

TORNATA DEL 13 MAGGIO 1857

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCHESE ALFIERI.

SOMMARIO. *Sunto di petizioni — Omaggi — Costituzione degli uffizi — Discussione sul progetto di legge per la concessione delle ferrovie dell'Ossola e del Chiabrese — Schiarimenti ed osservazioni del ministro dei lavori pubblici e sua modificazione all'articolo 4 del progetto — Considerazioni e proposte del senatore Mosca — Risposta del ministro dei lavori pubblici — Parlano i senatori Mosca e Gallina — Rinvio del nuovo articolo ministeriale proposto dal senatore Maestri e combattuto dal senatore Di San Martino — Gallina, ministro dei lavori pubblici e San Martino — Chiusura della discussione generale — Rigetto della proposta del senatore Maestri — Approvazione degli articoli 1 e 2 — Schiarimenti sull'articolo 3 dati dal ministro delle finanze — Emendamento a quest'articolo proposto dal senatore Gonnet e oppugnato dal ministro delle finanze — Adozione dell'articolo 3 e dell'articolo 4 colla modificazione ministeriale e dell'intero progetto — Discussione ed approvazione del progetto di legge portante modificazioni alla legge sul reclutamento.*

La seduta è aperta alle ore 3 pomeridiane.

(Sono presenti i ministri degli affari esteri, dei lavori pubblici, di grazia e giustizia, e della guerra.)

PALLAVICINO-MONSI, segretario, dà lettura del processo verbale dell'ultima tornata, il quale è approvato.

Legge quindi il seguente :

SUNTO DI PETIZIONI.

2547. Cinquantadue abitanti del comune di Ayzé, provincia di Faucigny;

2548. Sessanta abitanti del comune di La-Chapelle, provincia di Faucigny;

2549. Ventotto abitanti del comune di Villard Saint-André, provincia di Faucigny;

2550. Centotredici abitanti del comune di Saint-Etienne, provincia della Moriana;

2551. Ventisette abitanti del comune di Notre-Dame du Creut, provincia della Moriana;

2552. Cinquantasei abitanti del comune di Les Chavannes, provincia della Moriana;

2553. Cinquanta abitanti del comune di Saint-Remy, provincia della Moriana;

2554. Quarantasei abitanti del comune di Betton-Bettonet, provincia della Moriana;

2555. Ventotto abitanti della città di Ciamberi;

2556. Centodue abitanti del comune di Saint-Georges d'Hurtières, provincia della Moriana;

2557. Quarantacinque abitanti del comune d'Ollomont, provincia d'Aosta;

2558. Centonovantotto abitanti del comune di Fenis, provincia d'Aosta;

2559. Sessantasette abitanti del comune di Chambave, provincia d'Aosta;

2560. Ottantotto abitanti del comune di Saint-Nicolas, provincia d'Aosta;

2561. Settantasette abitanti della parrocchia di Montjovet *la Nativité*, provincia d'Aosta;

2562. Cinquanta abitanti del comune d'Avise, provincia d'Aosta;

2563. Sessantasette abitanti del comune di Saint-Pierre, provincia d'Aosta;

2564. Centocinquanta abitanti del comune di Verrès, provincia d'Aosta;

2565. Sessantun abitanti del comune di Vinovo, provincia di Torino;

2566. Centosettantadue abitanti del comune di Morgex, provincia d'Aosta;

2567. Sessantanove abitanti del comune di Vezzano, provincia della Spezia;

2568. Sessantotto abitanti del comune di Champ de Praz, provincia d'Aosta;

2569. Centotredici abitanti del comune di Villareggia, provincia d'Ivrea;

2570. Quarantadue abitanti del comune di Sale Castelnuovo, provincia d'Ivrea;

2571. Novantun abitanti del comune di Castelnuovo Chivasso, provincia d'Ivrea;

2572. Settantadue abitanti del comune di Chivasso, provincia d'Ivrea;

2573. Centoundici abitanti del comune di Bollengo, provincia d'Ivrea;

2574. Otto abitanti della parrocchia di San Giovanni Corgata, provincia d'Ivrea;

2575. Ottantanove abitanti del comune di San Martino, provincia d'Ivrea;

2576. Dieci componenti il Consiglio comunale del comune d'Issime, provincia d'Aosta;

2577. Venticinque abitanti del comune di Massiola, provincia di Pallanza;

2578. Trentun abitanti del comune di Loreggia, provincia di Pallanza;

2579. Tredici abitanti del comune di Sambughetto, provincia di Pallanza;

2580. Quarantadue abitanti del comune di Luzzogno, provincia di Pallanza;

2581. Trentaquattro abitanti del comune di Fornero, provincia di Pallanza;

2582. Trentacinque abitanti del comune di Forno, provincia di Pallanza;

Rassegnano al Senato motivate istanze per la reiezione del progetto di legge portante l'abolizione della tassa degli interessi convenzionali.

Riassunto delle petizioni.

Dal n° 2547 al 2582 inclusivo, sono in tutto trentasei petizioni contenenti 2390 firme contro la legge per l'abolizione della tassa degli interessi convenzionali.

2583. Diversi farmacisti del comune di Carrù, provincia di Mondovì, rassegnano alcune osservazioni relative specialmente alla legge sulla pubblica igiene in ciò che riguarda l'esercizio della loro professione.

2584. Basteri Antonio, fu Giacomo, nativo di Varese, domiciliato in Genova. (*Petizione mancante dell'autenticità della firma*)

2585. Diversi farmacisti della città di Saluzzo rassegnano al Senato alcune osservazioni sugli articoli 61, 62, 63, 64 e 65 del progetto di legge sull'igiene pubblica e sull'esercizio delle professioni sanitarie.

COSTITUZIONE DEGLI UFFIZI.

del 13 maggio 1857.

Ufficio I.

Mameli, presidente — Di Sonnaz, vice-presidente — Di Castagnetto, segretario.

Ufficio II.

Franzini, presidente — Pallavicino-Mossi, vice-presidente — Casati, segretario.

Ufficio III.

Des Ambrois, presidente — Cibrario, vice-presidente — Ambrosetti, segretario.

Ufficio IV.

Manno, presidente — Quarelli, vice-presidente — Caccia, segretario.

Ufficio V.

Della Marmora, presidente — Plezza, vice-presidente — Gonnet, segretario.

COMMISSIONE BIMESTRALE PER LE PETIZIONI.

Ufficio 1. Senatore Jacquemoud.
 > 2. > Maestri.
 > 3. > Di Collobiano.
 > 4. > Galli.
 > 5. > Cagnone.

OMAGGI.

PRESIDENTE. Sono stati fatti al Senato i seguenti omaggi:

Dal signor colonnello Cesare Ponzio di alcune copie di una litografia del piano d'una macchina motrice da lui inventata;

Dal signor Giovanni Battista Andriani di un indice da esso compilato di documenti relativi alla città di Cherasco.

Il senatore Marioni scrive dalla campagna, dove si era recato per migliorare lo stato di sua salute, che esso trovasi di nuovo incomodato; e prega perciò il Senato di accordargli un congedo di trenta giorni.

Chi vuole accordare il chiesto congedo è pregato di alzarsi.

(È accordato.)

DISCUSSIONE E APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA CONCESSIONE DELLE FERROVIE DELL'OSSOLO E DEL CHIABLESE.

PRESIDENTE. Secondo l'ordine del giorno viene in discussione il progetto di legge relativo alla concessione delle ferrovie dell'Ossola e del Chiabiese. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 813 e 832.)

La parola spetta al signor ministro dei lavori pubblici.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Nella precedente seduta io pregava il Senato di sospendere la discussione della legge di concessione dei due tronchi di strada ferrata dell'Ossola e del Chiabiese, sulla preghiera fatta dal concessionario al Ministero di voler appoggiare presso il Senato una modificazione all'aggiunta fatta dalla Camera dei deputati all'articolo 4 della legge, colla quale vengono limitati i sussidi promessi dalla provincia del Chiabiese alla stessa somma per cui si è definitivamente impegnata la provincia dell'Ossola, cioè nella somma di lire 120,000.

Il signor La Valette, come aveva promesso, venne infatti a Torino e mi presentò la rappresentanza di cui vado a dare lettura.

« Turin, 12 mai 1857.

« Monsieur le ministre,

« Nous devons regretter vivement que les représentants de notre compagnie n'aient pu se trouver à Turin à l'époque où la Commission de la Chambre des députés

a fait son rapport sur la concession provisoire du Chablais et de l'Ossola, présentée au Parlement par le Gouvernement de S. M. le Roi de Sardaigne.

« *En principe*, il est probable que nous eussions fait reconnaître par la Commission l'importance des services que la compagnie des chemins de fer de la ligne d'Italie par la vallée du Rhône et le Simplon est appelée à rendre aux Etats Sardes, au point de vue de leurs intérêts, de leurs préoccupations, de leurs espérances.

« Le passage du Simplon, par une voie ferrée, placé entre le Mont Cenis et Trieste, réunit les chemins de fer italiens aux principaux réseaux de la France orientale, de la Suisse, de l'Allemagne Rhénane, et par conséquent de la Belgique; il assure à Gènes, à la Spezia, c'est-à-dire, au Piémont la part la plus large, la moins contestable dans le grand mouvement commercial de l'Orient et de la Méditerranée vers l'Europe centrale; il ouvre de nouvelles et fécondes issues à travers les Alpes; il réunit de provinces séparées par une chaîne de hautes montagnes; il rend le Piémont le centre des plus importantes relations internationales, il fait pénétrer jusqu'au cœur de l'Europe les produits du développement industriel des Etats sardes.

« *Dans l'application*, nous croyons que nous aurions démontré à la Commission, combien le projet du Gouvernement était prévoyant et sage, en laissant aux provinces et communes intéressées le droit de régler le concours à donner à la compagnie, sur l'importance des services que doit leur rendre cette ligne de fer.

« Le nouveau capital que l'Assemblée générale de nos actionnaires, réunie le 29 avril dernier, vient de nous autoriser à ajouter aux vingt-cinq millions de notre souscription, ne serait pas facile à réaliser, surtout dans les circonstances présentes, sans les avantages et le concours qui nous ont été promis par les provinces intéressées. Diminuer ce concours, amoindrir, supprimer quelques-uns de ces avantages, c'est compromettre la réalisation de ce capital complémentaire, c'est décourager la compagnie, c'est, peut-être, enlever aux provinces, qu'on veut protéger, les bienfaits d'une voie ferrée, que des rivalités nationales ou financières pourraient rendre à jamais impossible, si la compagnie était forcée de se retirer.

A la veille de l'ouverture de la discussion par le Sénat du projet de loi sur les chemins de fer de l'Ossola et du Chablais, permettez-moi, monsieur le ministre, de venir, au nom de la compagnie, vous prier de vouloir bien demander à ce haut pouvoir parlementaire, de rétablir l'article 4 du projet du Gouvernement, ou d'admettre la rédaction, dont nous avons l'honneur de joindre le texte à la présente lettre.

« Veuillez, monsieur le ministre, agréer, tant en mon nom, qu'au nom des membres de la compagnie que je représente, l'hommage de notre plus haute et plus respectueuse considération.

« *Le vice-président de la compagnie*

« Comte A. DE LA VALETTE. »

Dal tenore di questa rappresentanza il Senato ha potuto rilevare quali sono i motivi addotti dalla società per dimostrare l'importanza ed utilità della sua impresa. Questi sono in sostanza i motivi che hanno indotto il Governo a far questa concessione provvisoria, e la Camera dei deputati ad adottarla.

Il cambiamento introdotto da quella Camera non tocca punto le disposizioni della convenzione, le quali restano intatte, fra cui quella dell'articolo 3 che stabilisce tutti gli obblighi della compagnia, compreso quello di comperare tutti i terreni occorrenti pella sede della strada. Il Governo ha tenuto fermo ed intende mantenere questa disposizione, nè del resto la compagnia vi si rifiuta, perchè il Governo non vuole punto vincolare le provincie a dare sussidi; se però la società può ottenerne, il Governo non vuole nemmeno proibire alle provincie di concedere questi sussidi, quando non eccedano la misura delle loro forze e sieno proporzionati all'utile che possano trarre da queste strade ferrate.

La provincia dell'Ossola si era già anticipatamente e formalmente impegnata a dare gratuitamente i terreni occorrenti alla ferrovia per tutta l'estensione del suo territorio e ciò in base di una perizia da essa fatta redigere, la quale faceva ascendere il valore presuntivo di questi terreni a lire 120,000. Essa dunque si obbligò a somministrare i terreni senza eccedere però il limite di 120,000 lire. Le altre provincie, e specialmente quella del Chiabiese non avendo preso che un impegno morale pel concorso loro nella costruzione della ferrovia, il Governo credette di doverle lasciar libere di fissarne la quota e di limitarsi quindi ad inserire nel progetto di legge la disposizione dell'articolo 4, per il caso che, questi sussidi essendo accordati, fosse necessario autorizzare le provincie a contrarre prestiti per sopprimerli.

Ora, siccome, per autorizzare le provincie a contrarre prestiti od eccedere il limite dello loro imposte ordinarie, si richiede una legge, così coll'articolo 4 si era stabilito che gli impegni assunti dalla provincia del Chiabiese venivano anticipatamente approvati; la Camera dei deputati osservò giustamente che non conveniva dare un'autorizzazione preventiva, senza conoscere quale sarebbe il carico cui la provincia andava a sottomettersi, e stimò perciò di fissarvi un limite, quello stesso, cioè che era stato adottato pella provincia dell'Ossola.

Qui però conviene considerare che il territorio della provincia dell'Ossola non sarebbe attraversato colla ferrovia che per un tratto di 12 chilometri circa, che costituisce il tronco più facile di tutta la linea. Invece sul territorio del Chiabiese la strada ferrata corre per 55 chilometri ad un dipresso ed obbliga per verità la compagnia a spese di gran lunga più gravi.

La società dice: è vero che non ho ottenuto dalla provincia del Chiabiese che un affidamento morale di concorso e che ho demandata la concessione senza voler aspettare che l'impegno fosse divenuto definitivo, ma io

tengo ferma fiducia che, quand'anche abbia ottenuta la concessione e che mi corra obbligo di acquistare tutti i terreni, la provincia non si rifiuterà a darmi quel concorso ripetutamente promessomi. Limitare ora il sussidio a 120,000 lire, come si stabilì nella provincia dell'Ossola, non sembra giusto nella differenza grandissima della spesa che importa la ferrovia nell'una e nell'altra provincia.

A fronte di tale osservazione incontrastabilmente fondata e sul riflesso che se si ristabilisse la legge quale era stata proposta dal Governo alla Camera dei deputati, si incontrerebbe forse la stessa difficoltà di prima; difficoltà per verità giusta, e ragionevole, giacchè con quest'articolo di legge si autorizzerebbe la provincia ad incontrare qualunque spesa le piacesse di fare per concorrere nell'esecuzione di questa ferrovia, senza sapere se sia nella misura dei suoi mezzi o no; il Ministero per togliere di mezzo tutte queste difficoltà non vedrebbe inconveniente a che all'articolo quarto si sostituisse un altro articolo, in cui fosse fatta facoltà alla provincia del Chiabesle di accordare sussidi alla compagnia e si autorizzasse il Governo ad esaminare se queste offerte siano proporzionate alle condizioni economiche della provincia del Chiabesle e in questo caso di approvarle per decreto reale.

Con questo temperamento si eviterebbe il bisogno di una legge speciale e di ritardare quindi la concessione definitiva fino ad un'altra tornata della Camera.

Propongo adunque al Senato di introdurre nell'articolo 4 della legge la seguente modificazione. (*Vedi infra*)

Con questo articolo di legge si mantiene l'impegno della provincia dell'Ossola che si è vincolata definitivamente con approvazione del Consiglio divisionale. Per il Chiabesle invece si fa facoltà al Governo, esaminati gli impegni che vorrebbe contrarre per sussidiare la società, e riconosciuto che siano in proporzione coi mezzi della provincia, di approvarli con decreto reale.

Poichè ho la parola, farò alcune altre osservazioni su qualche dubbio sorto nel seno dell'ufficio centrale, e che sono esposti nella sua relazione al Senato.

Per quanto riguarda l'articolo 4 della legge è superfluo che io ripeta che il medesimo, non più che l'articolo che si propone di sostituirvi, non obbligano la provincia del Chiabesle a concorrere, in esso si prescrive solamente il modo con cui dovrà essere approvato il suo concorso.

Nella relazione dell'ufficio centrale è stato anche osservato, che noi abbiamo fatta la concessione della ferrovia sul nostro territorio senza assicurarci poi se ne verrà accordata la continuazione sul territorio svizzero, e sembra che l'ufficio avrebbe creduto opportuno che si fossero passate intelligenze tra i due Governi per assicurare questa continuazione.

A tale riguardo osserverò che la società, che assume la costruzione di questi due tronchi di strada ferrata sul nostro territorio, ha già dai Cantoni svizzeri ottenuto la concessione della linea da Saint-Gingolph fino a

Briga, cioè lungo tutta la valle del Rodano, e si ha motivo a credere che cogli stessi patti, che non recano alcun aggravio ai Cantoni, la società otterrà anche il passaggio del Sempione. Ma ad ogni modo volendo il Governo restare nei limiti di quello che è in suo potere di fare, non gli conviene addivenire ad intelligenze col Governo svizzero, perchè quando avessimo preso accordi col medesimo saremmo costretti ad impegnarci anche colla società, alla quale invece deve essere lasciata libera facoltà di trattare coi Cantoni per la continuazione della ferrovia, che così altamente l'interessa.

L'entrare in relazioni internazionali non era per noi conveniente, perchè queste avrebbero potuto condurci ad impegni che noi non dobbiamo assumere per una ferrovia che corre sul territorio altrui.

Un'altra osservazione fatta dall'ufficio centrale si è quella di non alterare colla collocazione delle rotaie il sistema delle comunicazioni ordinarie, guastando, come dice, la bella strada del Sempione nel tronco che corre da Arona lungo il lago alla valle del Toce.

A questo appunto rispondo, che se è vero l'adagio che l'inclusione di una disposizione esclude quelle che non sono espressamente contemplate nei patti contrattati, egli è certo che nessun diritto avrebbe la società di occupare in parte od in tutto la sede della strada del Sempione da Domodossola ad Arona, perchè nell'articolo 21 della convenzione si è espressamente dichiarato che essa potrà occupare in tutto o in parte la strada di Domodossola verso Isella; avendo dunque specificato che essa può occupare quel tronco di strada, resta escluso il diritto di occupare il resto, di cui non si è nemmeno parlato nella convenzione, e di cui non è stata fatta alcuna domanda dal concessionario, perchè pel tronco di ferrovia da Domodossola venendo verso Arona, la compagnia non avrebbe convenienza di valersi della strada del Sempione, essendo forse più utile il tenersi sulla sponda del lago.

E qui cade in acconcio parlare di un altro giusto rilievo dell'ufficio centrale, quello cioè di badare a che il tracciato della ferrovia non venga ad impedire le comunicazioni dei paesi col lago, nè a pregiudicare di troppo le ville, i luoghi di delizia e giardini che sono sulle rive del lago medesimo, lungo la linea da Arona a Feriolo; ma anche qui posso dichiarare al Senato che di ciò si è preoccupato il Governo, ma ancora più la società, la quale ben vede a quali enormi spese andrebbe incontro, quando volesse adottare una linea che attraversasse quelle case e giardini, o togliesse loro gli accessi, od il libero tragitto al lago, alterandone le condizioni attuali in qualsiviasa modo.

La società è più di altri interessata ad evitare questi carichi gravissimi; posso anzi aggiungere che quando è stata discussa la legge della strada ferrata da Novara ad Arona, il Governo, prevedendo la possibilità che la si avesse a continuare fino verso la valle del Toce, fece esaminare da un ispettore del genio quale tracciato si potesse preferibilmente adottare, e venne a risultargli

che non converrebbe in verun modo, non solo per il danno che si recherebbe a proprietà preziose, ma anche per migliore sviluppo della strada, condurre questa frammezzo a quelle deliziose ville ed il lago, nè portarla in fregio al lago.

Questo, per quanto mi consta, è pure il sentimento dell'ingegnere-capo della società, il quale ha rivolto i suoi studi a stabilire la strada sopra un ampio scaglione, che si trova nella pendice del colle ad una notevole benchè non grande altezza sopra del lago, ed i motivi che si sono addotti per la scelta di questa linea sono vari.

Il primo, che ivi si può stabilire la strada sopra una giacitura più propria e più conveniente allo sviluppo della pendenza.

Il secondo, per sottrarsi al pagamento d'enormi indennità, che altrimenti si dovrebbero corrispondere per i guasti recati alle proprietà.

Il terzo, finalmente, per congiungersi più facilmente colla linea della strada ferrata dello Stato da Novara ad Arona.

Dato dunque che sia possibile costruire la ferrovia, di cui è caso, nella designata località, posso assicurare il Senato, che il Governo non approverebbe mai una linea, quando essa senza assoluta necessità venisse a portare un dissesto così grave nelle proprietà anzi accennate.

Non rimanendo altro a dire che abbia rapporto alla discussione generale, il Senato vedrà se debbasi passare alla discussione degli articoli.

PRESIDENTE. Io credo opportuno, per la chiarezza e regolarità della discussione, che il Senato abbia presenti quali erano i termini primitivi dell'articolo 4 del progetto di legge presentato dal Ministero e di quello approvato dalla Camera dei deputati, onde possa metterli in confronto con quelli del nuovo testo presentato dallo stesso Ministero.

L'articolo del primitivo progetto diceva:

« Art. 4. Le provincie dell'Ossola e del Chiabiese sono autorizzate a contrarre i prestiti di cui potranno abbisognare per sopperire alle spese di loro concorso nella costruzione delle ferrovie che attraversano il territorio rispettivo.

« Tanto per la rateata restituzione di esso, e pel servizio degli interessi, quanto per il caso le suddette due provincie scegliessero di valersi della sovrimposta pel concorso di cui è caso, potranno vincolare i loro bilanci avvenire eccedendo ove d'uopo il limite della loro imposta ordinaria. »

Quello sostituitovi dalla Camera dei deputati è del tenore seguente:

« Art. 4. Le provincie dell'Ossola e del Chiabiese sono autorizzate a contrarre i prestiti di cui potranno abbisognare per sopperire alle spese di loro concorso nella costruzione delle ferrovie che attraversano il territorio rispettivo in una somma non eccedente le lire centoventimila per ciascuna provincia, ed in conformità, quanto a quella dell'Ossola, delle deliberazioni prese

dal Consiglio provinciale dell'Ossola e del Consiglio divisionale di Novara, coi verbali 19 dicembre 1856, e 5 gennaio 1857, che sono perciò approvati. »

Il resto è come nel primo.

L'articolo 4 che avrebbe ora proposto il Ministero, sarebbe invece concepito così:

« La provincia dell'Ossola è autorizzata a contrarre prestiti, di cui potrà abbisognare per sopperire alla spesa di concorso nella costruzione della ferrovia che attraversa quel territorio a seconda delle deliberazioni prese da quel Consiglio provinciale e dal Consiglio divisionale di Novara coi verbali 19 dicembre 1856 e 5 gennaio 1857, che sono perciò approvati.

« È fatta facoltà al Governo di approvare con decreto reale le deliberazioni dei Consigli provinciale del Chiabiese e divisionale di Annecy per concorrere nella costruzione della ferrovia stessa nel territorio di quella provincia, e di autorizzare i prestiti che potranno perciò occorrere.

« Tanto per la rateata restituzione di esso e pel servizio degli interessi, quanto per il caso le suddette due provincie scegliessero di valersi delle sovrimposte pel concorso di cui è caso, potranno vincolare i loro bilanci avvenire eccedendo ove d'uopo il limite della loro imposta ordinaria. »

La differenza consiste in che nell'articolo approvato dalla Camera dei deputati le provincie dell'Ossola e del Chiabiese erano autorizzate a concorrere nella spesa della costruzione di quelle ferrovie per una somma non eccedente le lire 120,000 ciascuna; col nuovo testo invece il limite di lire 120,000 pel concorso nella costruzione delle ferrovie suddette rimarrebbe fissato per la sola provincia dell'Ossola; ma per la provincia del Chiabiese la quota di concorso per quella ferrovia verrebbe determinata ed autorizzata dal Governo con decreto reale.

La parola spetta ora al senatore Mosca, relatore.

MOSCA, relatore. Comincerò per ringraziare a nome mio e dell'ufficio centrale il signor ministro degli schiarimenti che diede intorno alle varie osservazioni fatte nella relazione su questo progetto.

Debbo però notare che le osservazioni mosse intorno alla strada del Sempione, massime lungo il lago, travevano origine dacchè nel tracciamento fatto dagli ingegneri della società, sembrava che la traccia volesse occupare la strada reale del Sempione, oppure occupare la valle. Ad ogni modo questa dichiarazione del signor ministro basta a tranquillare sia quei comuni, sia i proprietari di quelle amene ville.

Per rispetto poi al desiderio che si era dimostrato acciò fossero presi dei concerti col cantone del Vallese, l'ufficio centrale già mostrava nel suo rapporto di esserne soddisfatto, giacchè essendosi esso procurato il testo delle convenzioni seguite tra il cantone del Vallese e questa stessa società, non ignorava che esso aveva già fatta questa concessione, solo desiderava conoscerne i termini; il che veramente pervenne a sapere. Dunque quanto alla osservazione fatta nella relazione,

alla quale cortesemente rispose il signor ministro, parmi che nulla vi sia più ad eccepire.

Rimane a vedere se si possa discutere sin d'ora il progetto di legge a fronte del nuovo articolo proposto dal signor ministro. Io debbo, come relatore, lasciare al Senato la decisione della convenienza di discutere immediatamente questo progetto, o altrimenti di rimandarlo all'ufficio centrale, come sembra sarebbe più regolare; però debbo rappresentare al Senato che nella relazione si è accennato ad una specie di disaccordo tra l'articolo 3 del capitolato il quale pone a carico della società la spesa dell'acquisto dei terreni senza eccezione o riserva, ed il progetto di legge il quale parla di concorsi di provincia. Ora il signor conte La Vallette, il quale ebbe la gentilezza di venire da me a parlare di questo affare, avrebbe acconsentito, perchè scompaia questo disaccordo tra il tenore della convenzione e quello del progetto di legge, a modificare l'articolo 3, cioè di mettere « *sauf le concours par les provinces intéressées,* » è questa una espressione vaga e tale da comprendere tutto quello che era stato offerto dai Consigli provinciali, ed approvato dal Consiglio divisionale di Novara.

Nel mio modo particolare di vedere io credo che questo sarebbe più regolare, perchè produrrebbe la più perfetta concordanza tra il tenore della convenzione, il quale, come dissi, pone a tutto carico della società l'opera, compresi gli acquisti dei terreni, col progetto di legge, il quale fa cenno di un concorso delle provincie; e sebbene il signor ministro abbia significato, con qualche ragione se si vuole, che questo era un caso a parte, a me sembra che sarebbe più opportuno in quanto che i contratti, di qualunque natura essi sieno, giova essenzialmente che siano redatti in termini chiari e precisi, in modo a non lasciare luogo a contestazioni di sorta.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Senza disconoscere ciò che ha detto l'onorevole relatore Mosca circa l'opportunità che vi potrebbe essere di modificare anche l'articolo 3 della convenzione, debbo informare il Senato che mi sono rifiutato a questa modificazione nell'interesse stesso della provincia del Chiabiese. L'Ossola si è già impegnata definitivamente e non può più ritrarsi dall'impegno preso; il Chiabiese invece ha incontrato un impegno morale al quale io credo che soddisferrà; ma il Governo nel fare questa concessione al signor La Vallette ha inteso di obbligarlo assolutamente ad adempire a tutte quelle condizioni che sono necessarie per compiere la sua impresa. Fra queste sono certamente le occupazioni dei terreni, e quindi nella convenzione si impose l'obbligo assoluto alla compagnia di farne acquisto. Il maggiore o minore sussidio poi che potranno dare le provincie dipende dalla giusta valutazione degli interessi che esse hanno ad ottenere la ferrovia. Ma se si modifica l'articolo coll'introdurvi la restrizione « *salvo i favori che verranno concessi dalle provincie,* » quando la compagnia giudicasse questi favori insufficienti potrebbe muovere questioni al

Governo, osservando che le provincie non adempiono alle riserve fatte, e che perciò la compagnia non è più tenuta a mantenere i suoi impegni.

Per evitare queste contestazioni il Governo ha creduto più opportuno di tenere ferme le disposizioni dell'articolo 3 suddetto senza imporre alle provincie verun carico, ma nemmeno rifiutare loro la facoltà di sussidiare la società, affinchè essa possa più facilmente venire al compimento della sua impresa. Questo è lo spirito secondo il quale ha operato il Governo, ed io, nel mio particolare, credo che alterare l'articolo 3, sarebbe certamente favorevole all'impresa, ma potrebbe compromettere la riuscita dell'impresa stessa, ovvero costringere le provincie a far sacrifici oltre il limite a cui spontaneamente si presterebbero quando vedessero che il modo con cui è compilato l'articolo 3 può dare appiglio alla società di rifiutarsi all'adempimento dei suoi obblighi, finchè esse non accordino sussidi più larghi.

MOSCA. Mi permetta solamente di osservare che le offerte fatte dalle provincie sono espresse nei verbali dei Consigli provinciali, con questa differenza che rispetto all'Ossola vi è l'approvazione del Consiglio divisionale di Novara, e, se non erro, manca questa approvazione del Consiglio divisionale alle offerte del Chiabiese. Ma mettendo la clausola *sauf le concours par les provinces intéressées*, siccome sono concorsi già offerti, la quistione mi pare non potrebbe dare luogo a nessuna contestazione fra la società e il Governo. Quando il Governo sancisce questi concorsi offerti, i quali precisamente non concernono che l'occupazione dei terreni occorrenti pella strada ferrata, mi pare, ripeto, che non possa esservi luogo a discussione di sorta; del resto il Senato giudicherà.

GALLINA. La semplice enunciazione della variazione proposta dal Ministero dei lavori pubblici mi aveva fatto nascere il dubbio, io lo dichiaro, che le espressioni di quella proposta avrebbero potuto suscitare delle discussioni secondo che sarebbero le decisioni prese dai Consigli provinciali interessati. La differenza di opinione che venne ora a manifestarsi fra il signor ministro e il relatore dell'ufficio centrale mi conferma in quest'idea; anzi le parole dette dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, che cioè il Consiglio provinciale del Chiabiese aveva contratto un vincolo morale, una promessa in faccia al concessionario di questa strada, mi infonde un giusto timore che, ove si ammettesse l'articolo quale venne proposto dal Ministero nella risoluzione della questione avanti i Consigli provinciali, il Consiglio provinciale del Chiabiese proponesse una somma che il Governo credesse eccessiva e non giudicasse opportuno di approvare, possa nascere una gravissima controversia tra il concessionario della strada ed il Governo medesimo, quasi che il Governo volesse vietare ciò che il Consiglio provinciale sarebbe disposto a concedere.

Vede il Senato quante gravi difficoltà nascerebbero da queste cose, tanto più se si raffronta la parola *obbligazione morale* che avrebbe già contratta il Con-

TORNATA DEL 13 MAGGIO 1857

siglio provinciale, con quella di *obbligazione reale* che dovrebbe venire a contrarre col mezzo di una decisione da approvarsi dal Ministero.

Comunque sia la cosa, a fronte di una difficoltà che, secondo me, è assai grave, a fronte di una proposta di legge la quale si allontana da tutti i termini soliti ad usarsi in siffatte materie, vale a dire di concedere una specie di approvazione preventiva, salva approvazione definitiva sopra una somma che ancora non si conosce, pare a me che sia molto più conveniente ciò che già il relatore ha proposto, vale a dire che prima di prendere una risoluzione su questo punto sia opportuno di comunicare all'ufficio centrale il nuovo articolo ministeriale, onde esso abbia ad occuparsene ed esaminarlo per quindi farne il rapporto al Senato.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. A me pare che il dubbio che fa sorgere l'onorevole Gallina potrebbe avere valore appunto se fosse cambiato il testo dell'articolo 3. Ma tenendolo fermo, non mi pare che possa sorgere alcuna contestazione fra la società ed il Governo, perchè da che altro sono legate le due parti se non dal loro contratto? Il Governo ha pattuito una convenzione; esso è deciso per parte sua d'osservarla, ed intende che debba osservarla anche il concessionario.

Cosa si domanda ora colla legge? Si domanda la facoltà di approvare le deliberazioni dei Consigli provinciale del Chiabrese e divisionale di Ancey nel caso che essi si dispongano a favorire ed aiutare questa società, ma da ciò non potrà mai derivare diritto alla medesima di dire al Governo: voi non avete approvato una deliberazione del Consiglio provinciale, quindi avete mancato al vostro patto verso di me, nè io sono più obbligata ad eseguire il contratto.

Il Governo risponderrebbe che altri patti fra la compagnia e lui non esistono che quelli della convenzione; nella convenzione la società è obbligata ad acquistare tutti i terreni occorrenti alla strada, qualora questi non le vengano accordati a titolo di sussidio dalle provincie e dai comuni; quindi il Governo non manca ai patti, se, in omaggio alla legge, esamina quali siano i sacrifici che possa fare la provincia del Chiabrese e li approva puramente e semplicemente per decreto reale, ovveroamente li modifica secondo che gli suggerisce la tutela che il Governo deve esercitare sui corpi morali come provincie e comuni.

Io non credo adunque che le disposizioni di questa legge, restando fermo ed inalterabile l'articolo 3 della convenzione, possano recare alcun contrasto, nè alcun dubbio nell'adempimento degli obblighi dell'impresa.

MAESTRI. Siccome l'onorevole relatore non ha preso sopra di sé lo scioglimento di questa quistione, io proporrei che il progetto fosse rimandato all'ufficio centrale.

PRESIDENTE. Il senatore Maestri propone che sia il progetto rimandato all'ufficio centrale. Egli sarebbe però incresevole se per la terza volta che è portato all'ordine del giorno...

DI SAN MARTINO. (*Interrompendo*) Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

DI SAN MARTINO. Io credo che in questa discussione si confonde la legge colla convenzione; altra cosa è l'una, altra cosa è l'altra. Il Governo, come Governo, come contraente, non ha altri patti colla società fuori che quelli espressamente contenuti nella convenzione, quindi è di suo interesse sommo di non porre fra queste condizioni patti a lui estranei, i quali possano compromettere coll'andare del tempo la sua azione.

Egli è certo che non inserendo nella convenzione alcuna riserva relativa al concorso delle provincie, il Governo è pienamente libero in ogni evento di fare eseguire strettamente la convenzione sì e come è disposto dall'articolo terzo. Le convenzioni speciali che la società può fare colle provincie non autorizzate da alcun articolo speciale di legge hanno, in forza della nostra organizzazione amministrativa, bisogno dell'approvazione del Parlamento, quando obbligano le medesime ad eccedere il limite delle loro imposte. Egli è solo per abbreviare il corso degli affari, per non perdere tempo, che il Ministero propone di approvare nel progetto di legge queste convenzioni le quali non hanno da far cosa alcuna colla convenzione principale stipulata fra il Governo e la società.

Se ho bene inteso, anche per rispetto alla variante che ora il signor ministro propone, parmi che egli faccia questa proposizione non come corollario, dipendente e necessario all'eseguimento della convenzione intesa tra il Governo e la società, ma perchè avendo privatamente assicurato alla società medesima che farebbe tutte le agevolezze che sarebbero conciliabili nell'approvazione che è chiamato a dare alle deliberazioni provinciali, vuole fin d'ora dar compimento a questa sua promessa, benchè non sia tenuto a farlo a termini del contratto.

Quindi io credo che il volere inserire qualsiasi parola che si riferisca al concorso delle provincie, sarebbe un guastare il contratto, in quanto che il Governo assumerebbe la responsabilità di fatti non suoi, e si accorderebbe alla società concessionaria benefici e privilegi che non domanda. Concepirei ciò, se la società ne facesse clausola indispensabile di approvazione e che il Governo acconsentisse che si apponesse tale condizione nel contratto. Ma dal momento che la società non lo domanda non vedo perchè si debba inserirla. Io credo che si possa, senza bisogno di altro studio, approvare la proposta fatta dal ministro.

GALLINA. Molto più gravi, che non furono le parole dette finora e dal ministro e dal relatore dell'ufficio centrale, mi paiono quelle pronunciate testè dall'onorevole preopinante. Egli volendo distinguere la convenzione fatta tra il Governo ed i concessionari colla legge proposta dallo stesso Governo, parmi abbia detto che il Governo propone queste modificazioni alla legge, in quanto che aveva quasi promesso particolarmente ai concessionari che loro agevolerebbe la via nelle trattative colle provincie interessate.

Queste parole hanno un'importanza grandissima; esse

distruggono la distinzione che l'onorevole preopinante faceva tra la convenzione e la legge; giacchè il Governo che propone la legge, e che ha fatto egli stesso la concessione col suo atto, colla sua azione, ancorchè le cose siano divise, entra nel merito della convenzione colla nuova proposta che fa, e si vincola già fino a certo punto nell'approvazione che avrà da dare. È vero bensì che nel suo articolo stabilisce che quest'approvazione sarà indipendente da tutto; se non che nel calcolare sino a qual punto possa la provincia obbligarsi, se eccede o non eccede i suoi mezzi se sia nei termini di equità e in proporzione dei suoi carichi, verrebbe a derogare ad una legge. In sostanza egli è come volere che il Senato fin d'ora autorizzi la provincia ad oltrepassare il limite che le è imposto, il che non può farsi fuorchè per legge speciale.

Se poi stesse (la qual cosa nemmeno suppongo) una specie di promessa fatta dal ministro che agevolasse questa transazione, dico che la difficoltà sarebbe maggiore ancora di una semplice obbligazione morale contratta dalla provincia di venire in aiuto al concessionario: sarebbe un'obbligazione più che morale, perchè sebbene non sia scritta, i ministri quando fanno una promessa anche privata, se così vuoi chiamare, non possono così facilmente esimersi dall'adempirarla. Ciò dico unicamente per rispondere alle osservazioni che vennero mosse, perchè sono persuaso che l'onorevole ministro non fece nessuna di queste promesse; e tanto è vero che avrebbe egli dichiarato testè che esso vuole mantenere libera, liberissima l'azione del Governo nell'approvazione che avrà da dare al proposito.

Di modo che mi pare che qui il Senato è chiamato a dare un voto sopra una cosa incerta, e ad esimere la provincia del Chiabrese dall'obbligazione di ottenere un'approvazione per legge speciale sopra una determinazione specialissima che prenderebbe, la quale dovrebbe venire proposta al Parlamento perchè decida egli medesimo se stia in ordine sia delle convenienze che della posizione e situazione finanziaria, e di tutti gli altri rapporti, surrogando all'autorità della legge quella del Ministero.

Mi pare, che la cosa sia abbastanza grave, e meriti di essere ponderata, non dirò per l'entità della somma che la provincia del Chiabrese potrà imporsi, ma per la gravità del principio, che viene in discussione in questa circostanza, e mi pare pure che le questioni di principio siano di tal natura da meritare tutta l'attenzione e la seria considerazione del Senato.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Siccome la discussione sorta fra l'onorevole conte di San Martino e l'onorevole conte Gallina poggia sulla supposizione che io abbia dato affidamenti alla società, non ho che poche parole a dire per provare che non le ho dato alcun affidamento, col consentire che il Governo non si opporrà a che la società possa ottenere sussidi dalle provincie.

Ma la prova evidente che io non diedi alcun affidamento sta nel modo in cui ho formulato l'articolo 3

della convenzione e nel rifiuto di modificarlo appunto perchè, ripeto, voglio che esista un contratto tra il Governo e la società indipendentemente dalle speciali trattative fra questa e le provincie ed i comuni. Io non voglio togliere alla società la facoltà di procurarsi dei sussidi in un'impresa così grave e difficile: ma non posso nemmeno dar alla società alcun'assicurazione al riguardo; io lascio che le provincie ed i corpi morali trattino i loro affari direttamente colla compagnia. E ciò è tanto vero che non ho parlato nella convenzione nemmeno dell'obbligo che si era assunto la provincia dell'Ossola di corrispondere 120,000 lire per quel breve tratto di territorio che è attraversato dalla strada ferrata.

Non ho voluto far cenno nemmeno di questo, perchè coll'articolo 3 della convenzione sta fermo l'obbligo della società di procurarsi tutto il terreno necessario, sia che lo compri, sia che ne ottenga la gratuita cessione dalle provincie. Dunque credo che la disposizione della legge, che dà una facoltà al Governo, la quale nei casi ordinari sarebbe devoluta al potere legislativo, e la dà per non ritardare troppo lungamente l'attuazione di questa concessione, vincoli tassativamente.

Essa non fa che autorizzare il Governo ad approvare per decreto reale gl'impegni della provincia del Chiabrese, quando questi stieno in equi limiti e non eccedano le sue risorse. Ma il Governo non ha da render conto del suo operato alla società: quando la società venisse a discutere col Governo all'appoggio dell'atto di concessione, le si direbbe: i vostri obblighi sono questi; i miei sono quest'altri; adempiamo ciascheduno i nostri; ma non credo punto che la società possa venire a fare un appunto al Governo, perchè non ha approvato concessioni di sussidi che come tutore delle provincie riconosceva troppo gravose.

Io sono però certo che ciò non avverrà, quando si esamini il grandissimo vantaggio che la provincia del Chiabrese avrà nella formazione di una strada ferrata che attraversi tutto il suo territorio. Io credo che essa possa fare sacrifici anche di una certa importanza, senza certamente scapitare nelle sue condizioni economiche, anzi vantaggiandole.

DI SAN MARTINO. Io avrei forse potuto evitare le osservazioni dell'onorevole conte Gallina, se invece di essere stato brevissimo, come procuro essere sempre, fossi stato più prolisso, avessi cioè aggiunto una sola parola, avessi detto che era opinione mia che il Ministero aveva preso l'impegno con questa società di approvare tutto ciò che fosse ragionevole e giusto, e sempre creduto, conoscendo il Ministero, che non potesse prendere altro impegno; ma non vedo che vi sia in ciò, siccome vuole il conte Gallina, una questione di principi; avvi somma differenza: il ministro presenta una convenzione in una stagione avanzata, non sa se le deliberazioni potranno essere prese, se il Parlamento sarà aperto: quindi dimanda un voto di fiducia per autorizzare la provincia del Chiabrese, in vista dei vantaggi che può risentire, a fare dei sacrifici.

Ora a noi sta di esaminare se vi siano questi presunti vantaggi da consigliarci a dare questo voto di fiducia. Io per me vedo nell'avvenire della provincia del Chiabrese, quando si apra una strada ferrata, un tale miglioramento che non esito punto a credere che si possa, per conseguire questo miglioramento, autorizzare la provincia a fare sacrifici di una certa importanza: dico che questi sacrifici vogliono essere maturamente valutati, vogliono essere discussi e ponderati dal Ministero, che sarebbe chiamato dal voto di fiducia ad emettere una deliberazione definitiva: ma dico che sapendo lo scopo, pel quale si fa questo eccedere d'imposta, non esito nel mio particolare a dare il voto di fiducia, che so altronde essere adoperato con tutte le riserve che possono essere convenienti nell'interesse della provincia; e per conseguenza non vedo che la questione sia di tale importanza da sospendere una deliberazione del Senato.

PRESIDENTE. Se non si domanda più la parola, metterò ai voti la chiusura della discussione generale.

Chi intende sia chiusa, si alzi.

(La discussione generale è chiusa.)

Siccome è stata fatta una proposta dal senatore Maestri, io debbo porla ai voti. Egli vuole che l'articolo 4, modificato dal Ministero, sia rimandato all'ufficio centrale, nel qual caso il Senato dovrebbe forse anche sospendere la discussione degli articoli precedenti, tanto più che dal senatore Mosca è stata anche proposta un'aggiunta all'articolo 3 della convenzione.

Metto ai voti la proposta del senatore Maestri.

Chi l'approva sorga.

(Non è approvata.)

Darò lettura degli articoli:

« Art. 1. È autorizzata la costruzione delle seguenti linee di strade ferrate da comprendersi insieme al loro esercizio in una sola concessione:

« A) La linea di congiunzione tra Ginevra e la ferrovia del Vallese passando per Thonon, Evian e St-Gingolph (Chiabrese);

« B) La ferrovia da Arona sul lago Maggiore a Domodossola o Crevola, e l'eventuale suo prolungamento sino al congiungersi colla strada ferrata svizzera della valle del Rodano. »

(È approvato.)

« Art. 2. È fatta facoltà al Governo di stipulare coi signori conte Adriano de La Vallette, Monternault, Maurizio Claivas, M. Blacque-Belair, James Fazy, Achille Morisseau, Albert Lacroix, conte Carlo di Bourmont, il capitolato definitivo di concessione pella costruzione ed esercizio delle due linee summenzionate in base della convenzione provvisoria coi suddetti stipulata il 29 novembre 1856. »

(È approvato.)

« Art. 3. Verificandosi il caso previsto nell'ultimo paragrafo della dichiarazione che precede la convenzione provvisoria, la cauzione di 500,000 lire acquistata di pien diritto e definitivamente all'erario dello Stato, è sin d'ora assegnata in parti eguali alla provincia del Chiabrese ed a quella dell'Ossola per essere im-

piegata in opere di pubblica utilità proposte dai rispettivi Consigli provinciali, ed in base di progetti approvati dal Governo. »

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il presidente del Consiglio dei ministri ha la parola.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. Credo necessario di dare alcune spiegazioni intorno a questo articolo che a prima giunta può parere alquanto straordinario, ed allontanarsi dalle norme sin qui seguite.

Negli altri capitolati già stati approvati dal Parlamento si è stabilito che, non adempiendosi per parte dei concessionari agli obblighi assunti, la cauzione prestata debba cedere a beneficio dello Stato; qui invece si propone che questa cauzione ceda a beneficio delle provincie interessate. Il motivo di una tale differenza è semplicissimo.

Le strade che voi avete approvate, per lo più rivestivano un carattere di utilità generale, epperò il Governo vi concorreva o per via di sussidi, o per via di favori, o per via di garanzia d'interessi, o per via anche di sottoscrizione diretta di azioni. Invece la strada in discorso non fu considerata dal Governo come una strada che rivestiva quei caratteri di utilità da rendere opportuni dei sussidi per parte del Governo, e quindi nel trattare con i concessionari si dichiarò loro che il Governo non intendeva concedere qualsiasi sussidio, ma che non disconosceva essere questa strada di un interesse locale molto importante, e che ove le provincie che sono attraversate da questa ferrovia volessero concorrere, in vista del vantaggio che ne dovevano ritrarre, non si sarebbe dal Governo opposta difficoltà; e questo è ciò che si ora interpretato come impegno morale preso dal Ministero.

Le provincie infatti, in vista di questa utilità, hanno contratto impegni, cioè quella dell'Ossola si è impegnata a sussidiare la compagnia colla somma di 120,000 lire. La provincia del Chiabrese non ha ancora assunto un impegno definitivo, ma ha detto moralmente, che concorrerebbe in certi limiti.

Questi sacrifici non essendo lo Stato che deve farli, ma bensì le suddette provincie, è giusto che esse, in vista del beneficio che sperano da questa strada e dei sacrifici che si sono disposte a fare, ove quest'opera non fosse portata a compimento, ottengano, almeno in compenso della privazione dei benefici sperati, quella cauzione che il concessionario è obbligato a prestare. Tanto più opportuna parve questa disposizione, in quanto che trattasi di due provincie che non sono delle più ricche dello Stato, e nelle quali si debbono intraprendere opere le più grandiose che si possano eseguire in questo nostro Stato a cagione delle alte montagne che ivi si innalzano, molto difficile ad attraversarsi con strade sia ferrate che ordinarie.

Questi sono i motivi che indussero il Ministero ad introdurre l'accennata variazione nel sistema sin qui se-

guito. Spero che il Senato, prendendola in considerazione, vorrà sancire l'articolo tal quale fu proposto.

GONNET. Je demande la parole pour proposer une légère modification. Nous voyons que si la société concessionnaire n'exécute pas les travaux auxquels elle s'est obligée, le cautionnement de 500,000 francs devra être réparti également entre les provinces du Chablais et de l'Ossola; nous connaissons déjà le chiffre de la somme pour laquelle la province de l'Ossola doit concourir, mais nous ne savons pas encore pour quelle somme concourra la province du Chablais. Je voudrais donc qu'au lieu de dire que la caution sera distribuée en parties égales aux deux provinces, on dise qu'elle sera distribuée en parties proportionnelles au concours de chaque province.

CAVOUE, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. Credo di dovermi opporre a questa proposta, la quale, ove venisse accolta, potrebbe suscitare gelosia fra queste due provincie. Nè l'una nè l'altra di quelle provincie hanno un diritto assoluto al compenso, che loro si attribuirebbe nel caso eventuale della non realizzazione della linea; entrambe verrebbero a soffrire una disillusione, una aspettativa non soddisfatta, che è una delle più grandi sorgenti di dolore nella nostra vita, epperò non vedo motivo per trattarle in modo disuguale.

I bisogni delle due provincie sono per lo meno uguali, giacchè, se il Chiablèse è attraversato da una strada più lunga, l'Ossola lo è su terreni molto più costosi. L'una e l'altra poi hanno strade secondarie la cui costruzione e mantenimento è molto gravoso. Prego quindi il Senato a non volere alterare la disposizione proposta dal Ministero.

Accennerò poi ad una considerazione tutta speciale, che cioè tale proposta tornerebbe a danno della provincia che si vorrebbe forse favorire. La provincia del Chiablèse che non ha ancora stabilito la quota di concorso, onde ottenere una maggiore indennità largheggierebbe nella quota più che non lo farebbe nell'ipotesi contraria. Sicchè in definitiva chi verrebbe a profittare della proposta dell'onorevole Gonnet sarebbe il concessionario, e chi ne scapiterebbe sarebbe la provincia alla quale per avventura l'onorevole senatore intendeva di apportare qualche beneficio.

PRESIDENTE. Il senatore Gonnet persiste nella sua proposta?

GONNET. La ritiro.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 3.

(È approvato.)

« Art. 4. (Vedi sopra l'articolo modificato dal Ministero.)

(È approvato.)

Dopo lo squittinio segreto si procederà alla discussione del progetto di legge posto pure all'ordine del giorno per modificazioni alla legge del reclutamento militare.

DI FOLLONE. Crederei più conveniente che il signor presidente mettesse in discussione prima il progetto di legge onde procedere ad una sola votazione.

STARA. Non è che un articolo!

APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER MODIFICAZIONI ALLA LEGGE SUL RECLUTAMENTO.

PRESIDENTE. Il progetto di legge di cui si domanda la discussione (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1041) consta del seguente articolo:

« *Articolo unico.* All'articolo 160 della legge 20 marzo 1854 è sostituito il seguente :

« Art. 160. È in facoltà del Governo di ammettere i militari provinciali a percorrere la ferma d'ordinanza. »

Se nessuno domanda la parola, lo metto ai voti.

Chi lo approva si rizzi.

(È approvato.)

Ora si procederà all'appello nominale per lo squittinio segreto per le due leggi.

Avverto il Senato che sono state deposte sul banco della Presidenza le relazioni sui seguenti progetti di legge:

- 1° Concessione della ferrovia da Annecy a Ginevra;
- 2° Giurisdizione dei detenuti nella reclusione militare.

Per la discussione di questi progetti di legge il Senato sarà convocato a domicilio.

QUARELLI, segretario, fa l'appello nominale.

Risultamento della votazione per scrutinio segreto sul progetto di legge delle ferrovie dell'Ossola e del Chiablèse :

Votanti	56
Voti favorevoli	51
Voti contrari	5

Risultamento di quello riguardante la modificazione alla legge sul reclutamento :

Votanti	56
Voti favorevoli	54
Voti contrari	2

(Il Senato adotta.)

La seduta è levata alle ore 4 3/4.