

TORNATA DEL 7 GIUGNO 1856

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCHESE ALFIERI.

SOMMARIO. *Discussione sul progetto di legge per l'autorizzazione della spesa straordinaria pel prolungamento del molo nuovo del porto di Genova — Discorso del senatore Sauli — Approvazione degli articoli 1 al 3 e dell'intero progetto — Discussioni sul progetto di legge per la concessione della ferrovia da Irea a Chivasso — Osservazioni del senatore Di Castagnetto — Risposta dei ministri delle finanze e dei lavori pubblici — Approvazione degli articoli 1 al 3 e dell'intero progetto — Relazione sul progetto di legge per l'approvazione della spesa straordinaria per l'ampliamento dello stabilimento balneario d'Aix — Discussione ed approvazione del progetto di legge riguardante la convenzione colla compagnia Vittorio Emanuele per l'estensione della rete delle strade ferrate della Savoia e della congiunzione loro colle ferrovie francesi — Approvazione immediata del progetto di legge per l'autorizzazione della spesa straordinaria per l'ampliamento dello stabilimento balneario d'Aix — Relazione sui progetti di legge: 1° per la costruzione di un ponte sul torrente Margre; 2° per la leva di 13,000 uomini sulla classe del 1835 — Approvazione immediata di questi due progetti — Relazione sui seguenti progetti di legge: 1° per l'autorizzazione di nuove e maggiori spese sul bilancio 1856; 2° per la concessione della ferrovia da Acqui ad Alessandria — Osservazioni del ministro delle finanze e del senatore Di Pollone.*

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

(Sono presenti i ministri delle finanze, della guerra, di grazia e giustizia, dei lavori pubblici e dell'istruzione pubblica.)

PALLAVICINO-MOSSI, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che viene approvato.

QUARELLI, segretario, dà lettura del seguente sunto di petizione.

2088. I fabbricanti di carta della provincia di Genova fanno istanza presso il Senato acciò voglia modificare la legge in corso sulla tariffa doganale, in senso della proposta contenuta nella relazione del deputato Despina sulla legge medesima.

DISCUSSIONE E APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER L'AUTORIZZAZIONE DELLA SPESA STRAORDINARIA PER IL PROLUNGAMENTO DEL MOLO NUOVO DEL PORTO DI GENOVA.

PRESIDENTE. Sta all'ordine del giorno il progetto di legge per l'autorizzazione della spesa straordinaria pel prolungamento del molo nuovo del porto di Genova. (Vedi vol. Documenti, pag. 1054.)

Il progetto è così concepito. (Vedi infra)

SAULI. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola spetta al senatore Sauli.

SAULI. Ho chiesto la parola non già per combattere il progetto di legge sottoposto al vostro esame, ma piuttosto per commendarne altamente il soggetto, e per esprimere il mio rincrescimento che la condizione del nostro erario non ci consenta di dare ai lavori intorno al porto di Genova una spinta più celere e di estendere consimili miglioramenti ad altri porti della nostra marina.

Signori senatori, voi m'insegnate che la principale cagione per cui le sorti d'Italia piombarono in letal decadenza, consiste in ciò che l'operosità, per cui fioriva il Mediterraneo,

passò ad esercitarsi in altri mari. Per quante sia dato all'umana mente di spingersi nel cupo sentiero dell'avvenire, sembra che più amica fortuna stenda propizia la mano al Mediterraneo ed accenni di volergli restituire l'antico splendore. La mia debole voce fece piano alla parte da noi assunta nelle ultime e gloriose imprese di Levante; e sono ben lungi a quest'ora dal rammaricarmi che i nostri sacrifici non sieno ancora stati rimunerati di subitaneo premio. Ben più largo premio il tempo ci promette ogni volta che da noi si giunga ad usarlo con modesta e sagace sapienza.

Gli è già più d'un mezzo secolo che il gran Napoleone Bonaparte tentò l'impresa d'Egitto. L'Egitto era allora la preda miseranda dei Mamalucchi, era provincia di niun valore per sé, di nessuna utilità per le altre nazioni. Per mezzo dell'attrito, per mezzo di quella maniera di consorzio che si istituì tra i nati e gli uomini colti dell'esercito di Francia, l'Egitto rinacque ad assoi prospera fortuna, ed i traffichi che ivi si esercitarono, rifece a mille doppi la spesa erogata in quella spedizione, la quale pur ebbe in sulle prime un esito molto infelice. Un uguale ed anche un maggior premio sarà da noi conseguito nelle vaste ed ora quasi disabitate provincie dell'Asia Minore, del mar di Marmara e del mar Nero, che anelano a rifiorirsi per mezzo di nuove istituzioni agricole e di nuove fattorie mercantili, purchè da noi si continui a preparare i mezzi opportuni a godere i benefizi che un miglior destino ci porge. Egli è perciò che io conforto il nostro Governo a proseguire nella sollecitudine che egli intende di concedere ai nostri porti del mare. Crescendo in essi l'attività, crescerà eziandio il numero dei navigatori; la navigazione avvezza gli uomini ai pericoli e a dura fatica; la fatica è madre di virtù, e senza virtù voi m'insegnate che ogni speranza di risorgimento altro non può essere che un'aspirazione poetica od una lagrimevole utopia.

La prima e nuda idea di commendare le spese progettate pel porto di Genova mi venne suggerita da un amico mio corrispondente di Savona. L'accolsi con premura, perchè è conforme alle pensate solite ad avvolgersi nella mia mente,

ed anche perchè, mercè di essa, si fa manifesto come colà non alberghi sentimento di gretta gelosia e di rivalità. Imiliamo questi esempi noi tutti. Il titolo di fratelli non sia più ora mai una vana, menzognera parola. Il frutto che sta per derivarne sarà a mille doppi migliore che non qualsivoglia meschino, e, sto per dire, non innocente trionfo.

PRESIDENTE. Se non domandasi più la parola rileggerò gli articoli per metterli ai voti.

« Art. 1. È autorizzata la spesa straordinaria nuova di lire un milione novecento novantottomila trecentoquaranta per prolungare il molo nuovo del porto di Genova ed eseguire le opere accessorie in conformità del progetto dell'ufficio centrale del servizio tecnico dei porti, spiagge e fari in data 15 dicembre 1855.

(È approvato.)

« Art. 2. La spesa suddetta ferrà stanziata nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici ripartitamente come infra :

Bilancio 1856	L. 182,540
Id. 1857	» 400,000
Id. 1858	» 400,000
Id. 1859	» 400,000
Id. 1860	» 400,000
Id. 1861	» 216,000

L. 1,998,540

(È approvato.)

« Art. 3. Per l'applicazione della parte di spesa cadente come sopra a carico del bilancio 1856 verrà aperta nel bilancio medesimo apposita categoria, sotto il n° 49 quater, e colla denominazione: *Prolungamento del molo nuovo del porto di Genova.* »

(È approvato.)

Ora si passerà allo squittinio segreto. Verrà immediatamente dopo in discussione il progetto per la concessione della strada ferrata da Ivrea a Chivasso, e quindi quello per l'estensione della rete delle strade ferrate della Savoia.

Essendo in pronto il rapporto preparato dal senatore Jacquemoud sul progetto di legge riguardante l'ampliamento dello stabilimento balneario di Aix, pregherò poi il signor relatore di darne lettura, acciò il Senato veda se sia il caso di unire la votazione di queste due ultime leggi.

(Il segretario Quarelli fa l'appello nominate per lo squittinio.)

Risultamento della votazione sul progetto di legge relativo all'autorizzazione della spesa straordinaria pel prolungamento del molo nuovo del porto di Genova.

Votanti	85
Voti favorevoli	85

(Il Senato adotta all'unanimità.)

DISCUSSIONE E APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA CONCESSIONE DELLA FERROVIA DA IVREA A CHIVASSO.

PRESIDENTE. Il progetto che viene ora in discussione per la concessione della ferrovia da Ivrea a Chivasso, è così concepito. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1138.)

Il senatore Di Castagnetto ha la parola.

DICASTAGNETTO. Bramerei solamente una spiegazione dall'onorevole signor ministro dei lavori pubblici.

Mentre io mi rallegro di vedere tradotto in fatto il deside-

rio che la provincia d'Ivrea sia dotata d'una strada ferrata, non so spiegarvi una differenza che ravviso nel capitolato, la quale non si incontra in quelli per simil genere d'affari.

All'articolo 67, alinea 1, trovo che: « Questa società si costituirà con quel capitale e con quel numero d'azioni che sarà determinato d'accordo col Governo; sarà retta da uno statuto da sottoporsi all'approvazione del Governo in conformità delle vigenti leggi. »

In generale quando si sanciscono negozi di tale specie il capitale resta determinato, come anche la quantità delle azioni, e qui invece scorgo che si lascia ancora al futuro lo stabilire sia il capitale sia il numero delle azioni.

Ciò che desidererei sapere dall'onorevole signor ministro è il motivo per cui relativamente a questa strada non fu provvisto in modo definitivo e determinato ad una parte così essenziale come è quella del capitale e numero delle azioni.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro delle finanze, reggente il Ministero degli esteri. La domanda per fare la strada non è stata presentata da una società, ma da un individuo, il quale, essendo risponsale, potrebbe benissimo fare la strada a proprie spese ed esercitarla pure a proprie spese.

Se quest'individuo invece intende di costituire una società, verrà in allora il caso di determinare il capitale, nè sarà in suo arbitrio il determinarlo, giacchè gli statuti della società costituenta dovranno essere sottoposti al Governo.

Il Governo naturalmente lascia una certa latitudine a chi costituisce una società; tuttavia veglia a che non vi siano dei patti che possano compromettere gli interessi dei terzi, e se per avventura il proprietario attuale della strada proponesse di costituire una società a un capitale di gran lunga maggiore del costo reale della strada, probabilmente il Governo negherebbe l'autorizzazione necessaria per la costituzione della società in discorso.

DI CASTAGNETTO. Era la semplice spiegazione che desiderava.

PALROCAPA, ministro dei lavori pubblici. Faccio anche io un'altra osservazione. Talvolta quelli che domandano la concessione, anche prima di costituire la società, sottoscrivono un capitale che si riservano di completare coll'emissione di azioni, mercè la costituzione di una società anonima; ma per ciò fare conviene che abbiano un progetto tecnico completo in tutte le sue parti.

Ora questo non era il caso nostro, perchè è ben vero che vi era un progetto di massima approvato dal Consiglio speciale, ma il concessionario (come ben si vede dall'articolo 1 del capitolato), per aderire ai desiderii di un municipio di qualche importanza, e per piegarsi ad una convenienza d'interesse pubblico, ha mutata la linea, facendola passare per Montanaro, dove si stabilirebbe una stazione.

Questa variante è stata riconosciuta vantaggiosa e quindi approvata; ora egli attualmente sta rettificando il progetto per determinare le basi sulle quali dovrà costituire la società i cui statuti saranno da lui presentati al Ministero delle finanze per l'opportuna approvazione per decreto reale, previo l'avviso del Consiglio di Stato.

DI CASTAGNETTO. Dirò al Senato ed al Ministero che io mi aspettava questa risposta, ma siccome l'osservazione che ho fatta, l'ho pur sentita fare da qualche persona autorevole, credetti bene di promuovere una spiegazione su ciò onde le parole pronunziate dal Ministero prendessero quella autorità necessaria perchè il paese sia edotto della condizione delle cose.

PRESIDENTE. Non domandandosi più la parola, rileggerò gli articoli per metterli ai voti.

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

(È approvato.)

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

(È approvato.)

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

(È approvato.)

Si procede all'appello nominale per lo squittinio.

Risultamento dello squittinio:

Volanti 58
Voti favorevoli 58

(Il Senato adotta il progetto all'unanimità.)

RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PER LA APPROVAZIONE DELLA SPESA STRAORDINARIA PER L'AMPLIAZIONE DELLO STABILIMENTO BALNEARIO DI AIX.

PRESIDENTE. La parola spetta al senatore Jacquemoud per la lettura della relazione intorno al progetto per lo stabilimento balneario di Aix.

JACQUEMOUD, relatore, legge la relazione. (Vedi vol. Documenti, pag. 1065.)

APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE RIGUARDANTE LA CONVENZIONE COLLA COMPAGNIA VITTORIO EMANUELE PER L'ESTENSIONE DELLA RETE DELLE STRADE FERRATE DELLA SAVOIA E PER LA CONGIUNZIONE LORO COLLE FERROVIE FRANCESI.

PRESIDENTE. Metto ora in discussione il progetto di legge per l'estensione della rete delle strade ferrate della Savoia; riservandomi di interpellare il Senato se intende di passare alla discussione immediata del progetto di legge, sul quale ha riferito testè il senatore Jacquemoud, per procedere ad un simultaneo squittinio per questi due progetti di legge. (Vedi vol. Documenti, pag. 901.)

Il progetto di legge surriferito è così concepito. (Vedi *infra*)

È aperta la discussione generale; se non si domanda la parola, darò di bel nuovo lettura degli articoli per metterli ai voti.

« Art. 1. Il Governo del Re è autorizzato a dare piena ed intera esecuzione alle condizioni annesse alla presente legge per l'estensione della rete delle strade ferrate della Savoia e per la loro congiunzione colle ferrovie francesi. »

(È approvato.)

« Art. 2. Gli articoli 3, 4, 5, 6 e 7 della legge 16 luglio 1854 sono abrogati. »

(È approvato.)

Ora mi occorre, come ho annunziato, di provocare un voto formale del Senato per dare ugualmente passo alla legge sulla quale ha riferito l'onorevole senatore Jacquemoud, non avendo essa ancora subito il corso stabilito dal regolamento.

Chi intende si debba passare all'immediata discussione di questo progetto si alzi.

(Il Senato approva.)

ADOZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER L'APPROVAZIONE DELLA SPESA STRAORDINARIA PER L'AMPLIAZIONE DELLO STABILIMENTO BALNEARIO D'AIX.

PRESIDENTE. Il progetto di legge per l'ampliamento dello stabilimento balneario d'Aix è nei termini seguenti. (Vedi vol. Documenti, pag. 1060.)

È aperta la discussione generale.

Non domandandosi la parola, io porrò ai voti i singoli articoli di cui esso si compone.

« Art. 1. La spesa pel ristauo e per l'ampliamento dello stabilimento balneario d'Aix sarà distribuita sopra basi analoghe a quelle che furono stabilite per la sua fondazione, la quale ebbe effetto, mediante un'associazione fra lo Stato ed i comuni del ducato di Savoia. »

(È approvato.)

« Art. 2. Il capitale sociale destinato a tale uso è di lire 900,000, e sarà somministrato per un terzo dall'erario pubblico, e per due terzi dalla provincia di Savoia Propria, nei quali sono comprese una quota di concorso di lire 100,000 della città di Chamberi, ed un'altra di lire 60,000 della città di Aix. »

(È approvato.)

« Art. 3. I lavori di ristauo e di ampliamento dello stabilimento balneario dovranno essere eseguiti in conformità dei disegni e delle perizie dell'ingegnere François e dell'architetto Pellegrini in data 13 settembre 1854, e dovranno essere terminati pel cominciamento della stagione balnearia dell'anno 1855. »

(È approvato.)

« Art. 4. Dal primo gennaio 1856 lo stabilimento balneario sarà a totale godimento, rischio e pericolo dell'associazione nazionale, la quale usufruirà di tutti i suoi proventi e porterà il carico di tutti i suoi debiti. »

(È approvato.)

« Art. 5. I proventi dello stabilimento balneario rimarranno destinati:

1° Al pagamento dell'interesse del 5 per cento sul capitale versato dalle finanze e dai corpi morali associati;

2° Al prelevamento dell'uno per cento per l'estinzione del capitale impiegato e di quella del debito dello stabilimento balneario. »

(È approvato.)

« Art. 6. Qualora il prodotto netto dello stabilimento non bastasse al pagamento dell'interesse ed a quello della quota di ammortizzazione di cui nell'articolo precedente l'erario pubblico vi supplirà. »

(È approvato.)

« Art. 7. La quota di ammortizzazione sarà in primo luogo esclusivamente destinata al pagamento del capitale sommini-

strato dai corpi morali, e compiuto questo riscatto, il solo erario pubblico perceverà i proventi dello stabilimento balneario, finchè la finanza sia a sua volta totalmente risarcita dei capitali da essa a qualunque titolo sborsati. »

(È approvato.)

« Art. 8. Tosto che tutti i debiti dello stabilimento balneario saranno compiutamente riscattati, la proprietà del suddetto stabilimento rimarrà per un terzo alla finanza e per gli altri due terzi ai corpi morali coassociati in proporzione del loro concorso. »

(È approvato.)

« Art. 9. D'allora in poi le rendite dello stabilimento impiegate per un terzo in miglioramenti dello stabilimento stesso, e per gli altri due terzi in soccorsi ad istituti od opere di beneficenza nella provincia di Savoia Propria ed in quelle del Genevese e del Fossignì, in proporzione dell'effettivo e dell'offerta concorso nella spesa e segnatamente nell'ampliamento dell'ospedale di Aix, nel quale saranno gratuitamente ammessi gli indigenti di tutto lo Stato ed i militari forniti di certificati comprovanti che sono affetti da infermità contratte in servizio. »

(È approvato.)

« Art. 10. L'alta sorveglianza degli interessi dell'associazione spetterà al Governo; l'intendente avrà la presidenza del Consiglio d'amministrazione, la sede del quale sarà in Ciambèri. »

(È approvato.)

« Art. 11. La direzione e l'amministrazione dello stabilimento sarà affidata ad un commissario regio, il quale interverrà alle sedute del Consiglio amministrativo con voto consultivo.

« Lo stipendio del commissario sarà a carico della associazione. »

(È approvato.)

« Art. 12. Il Consiglio d'amministrazione sarà composto di due consiglieri provinciali di Ciambèri e d'uno d'Anney eletti annualmente a questo ufficio dai rispettivi Consigli, del sindaco di Ciambèri, del sindaco di Aix e del direttore demaniale di Ciambèri. »

(È approvato.)

« Art. 13. Spetterà al Consiglio la disamina ed il sindacato della contabilità del direttore dello stabilimento, la disamina e l'approvazione del bilancio ordinario e delle spese straordinarie ed il fare tutti i necessari regolamenti. »

(È approvato.)

Si passa ora allo squittinio segreto.

Metto in avvertenza il Senato che si tratta in questo scrutinio di dare il voto per due progetti di legge, uno relativo alla convenzione colla compagnia Vittorio Emanuele e l'altro allo stabilimento balneario di Aix.

Dopo questa votazione pregherò il senatore Regis di voler leggere la relazione sul progetto di legge concernente la costruzione di un ponte sul fiume Magra, ed il senatore Alberto La Marmora quella relativa alla leva di 13 mila uomini sulla classe 1833.

(Il segretario Giulio fa l'appello nominale per lo squittinio sopra i due progetti.)

Risultamento delle votazioni:

Votanti 89
Voti favorevoli 59

pel progetto riguardante l'estensione della rete delle strade ferrate della Savoia e così del pari per quello relativo allo stabilimento balneario di Aix.

(Il Senato adotta all'unanimità i due progetti di legge.)

RELAZIONE SUI PROGETTI DI LEGGE PER LA COSTRUZIONE DI UN PONTE SUL FIUME MAGRA E PER LA LEVA DI 13 MILA UOMINI SULLA CLASSE 1833.

PRESIDENTE. Il senatore Regis è invitato a dar lettura della relazione suenunciata.

REGIS, relatore. legge la relazione. (Vedi vol. Documenti, pag. 1152.)

PRESIDENTE. La parola spetta al senatore La Marmora per la lettura del rapporto relativo alla leva di 13 mila uomini.

LA MARMORA, legge la relazione. (Vedi vol. Documenti, pag. 1117.)

PRESIDENTE. Chiederò al Senato se intende che debbasi procedere alla discussione immediata dei due progetti dei quali sono state lette le relazioni.

Chi è di questo sentimento si alzi.

(Il Senato adotta.)

APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA COSTRUZIONE DI UN PONTE SUL FIUME MAGRA.

PRESIDENTE. Darò lettura del progetto di legge per la costruzione di un ponte sul fiume Magra, il quale è così concepito. (Vedi vol. Documenti, pag. 1146.)

« Art. 1. È approvata la convenzione stipulata il 20 maggio 1856 tra i ministri delle finanze e dei lavori pubblici, rappresentanti lo Stato, ed il signor conte ed avvocato Francesco Cattaneo, per l'erezione di un ponte in muratura sul fiume Magra, colle opere di munimento e rampe d'accesso alla strada nazionale di levante, in base dell'analogo progetto allestito dall'ispettore del Genio civile cavaliere Giuseppe Bella e mediante i corrispettivi e l'osservanza delle condizioni nell'atto medesimo convenute e colle modificazioni portate dalla presente legge. »

(È approvato.)

« Art. 2. È autorizzata la spesa di lire quattrocento mila (400,000) da corrispondersi, giusta la predetta convenzione, al concessionario dell'opera nel triennio ivi indicato, stanzandola pella concorrente di lire 30 mila nel bilancio passivo dei lavori pubblici per l'esercizio 1856; per lire 200 mila in quello del 1857 e per le rimanenti lire 180 mila in quello del 1858. »

(È approvato.)

« Art. 3. È fatta facoltà al Governo di aumentare la larghezza del ponte sino alla misura che sarà giudicata necessaria, per servire ad un tempo ad una strada ferrata, ed alla strada ordinaria, quando ciò non richieda una spesa maggiore di lire 40 mila.

« Questa maggiore spesa verrà portata in aggiunta all'assegno stipulato per il 1857. »

(È approvato.)

« Art. 4. Per l'applicazione della parte di spesa cadente come sopra a carico dei bilanci 1856 e 1857 verrà aperta apposita categoria sotto la denominazione: Ponte sulla Magra, strada nazionale di levante, col numero 40-1 pel 1856 e col numero 67 bis pel 1857. »

(È approvato.)

« Art. 5. È fatta facoltà al Governo di diminuire per decreto reale la tariffa di pedaggio d'accordo coll'impresa. »
(È approvato.)

APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA LEVA DI 13 MILA UOMINI SULLA CLASSE DEL 1855.

PRESIDENTE. Passo ora a dar lettura del progetto di legge per la leva di 13 mila uomini. (Vedi vol. Documenti, pag. 1117.)

Esso è del tenore seguente :

« *Articolo unico.* Il Governo del Re è autorizzato ad operare la leva dell'anno 1856, prelevando un contingente di 13 mila uomini sui cittadini nati nel corso dell'anno 1855. »

(È approvato.)

Si procederà allo squittinio simultaneo su questi due progetti di legge.

Rimarrebbero ora in pronto due relazioni. L'una preparata dalla Commissione di finanze sul progetto relativo alle nuove e maggiori spese da applicarsi al bilancio corrente, e l'altra preparata dall'ufficio centrale, nominato per quello sulla ferrovia da Acqui ad Alessandria, di cui è relatore il senatore Gonnet, il quale non è presente.

Se il Senato lo crede (sono appena le quattro), dopo questo scrutinio, si potrebbe ancora occupare della legge sulle maggiori spese, di cui è relatore il senatore Caccia.

(Il segretario Pallavicino-Mossi fa l'appello nominale.)

Risultamento della votazione sul progetto di legge relativo alla costruzione di un ponte sul torrente Magra :

Votanti	58
Voti favorevoli	58

(Il Senato adotta all'unanimità.)

Risultamento della votazione della legge sulla leva di 13 mila uomini :

Votanti	58
Voti favorevoli	56
Voti contrari	2

(Il Senato adotta.)

RELAZIONI SUI PROGETTI DI LEGGE : PER NUOVE MAGGIORI SPESE SUL BILANCIO DEL 1856, E PER LA STRADA FERRATA DA ACQUI AD ALESSANDRIA.

PRESIDENTE. Prego il Senato di voler udire la relazione che il senatore Caccia ha in pronto.

CACCIA, relatore, legge la relazione. (Vedi vol. Documenti, pag. 1110.)

PRESIDENTE. Invito alcuno dei membri dell'ufficio centrale nominato per la legge della ferrovia tra Acqui ed Alessandria a dar lettura della relazione.

DI POLLONE. Siccome membro dell'ufficio centrale, che si è occupato di questo progetto, darò lettura della relazione preparata dal senatore Gonnet che ha dovuto assentarsi. (Vedi vol. Documenti, pag. 1137.)

PRESIDENTE. Speravo che il Senato si mantenesse in numero per votare anche queste due leggi, ma la mia speranza è delusa, perchè esso non lo è più.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro delle finanze, reggente il Ministero degli esteri. Chiedo la parola per dare una semplice spiegazione.

La legge sulle modificazioni, la quale porta la riduzione del dazio dei regoli e dei cuscinetti, è stata approvata dalla Camera dei deputati, ed il Ministero si ripromette che lo sarà pure dal Senato con eguale favorevole accoglimento.

Vi è una differenza nel capitolato della ferrovia da Chivasso ad Ivrea, e nel capitolato di quella da Alessandria ad Acqui, rispetto alla quale si è mantenuta una riduzione che era stata concertata in vista dell'antico dazio.

Questo non si è fatto per la strada da Ivrea a Chivasso; giova però avvertire che (se il Senato approva la legge) sarà cosa di pochissimo momento.

Nella strada ferrata di Ivrea si avrà a pagare il nuovo dazio sui regoli e cuscinetti, cioè una lira per quintale sui primi e 80 centesimi sui secondi, mentre per la strada d'Acqui non vi sarà da pagare che il quarto di questo dazio, cioè 25 centesimi per regolo e 12 centesimi e mezzo per cuscinetto, ciò che fa una differenza di 75 centesimi per gli uni e di 37 e mezzo per gli altri; cosa, come dissi, di pochissimo rilievo, perchè farebbe solo 37 e mezzo per tonnellata, e ne risulterebbe una differenza di poche migliaia di lire tra una strada e l'altra.

Questa differenza si può anche giustificare per le varie condizioni delle due linee, perocchè non v'ha dubbio che la linea d'Ivrea è in condizioni economiche molto migliori della linea d'Acqui; onde quando pure il Parlamento consentisse un qualche maggior favore a quest'ultima linea, non potrebbe quella d'Ivrea lamentarsi di una sofferla ingiustizia.

Per questi motivi io spero che il Senato vorrà approvare il capitolato della linea d'Acqui, quantunque questo, ripeto, contenga una maggior concessione rispetto ai dazi sui regoli e cuscinetti, che non contenesse il capitolato per la strada di ferro da Chivasso ad Ivrea.

DI POLLONE. Non so se sia opportuno di continuare la discussione, altrimenti esporrei, come sotto questo aspetto l'ufficio centrale fece alcune osservazioni e nell'interesse dello Stato e nell'interesse dei concessionari; ma poichè pare che il Senato, mancando il numero legale, intenda rimandare ad altra adunanza la discussione, l'ufficio centrale farà allora le sue osservazioni in proposito.

PRESIDENTE. L'adunanza è sciolta, ed il Senato sarà convocato a domicilio.

La seduta è levata alle ore 8.