'agricoltura, industria e commercio, e dei deputati Mancini, Fiorenzi, De Cesare, Allievi e Michelini — Repliche — L'articolo e gli emendamenti sono inviati alla Commissione.*

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

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

**GIGLIUCCI**, segretario, espone il seguente sunto di petizioni:

9546. Il dottor Antonio Fossati, nel 1848 professore di medicina nell'università di Pavia ed ora d'igiene e materia medica nella scuola di veterinaria di Torino, enumera i numerosi e gravi sacrifici da lui fatti per la causa nazionale, fra i quali l'aver rifiutato di riprendere il suo posto sotto il restaurato dominio austriaco, e chiede conformemente alle assicurazioni dategli

dal ministro che lo nominava alla scuola di veterinaria di venir ripristinato nell'antieriore suo grado e condizione.

9547. Il municipio di Secondigliano, provincia di Napoli, fa istanza perchè sia conservata all'uso religioso una casa dei padri missionari della congregazione situata in quel comune sotto il titolo dei Ss. Cuori di Gesù e Maria.

9548. Il prefetto di Livorno trasmette alla Camera una deliberazione presa da quel Consiglio provinciale sulla proposta del signor Tito Malenchini, colla quale si eccita il Governo a costituire di fatto una provincia