

## TORNATA DEL 22 OTTOBRE 1860

— 34 —

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCHESE AIFIERI.

**SOMMARIO.** *Congedi — Omaggi — Lettura ed approvazione d'un indirizzo a S. M. compilato dalla Commissione nominata dal presidente — Approvazione dello schema di legge per l'attuazione nelle provincie dell'Emilia dei Codici e delle altre leggi correlative vigenti negli antichi Stati sardi — Discussione del progetto di legge per modificare con regi decreti la legge elettorale politica — Considerazioni in appoggio del medesimo del senatore Farina — Adozione di questo progetto — Discussione del progetto di legge per l'autorizzazione dell'esercizio provvisorio dei bilanci dello Stato per il primo trimestre 1861 — Schiarimenti richiesti dal senatore Arnulfo sull'applicazione dell'alinea dell'articolo 1, forniti dal ministro delle finanze Vegeszi — Nuove osservazioni del senatore Arnulfo — Risposta del ministro delle finanze e del senatore Di San Martino — Approvazione del suddetto schema — Discussione del progetto di legge per l'approvazione della concessione relativa alla costruzione di una strada ferrata lungo il litorale ligure — Mozione del senatore Sauli in ordine alla costruzione di una ferrovia da Torino a Savona — Spiegazioni richieste dal senatore Farina sulla portata dell'articolo 81 del relativo capitolato e date dal ministro dei lavori pubblici Jacini — Parole del senatore Sclopis in appoggio dell'istanza del senatore Sauli, alla quale pigliano parte i senatori La Marmora, Gallina e Paleocapa ed il presidente del Consiglio dei ministri Cavour — Adozione del premenzionato progetto di legge non che dei seguenti relativi: 1° all'acquisto per parte dello Stato della ferrovia da Valenza a Vercelli per Casale; 2° all'autorizzazione di maggiori spese sul bilancio 1859 per opere di adattamento nel palazzo Carignano ad uso della Camera dei deputati; 3° alle relazioni internazionali col Governo del Re delle società anonime ed altre autorizzate dal Governo francese — Incidente per la fissazione della seduta pubblica di domani — Parlano i senatori Gallina e Di Pollone.*

La seduta è aperta alle ore 12 3/4 pomeridiane.

(Sono presenti i ministri delle finanze, di grazia e giustizia, dei lavori pubblici, di agricoltura e commercio, e più tardi interviene il presidente del Consiglio.)

D'ADDA, segretario, legge il processo verbale della precedente tornata, il quale è approvato.

### ATTI DIVERSI.

**PRESIDENTE.** Debbo fare presente al Senato che alcuni dei nostri colleghi hanno indirizzato lettere alla Presidenza, perchè facesse conoscere al Senato i motivi che li impedivano di assistere alle sue sedute, e che li obbligavano a domandare un congedo:

Il senatore Marzucchi per lo stato di sua salute fu costretto ad allontanarsi da Torino.

I senatori Roncalli, Brignole-Sale e Negri per urgenti affari di famiglia furono pure obbligati a partire da Torino.

I senatori Pasolini e Gamba espongono di essere costretti a rimanere alle loro residenze per ragione d'ufficio.

Il senatore Casati mi partecipa avere dovuto partire ieri l'altro, chiamato per telegrafo presso sua moglie sorpresa da seria malattia.

Avendo dato conoscenza dei motivi che diedero occasione a queste domande di congedi, io interrogherò il Senato se intenda accordarli.

Chi li accorda si alzi.

(Sono accordati.)

Furono fatti al Senato i seguenti omaggi:

Dal governatore di Genova, di alcuni esemplari degli atti di quel Consiglio provinciale;

Dall'avvocato Cesare Cattaneo, di tre esemplari di una sua memoria intitolata: *La legge fino alla sua effettuazione*;

Dal deputato Tommaso Agudio, di 160 esemplari di un suo opuscolo sui progetti di strada ferrata attraverso le Alpi elvetiche e del passaggio del Septimer.

### LETTURA E APPROVAZIONE D'UN INDIRIZZO A S. M.

**PRESIDENTE.** La Commissione incaricata di preparare un progetto d'indirizzo al Re, esprimente alla Maestà Sua l'affettuosa riconoscenza, gli augurii, l'ossequiosa devozione del Senato, conformemente al voto emesso nella pubblica adunanza di venerdì ultimo, si rinnova immediatamente per dare compimento all'onorevole suo mandato, e avendo in questa sua prima riunione invitato uno dei suoi membri, il senatore De Gori,

a farsene estensore, esaminò consideratamente in una seconda seduta, tenuta il giorno stesso, il progetto da lui presentato che la Commissione medesima deliberava poscia di proporre all'alta vostra sanzione, e di cui trovandosi assente il senatore De Gori, io sono per dare lettura.

« Sire,

« Seguitata dall'esercito valoroso, incontrata dai generosi volontari, invocata ed acclamata da tanto popolo, la M. V. reca agli Italiani del mezzodi l'indipendenza, l'ordine e la libertà. L'indipendenza per la quale una nazione deve bastare a sè stessa, l'ordine che riposa sulle grandi verità del cristianesimo, la libertà che segnando colla legge i diritti di tutti, e i doveri di ciascuno, nobilita a un tempo gli affetti dei popoli e la forza degli imperi.

« In tanto solenne momento, il Senato del regno, dopo avere col suo voto concorso alla riunione delle genti italiane, e confortato nel suo cammino il Governo di V. M., vuole direttamente ricordarvisi, o Sire, ed offrirsi cooperatore ad estendere e consolidare nella patria comune lo Statuto che V. M. salvava a Novara e custodiva a Torino: onde in questo patto fondamentale di franchigia e di sicurtà gli Italiani trovino virtù, prosperità e grandezza, e senza oscitanze, senza discordie, senza improprietudini si compia la splendida opera che Carlo Alberto magnanimo iniziava, e che Voi, o Sire, proseguite col patrio ardimiento d'Italiano, di Soldato e di Re. » (*Segni di approvazione*)

Se non vi ha osservazione metterò ai voti questo indirizzo.

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato.)

Resterà ancora ad estrarre a sorte la deputazione che dovrà recarsi a presentarlo a S. M.

**APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER L'ATTUAZIONE NELLE PROVINCE DELL'EMILIA DEL CODICE CIVILE ED ALTRE LEGGI CORRELATIVE.**

**PRESIDENTE.** Se il Senato assente, io porrei in discussione, prima dei progetti posti all'ordine del giorno, quello per l'attuazione nelle provincie dell'Emilia dei Codici ed altre leggi correlative vigenti negli antichi Stati Sardi, di cui è pure già stata distribuita la relazione. (*Vedi vol. Documenti, pag. 394-399.*)

Nessuno facendo opposizione leggerò il progetto di legge che è del tenore seguente. (*Vedi infra*)

È aperta la discussione sopra questo progetto.

Nessuno domandando la parola rileggerò gli articoli per metterli ai voti:

« Art. 1. Col primo gennaio 1861 il Codice civile Albertino sarà attuato nelle Romagne ad eccezione delle leggi relative al sistema ipotecario, pel quale rimarranno per ora in osservanza le leggi colà vigenti.

« È fatta facoltà al Governo del Re di dare con de-

creti regi i provvedimenti transitori, necessari all'attuazione del detto Codice nelle stesse provincie. »

(È approvato.)

« Art. 2. È prorogata nelle provincie modonesi e parmensi l'attuazione del Codice civile. »

(È approvato.)

« Art. 3. Il Governo del Re è autorizzato a dare con regi decreti i provvedimenti necessari per attuare nelle provincie dell'Emilia il Codice di procedura penale ed il Codice di commercio, non ché la legge relativa 14 aprile 1853, vigenti nelle antiche provincie del regno. »

(È approvato.)

« Art. 4. È pure autorizzato a provvedere nelle provincie dell'Emilia all'attuazione del Codice di procedura civile e della legge sull'ordinamento giudiziario, mantenendo però in vigore quelle parti delle legislazioni ivi in tali materie esistenti, le quali riconoscerà opportune pel presente periodo di transizione. »

(È approvato.)

« Art. 5. È infine autorizzato a stabilire le circoscrizioni giudiziarie delle stesse provincie, e quelle all'uopo coordinare colle provincie finitime; a pubblicare ed attuare le varie leggi correlative e necessarie all'uniforme e compiuta esecuzione dei Codici e della legge sopra enunciata. »

(È approvato.)

Si procede ora allo scrutinio segreto sul progetto di legge.

**ARNULFO, segretario,** fa l'appello nominale.

Risultamento dello scrutinio segreto:

Votanti . . . . .	69
Voti favorevoli . . . . .	68
Voti contrari . . . . .	6

(Il Senato adotta.)

**DISCUSSIONE E APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER L'AUTORIZZAZIONE AL GOVERNO DI MODIFICARE CON REGI DECRETI LA LEGGE ELETTORALE.**

**PRESIDENTE.** Verrebbe ora in discussione il progetto per autorizzazione al Governo di modificare la legge elettorale politica in caso di annessione di altre provincie italiane (*Vedi vol. Documenti, pag. 365-368*), il quale è così concepito. (*Vedi infra*)

**FABINA.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Ha la parola.

**FABINA.** Signori senatori! Sebbene il voto che stiamo per dare non sia che una conseguenza necessaria di quello che già abbiamo dato per autorizzare il Governo ad accettare le annessioni di nuove provincie italiane, pure tale è l'indole e la gravità del voto attuale il quale tende a mettere le basi, dirò così, del nuovo nostro ordinamento politico, che io non reputo affatto fuori di proposito il dire in questa occasione alcunchè

su quanto io penso dell'andamento politico del Ministero.

Sebbene grandissime sieno le preoccupazioni dell'attuale momento di ansiose trepidazioni onde vedere prontamente compiute le annessioni e vedere tradotto in fatto un principio che può dirsi nuovo perchè non mai in tale maniera applicato, quello cioè che la conquista delle armi assoggetta al voto del pacifico cittadino, onde determinare le basi di quel contratto sociale che fino ad ora fu piuttosto una aspirazione che non una verità nella storia; tuttavia appunto perchè quelli stessi principii che ci addussero a questo portentoso fatto avere possono il desiderato compimento, non parmi inopportuno di esaminare come a questo scopo finale si possa giungere, e se veramente la strada che percorriamo, è quella che più direttamente ci deve ad esso condurre, onde di noi non si dica quello che di uno scrittore diceva il gran poeta latino:

*Infelix summum operis si nescit ponere totum.*

La greca sapienza con grande acume usava trasportare nelle attribuzioni dei numi le necessità del civile consorzio; ond'è che caratterizzare volendo la sapienza, la fece sbucciare d'un tratto dal cervello di Giove armata di tutto punto e dalla testa ai piedi; ed è appunto armata dalla testa ai piedi che io credo, o signori, che debba uscire da questo commovimento popolare l'indipendenza e la libertà dell'Italia.

Certo molto fece il Ministero; in questa parte molta lode gli si deve per quanto ha operato; giacchè e l'armata di terra e quella di mare si è grandemente aumentata. Ma quanto a quest'ultimo proposito io credo di non dovere tacere un fatto relativo agli equipaggi della marina, la conoscenza del quale può agevolare al Ministero il trovare il numero sufficiente delle ciurme per armare i bastimenti dei quali siamo divenuti padroni. Non occorre che io rammenti qui come possa essere preferibile che i nostri bastimenti vengano armati con ciurme piuttosto dell'alta che della meridionale Italia. Ma a questo proposito io faccio presente che aggraziatamente quando si tratta di fare la leva di mare, per quanto tenue essa sia, difficilmente si può compiere il numero ed i quadri. Nel tempo stesso per altro abbiamo una potenza vicina i cui bastimenti formicolano, per così dire, dei nostri connazionali. Da che dipende questo fatto? Non da altro dipende che dalla diversità delle paghe.

Io mi permetto di richiamare l'attenzione del Ministero su questo fatto importante, e sono certo che quando le paghe siano pari nell'uno Stato e nell'altro, sicuramente il patriotismo dei nostri marinai non lascerà mancare alla patria l'opera loro. Del resto io non saprei abbastanza ripeterlo; quanto si è fatto fin qui dal Ministero per armare potentemente il paese mi pare degno di sommo encomio.

Il secondo punto relativamente al quale io credo che il Ministero abbia assai saviamente operato, si è quello di avere francamente e con tutta chiarezza posta la

questione italiana. Al punto in cui siamo e senza pregiudicare gli ulteriori paesi ed annessioni che consentiranno in avvenire, la persuasione ed il tempo, che è un eccellente politico, parmi che il Ministero abbia posta la questione in questi termini: gli Italiani devono essere tutti liberi, tutti indipendenti: il sentimento di fraternità che regna tra loro non consente che alcuni siano liberi ed altri schiavi, quindi o liberi tutti, o tutti schiavi.

Io non credo che in alcun modo potesse il Ministero dare maggiore prova di quanto senta il bisogno della concordia fra gli Italiani, quanto col porre nettamente il problema nel modo in cui egli l'ha posto: e certamente di concordia abbiamo d'uopo, siccome quella, che tutto può condurre nella politica, ond'è che il celebre storico latino lasciò scritto:

*Concordia res parva crescunt,  
Discordia maxima dilabuntur.*

Io so che questa concordia, che si traduce in fatto nella ferma volontà dell'unità italiana, viene accusata da alcuni malevoli, per lo più stranieri, di passione effimera e passeggera.

Oh signori! Se coloro, che questo scrivono, avessero avuto tanti secoli d'infortunio, quanti per la sua divisione ne ebbe l'Italia; se a gara fossero stati i paesi loro calpestati e conculcati dagli stranieri, ebbene, o signori, sentirebbero essi come il desiderio dell'unità non è una passione passeggera, ma sì un sentimento profondo, irresistibile dei cuori italiani, per cui sarà forza che coloro i quali ci vogliono opprimere, calpestino, uccidano tutta la nostra gioventù, o facciano una volta ragione a questo nostro santissimo desiderio! (*Sensazione*) Ed è per l'idea di concordia che io debbo anche felicitare il Ministero di avere in tempo intrapresa la guerra; di averla vigorosamente condotta; di avere così ripigliato fortemente nelle mani quel timone della nave dello Stato che, combattuta da direzioni diverse, minacciava pur troppo di urtare negli scogli.

Un altro punto, nel quale parmi che altamente commendevole sia la politica del Ministero, quella si è quando presentava una legge per diminuire quell'imposta di guerra che pesava su alcune delle nostre provincie. Non solo quell'atto è, a mio avviso, un atto di preta giustizia; ma è altresì un atto grandemente politico, un atto che attesta l'alta moralità della nostra amministrazione; giacchè dove l'onorata assisa del soldato copre il petto di onorati cittadini, ivi le imposte sono gravi, ma non tali che interamente privino il cittadino della risorsa dei propri averi.

Colà invece dove l'onorata assisa copre aggraziatamente mani di sgherri rapaci, ivi giammai le entrate possono bastare allo straordinario numero delle spese aumentate da ingiuste ed inique dilapidazioni.

Una terza cosa infine parmi sommamente lodevole nell'attuale avviamento politico ed è quella che forma l'oggetto della legge presente.

Io non credo che si possa trovare nella storia un solo

esempio, in cui un Ministero, che così grandi cose dovesse compiere, come deve compiere il nostro in questo momento, domandasse per tale oggetto così limitati, così circoscritti poteri. Questa lode del Ministero, risale, per così dire, fino al capo supremo dello Stato, e si direbbe essere suo intento, suo scopo d'allargare contemporaneamente l'indipendenza d'Italia, e rispettare ognora più la libertà della stessa, circoscrivendo in minor limite possibile gli arbitrii che al potere esecutivo sono necessariamente dovuti.

Ed ora, o signori, a coloro che volessero contestare la maturità nostra a diventare una nazione indipendente, parmi che noi potremmo con ragione rispondere: mirate il senno dell'intera nostra popolazione la quale anzi che composta d'uomini in gran parte volgari, per la saviezza colla quale si comportano, si direbbe tutta composta di uomini di Stato.

Mirate lo slancio della nostra gioventù che corre unanime, volentosa incontro ai pericoli ed alla morte; mirate l'eroismo del capo di questa gioventù, il quale mentre conquista un regno vive da anacoreta; mirate l'ardore, il valore, la costanza dell'armata nostra di terra e di mare; mirate la moderazione del nostro Ministero; mirate infine il coraggio, l'abnegazione, lo slancio di questa fenice del nostro capo supremo dello Stato il quale a null'altro può dirsi veramente che aneli, che ad essere il primo soldato dell'indipendenza italiana: e se dopo di ciò voi trovate che gli Italiani non sono ancora maturi all'indipendenza, ed alla libertà, oh! allora permettete, che io vi dica, che voi negate la forza della Provvidenza, che cred per noi in questi momenti prodigi così fatti.

Per questo, o signori, v'invito a votare la legge con la maggior possibile unanimità, siccome quella che veramente potrà dare compimento a quei fatti, che adducano fra noi un Parlamento, che finalmente potrà veramente chiamarsi Parlamento italiano.

**PRESIDENTE.** Nessun altro sorgendo a parlare rileggerò l'articolo unico:

« È fatta facoltà al Governo del Re, tostochè sia attuata l'annessione allo Stato di altre provincie d'Italia, di regolare con regi decreti le circoscrizioni dei collegi elettorali, per modo che il numero dei deputati non sia mai minore di quattrocento e che la cifra media degli abitanti, presa a norma per formare le circoscrizioni, non ecceda mai i cinquantamila. »

Chi approva l'articolo sorge.

(È approvato.)

**ARNULFO, segretario,** fa l'appello nominale.

Risultamento della votazione:

Votanti . . . . .	73
Voti favorevoli . . . . .	68
Voti contrari . . . . .	4

(Il Senato adotta.)

**DISCUSSIONE E APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER L'AUTORIZZAZIONE DELL'ESERCIZIO PROVVISORIO DEI BILANCI PER IL PRIMO TRIMESTRE 1861.**

**PRESIDENTE.** Viene in discussione il progetto di legge per l'autorizzazione dell'esercizio provvisorio dei bilanci dello Stato per il primo trimestre 1861 e per l'abolizione della sovrimposta prediale del 33 1/3 per cento nelle provincie lombarde. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 391, 393.)

La parola spetta al senatore Arnulfo.

**ARNULFO.** Io prego l'onorevole ministro delle finanze di voler dare alcuni schiarimenti relativamente all'applicazione dell'articolo 1, od a meglio dire, del suo alinea, i quali io punto non dubito riesciranno graditi ai contribuenti, non meno che ai Consigli provinciali, che ebbero a lagnarsi del riparto che si fece per il 1860 delle somme delle quali lo Stato è in diritto di avere rimborso dai circondari, ossia dalle antiche provincie per le spese obbligatorie e straordinarie che ha prese a suo carico colla legge comunale e provinciale, e che prima erano a carico delle provincie e delle divisioni. Io comprendo che nel fare nel passato anno il bilancio del corrente, stante l'urgenza, il Ministero abbia dovuto appigliarsi ad un partito quale si presentava più facile, onde procurare l'introito d'una somma approssimativa. Ma nel fatto quel riparto riuscì gravoso ad alcuni circondari per non dire a moltissimi, e ciò probabilmente perchè, per quanto si può presupporre, il Ministero nel fissare la cifra che ogni antica provincia, ora circondario, doveva nel 1860 rimborsare allo Stato, prese per media, quanto alle spese straordinarie, le somme che in ogni circondario (antica provincia) si sono spese nel quinquennio anteriore; il che ebbe per conseguenza che quelle provincie in ordine alle quali i Consigli divisionali avevano, direi, largheggiato coll'assegnazione di somme per costruire strade o ponti, o a meglio dire, avevano provveduto in conformità della lettera e dello spirito della legge allora vigente, la quale voleva che le divisioni assegnassero fondi per provvedere a quelle opere che fossero più utili, in qualunque parte della divisione si eseguissero, furono quotati di una somma molto maggiore di quella che generalmente essi contribuivano a formare l'attivo delle divisioni. Nè è da tacersi che in alcuni circondari nulla si è speso dallo Stato nel corrente anno per opere straordinarie, sebene nel fissare le cifre del rimborso si sia presa la media anche delle spese straordinarie.

Ho visto con piacere che l'onorevole ministro delle finanze accettò la proposta della Commissione della Camera dei deputati, l'alinea cioè dell'articolo 1, mercè cui il riparto del compenso dovuto allo Stato dalle attuali provincie sarà fatto sulla base dei tributi diretti proporzionatamente aumentati.

Ma importa di conoscere quali basi voglia l'onorevole

ministro seguire nel fissare la somma da ripartirsi d'ora in poi, e nel prossimo bilancio che farà, mediante centesimi addizionali. Poichè se si ripetesse sulla base adottata per il corrente anno, continuerebbero le ineguaglianze, e le ingiustizie relativamente a taluna o a tal'altra delle provincie, il che sicuramente non era nelle viste del Ministero.

Continuandosi a prendere la media del passato quinquennio ne deriverebbe che le divisioni e le provincie, le quali fecero dei sacrifici straordinari per opere straordinarie sarebbero sempre gravate d'una imposta esuberante, che non rappresenterebbe la media delle spese normali straordinarie; e per contro le divisioni e le provincie che furono meno diligenti, meno zelanti nel promuovere opere di pubblico vantaggio pagherebbero allo Stato somme assai minori. Il che non è conforme al disposto della legge.

Le spese di cui lo Stato ha diritto di ottenere il rimborso sono di due specie, cioè spese ordinarie e spese straordinarie. Quanto alle ordinarie si conoscono e sono pressochè invariabili e per esse non vi è difficoltà nel fissare il numero dei centesimi addizionali necessari perchè il rimborso abbia luogo. Essi possono fare parte del bilancio sebbene questo si faccia nell'anno precedente; per esempio, possono fissarsi nel 1860 per l'esercizio 1861. Non così quanto alle spese straordinarie il cui rilevare non si può conoscere che ad opere eseguite, e siccome la legge vuole che si provveda al rimborso loro solamente, e perciò che i centesimi addizionali non servano a mascherare una maggiore imposta sulle contribuzioni dirette; così a me pare che i centesimi addizionali debbano essere per le spese ordinarie compresi nel bilancio dell'anno cui esse si riferiscono, perchè la cifra di tali spese è positiva, e difficilmente soffre alterazioni, o sono di pochissima importanza nell'annata, e che quanto alle straordinarie debbano i relativi centesimi portarsi nel bilancio dell'anno successivo alle spese fatte, affinchè riesca veramente lo Stato a conseguire il semplice rimborso, e non ne avvenga che portandosi a calcolo nel bilancio dell'anno in cui si debbono fare tali spese o lo Stato calcoli una somma minore con suo danno, ovvero, ciò che è più probabile, calcoli una somma maggiore di quella che poi realmente spenda, o per effetto di volontà o per circostanze non prevedute.

È da notarsi un'essenziale differenza fra le somme che produrre devono i centesimi addizionali di cui si tratta, ed il prodotto delle altre imposte. Ogni risparmio sopra queste cade in economia e profitta alla generalità dei contribuenti. Per contro ogni risparmio sui centesimi di rimborso, siccome deriva dalle sole imposte dirette, non deve andare in vantaggio dell'erario dello Stato, poichè allora si trasformerebbe in una sovrimposta sulle contribuzioni dirette. Devesi perciò adottare un sistema che assicuri allo Stato il rimborso di ciò che realmente spenderà solamente e non altrimenti.

Io non dubito che il Ministero abbia questo proposito; qualora però voglia compiacersi di dichiararlo indicando che seguirà il sistema che ho accennato, od un

altro qualunque purchè corrisponda allo stesso scopo, io gliene sarò grato, e sono persuaso che più di tutti gliene saranno obbligati i contribuenti. Per tal modo surauno altresì soddisfatti i giusti reclami che i Consigli provinciali ebbero a porre innanzi nella testè trascorsa tornata di autunno.

**VEGESSI, ministro delle finanze.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** La parola spetta al signor ministro delle finanze.

**VEGESSI, ministro delle finanze.** Dopochè l'articolo 241 della nuova legge comunale dichiarò dovere essere a carico dello Stato parecchie delle spese, che a tenore delle leggi amministrative precedenti erano lasciate a carico dei circondari, due operazioni necessariamente si dovettero fare: l'una era quella di accertare l'ammontare delle somme a cui queste spese approssimativamente potevano ascendere; e siccome l'articolo ora citato stabiliva che nel tempo che lo Stato si sarebbe ripienato delle nuove spese a cui doveva sobbarcarsi per mezzo delle addizioni alle imposte dirette, dovesse eziandio stabilirvi il modo di queste addizioni. Sfortunatamente si fu per risolvere il secondo di questi problemi in modo che la transizione fosse meno sentita, che a vece di applicare la legge in quella maniera che il suo dettato assai chiaramente indicava, si trovò meglio di pigliare una via di mezzo, e dopo accertato l'ammontare delle spese, a vece di porre il totale di queste spese ripartito in ragione di un tanto per cento a lira e soldo, come si dice, sulle imposte dirette, si fece la partizione sopra ciaschedun circondario, sopra ciascheduna provincia, presa norma da quelle che si fecero, in alcune durante un novennio, in altre durante un quinquennio, ed in altre durante un triennio. Quindi avvenne che realmente cambiò di fatto l'amministrazione di queste spese, ma il peso di esse, a vece di passare dalle provincie sullo Stato, continuò realmente a rimanere sulle provincie.

Conseguentemente onde ovviare a questo inconveniente la Commissione della Camera dei deputati propose che la legge fosse richiamata alla sua esatta osservanza. Sebbene il Ministero chiedesse e fosse nella necessità di dover chiedere soltanto un'autorizzazione provvisoria per i tre primi mesi dell'anno imminente a riscuotere le rendite demaniali di qualsiasi natura, riscossione però che lasciava ancora l'adito ai provvedimenti legislativi che si sarebbero potuti prendere, tuttavia riconoscendo la giustizia delle osservazioni, accettò l'aggiunta, la quale ebbe precisamente questo proposito, cioè di fare sì che quelle spese che la legge comunale aveva dichiarato che erano spese dello Stato, rimanessero realmente tali.

Posto questo principio ne discende la conseguenza che tali spese dovevano in ragione del tanto per cento cadere sopra tutte le imposte dirette.

L'onorevole Arnulfo nel chiedere in quale maniera si sia accertato lo stanziamento di queste spese, vorrebbe che le spese certe si ponessero a carico del bilancio passato e quelle poi incerte, eventuali non si portassero

nel bilancio dell'anno corrente, ma bensì invece dell'anno successivo. Io credo che il Ministero non poteva nè potrebbe assolutamente appigliarsi a questo sistema, in quanto che è debito assolutamente dell'amministrazione di prevedere non solo le spese certe, ma anche quelle che occorrono, di cui però è incerta in modo assoluto la quantità, ma di cui si è già certi che una qualche quantità bisognerà spenderla di necessità.

Nell'accertare poi quest'ammontare bisogna tenere una proporzione per cui si abbia una morale convinzione che piuttosto le spese eccedano, che essere minori, onde appunto non ne approfitti lo Stato nel riscuotere quel compenso delle spese che furono poste a suo carico.

Ma allorchando si fece il calcolo, a cui le spese avrebbero potuto ascendere, io posso assicurare l'onorevole preopinante, che le spese eventuali furono calcolate a quantità minima, imperocchè dall'ammontare a cui ascesero le spese eventuali, si fece dapprima una deduzione in vista dell'entità delle spese, che in alcune località accaddero, e che si prevedeva non si sarebbero ripetute nel corrente dell'anno; di più poi si stralcio ancora dalla somma che si ebbe per risultato una somma di qualche riguardo, cioè lire 571,000. Laonde se dal calcolo delle spese straordinarie noi volessimo ancora fare un difalco qualsiasi, quello verrebbe a trovarsi ridotto a tali proporzioni, che nemmeno alla metà delle spese straordinarie si giungerebbe.

Nello stabilire però il totale ammontare di queste spese singolarmente nella somma delle spese straordinarie, lo ripeterò, non si è ecceduto in nessuna guisa; e quando quelle tabelle si rivedessero (ciò che la legge non accorda al Ministero di fare, perocchè bisogna ritenga le norme che si sono osservate nel bilancio precedente, tranne in ciò per cui la legge gli dà poteri straordinari) io sono persuaso che non si potrebbe pigliare per punto di partenza una cifra minore. Queste tabelle furono oggetto di un lungo esame, e si vede che il vizio, se così si può dire, di quella distribuzione (che forse allora potevasi scusare, perocchè era un mezzo di transizione) non stava già nell'accertamento della somma primaria, e che cadde in distribuzione, ma nell'aver presa questa somma totale e distribuita a norma delle spese che vennero sopportate dai circondari, vuoi nel triennio, per alcune spese, vuoi nel quinquennio, vuoi nel novennio, a vece di fare la ripartizione a tanto per cento, secondo lo spirito e la lettera dell'articolo 241 summentovato.

**ANULFO.** Ringrazio il signor ministro d'aver riconosciuto l'inesattezza del precedente riparto, e la sussistenza delle da me fatte osservazioni al riguardo.

Quanto poi alla fissazione della cifra delle spese da rimborsarsi allo Stato, l'onorevole ministro osservò che è d'uopo di comprenderle per approssimazione in ogni anno nel bilancio, perocchè l'amministrazione deve provvedere in modo che ogni bilancio comprenda tutte le entrate corrispondenti alle spese annuali.

Io ammetto che così sia da farsi se ciò è conciliabile colla retta applicazione della legge, ma ciò non poten-

dosi, ho accennato ad un sistema il quale non avrebbe altro inconveniente salvo quello che il Governo anticiperebbe per un anno il rilevare delle spese straordinarie, salvo a conseguirle nel veniente. Se non che, di tanto non sarebbe l'anticipazione, perocchè ognuno sa che le spese dipendenti da esecuzione d'opere non si pagano tutte nell'anno, ma a misura dell'avanzamento dei lavori ed anche in parte molto tempo dopo, dovendo precedere la collaudazione e trascorrere il tempo della manutenzione e simili. È quindi sempre vero che l'unico modo col quale si possa ottenere, che non si paghino mediante centesimi addizionali delle somme che poi non si spendono, è quello che io ebbi l'onore di accennare.

Il signor ministro dice che il riparto della somma complessiva da rimborsarsi dalle antiche provincie pel 1860 è inferiore alla media delle spese fatte negli anni antecedenti dalle divisioni e provincie, ma ciò non è giusto nell'interesse dello Stato, il quale ha diritto di avere l'integrale rimborso delle spese realmente fatte, e serve a provare che il metodo praticato è fallace e deve scegliersene uno migliore. Nei futuri riparti parmi debbasi perciò fare in modo che vi sia la certezza che coi centesimi addizionali non si venga a mascherare un'imposta, ed a percepirsi una somma maggiore di quella cui rilevano le spese. Ciò avvenendo, non sarà effetto della volontà del signor ministro; la sua fedeltà è la più sicura garante che ciò non può accadere, ma può verificarsi per circostanze indipendenti dalla sua volontà.

In ogni caso poi è quanto meno indispensabile che non nei resoconti, ossia spogli relativi ai bilanci dello Stato, che ritardano di molti anni, ma annualmente, in occasione della formazione del bilancio dello Stato, il Ministero presenti un allegato contenente l'indicazione delle spese che furono fatte nell'anno precedente, onde vedere se vi sono fondi sopravanzanti disponibili per l'annata successiva, per quindi imporre tanti centesimi di meno sulle imposte dirette per il rimborso delle spese di cui trattiamo.

Con questo mezzo verosimilmente si potrà raggiungere lo scopo che il signor ministro si propone, portando annualmente in bilancio una somma presuntiva per non lasciare lo Stato allo scoperto, e nello stesso tempo si otterrà che non s'impongano delle somme maggiori di quelle che sono necessarie. Si impedirà che si utilizzino altrimenti e facciano parte dell'erario dello Stato i centesimi addizionali che hanno una destinazione esclusiva diversa. Ad ogni modo però io credo che il sistema più esatto sia quello che ho accennato, senza pretesa che fosse l'unico.

Io mi lusingo che il signor ministro vorrà tenere conto di queste osservazioni, e che con un mezzo o con un altro che non importa qui di specialmente discutere, vorrà soddisfare il secondo degli oggetti che egli stesso riconosce conveniente di raggiungere. Il primo relativo al modo di ripartire la somma da rimborsarsi è raggiunto coll'alinea di cui all'articolo 1; il secondo che si

riferisce al modo di fissare il rilevare della somma da imporsi mediante centesimi addizionali lo sarà quando il signor ministro meditando sopra diversi mezzi sceglierà quello che sarà più acconcio per riescire nello scopo di non fare pagare di più di quello che la legge vuole, di più cioè della somma realmente spesa annualmente dallo Stato.

**VEGESSI, ministro delle finanze.** Forse io non mi sono spiegato sufficientemente bene. Io dissi che le spese, sì e come sono stanziare, lo sono in tale misura per cui si ha la piena convinzione che non si possa nelle spese straordinarie assolutamente avere un'esazione maggiore. Dirò di più che nel corrente dell'anno le spese non sono sufficienti. Ma l'inconveniente che l'onorevole proponente teme, parmi che rimane rimosso dall'applicazione letterale della legge medesima, per cui si evita così un altro inconveniente, di fare cioè spese senza avere stanziare le somme necessarie e che l'amministrazione anche essa riconosce gravissimo. Imperocchè ove pure accadesse che in qualche anno si avesse una somma di più, oltre quella necessaria per le spese che furono fissate a carico dello Stato, la conseguenza che si avrebbe, sarebbe questa sola, stando sempre alla disposizione dell'ultima legge, che siccome la misura della facoltà che ha lo Stato d'imporre centesimi addizionali è determinata dal bisogno, questa si troverebbe minorata di tanta quantità, quanta sarebbe quella cui ascenderebbe questo speciale ramo di spese l'economia fatta dell'entrata sull'uscita. Quindi applicando letteralmente la legge senza farvi variazione veruna, si è raggiunto lo scopo.

**SAN MARTINO, relatore.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Il senatore San Martino ha la parola.

**SAN MARTINO, relatore.** Intendevo osservare presso a poco quello che ha osservato il signor ministro. La legge del 1859 ha soppresso definitivamente le amministrazioni provinciali ed ha disposto che una volta tanto si determinerebbe quale fosse la cifra che ogni provincia dovrebbe rimborsare allo Stato pel pagamento di queste nuove spese che lo Stato medesimo assumeva a suo carico. Ma secondo lo spirito e il testo della legge, non è obbligo dello Stato di modificare ogni anno questi contributi che si fanno durante l'anno.

Una volta fissato il contributo, poichè l'amministrazione provinciale è soppressa, lo Stato deve provvedere a tali spese con la stessa libertà d'azione colla quale provvede a tutti i rami del pubblico servizio. Per conseguenza quest'anno può spendere molto nella provincia di Novara, l'anno venturo può spendere molto nella provincia di Cuneo, ma non è obbligato di tenere conto e di abbuonare tali spese alle provincie, nè ha il diritto di domandare alle provincie i fondi occorrenti per compensare le maggiori spese che fece per le medesime.

La proposta che fa l'onorevole Arnulfo tenderebbe essenzialmente a cambiare di nuovo il sistema vigente, per ritornare alla legislazione antica, secondo la quale le amministrazioni provinciali erano chiamate a deliberare i bilanci provinciali.

Io sono d'accordo con lui che sia un sistema perfetta-

mente conveniente, e spero che il Governo vi ritornerà; ma credo che non si può ritornare con una disposizione eventuale in cui non è studiato il sistema per intero. Io mi unisco di cuore alla sua proposta e desidererei che la questione di ridonare alle provincie una vita propria, un'autonomia, sia studiata molto alacramente, ma credo che non dobbiamo toccare per ora questa questione sì ardua e spinosa.

Frattanto la proposta di legge che abbiamo sott'occhi perde gran parte della sua importanza dacchè questi studi, come ognuno sa, sono prossimi a compiersi; per cui la legge del 1859 ha acquistato presentemente il carattere di una legge puramente transitoria. Se ciò non fosse stato, la Commissione avrebbe preso l'iniziativa essa medesima per invocare dal Governo studi speciali sulla materia; ma sapendo che questi studi si fanno, non ha creduto di fare osservazioni.

**PRESIDENTE.** Il senatore Arnulfo desidererebbe spiegare le sue osservazioni.

**ARNULFO.** Debbo notare che io mi astenni dal trattare la questione, se sia più o meno buono il sistema di cui nella legge comunale e provinciale ora vigente, e se debba o no modificarsi o cambiarsi, perchè sarebbe materia estranea all'attuale discussione e molto grave; ma io ho soltanto cercato di ottenere dall'onorevole ministro delle finanze delle dichiarazioni che tranquillizzino i contribuenti che non saranno assoggettati a pagare somme eccessive, frutto di meno esatti calcoli, e mai pagheranno oltre quanto si spenderà dallo Stato a vece e luogo delle antiche divisioni.

Ringrazio il signor ministro d'aver dichiarato che se, in ipotesi, in un anno vi sarà un risparmio sulle spese, si imporrà tanto meno nel successivo in centesimi addizionali, poichè così facendo, in complesso, non vi sarà maggior imposta da sopportare, utilizzando i fondi di risparmio a favore degli stessi contribuenti che li fecero.

Io non potrei però concordare coll'onorevole San Martino il quale vedrebbe nella legge all'articolo 241 una disposizione per cui il Governo è autorizzato a fissare, per una volta tanto, il rilevare della somma da rimborsarsi allo Stato dalle nuove provincie, da tenere luogo delle spese obbligatorie e stradali a carico delle antiche divisioni e provincie, poichè ben lungi che in tal articolo di legge ciò si dica, si parla anzi di compenso, il quale non può calcolarsi salvo in rapporto colle spese; e tanto più mi confermo in tale opinione che nell'alinea dell'articolo 1 della legge che discutiamo si dice: « Per la riscossione delle somme dovute allo Stato in compenso delle spese già provinciali sarà operata mediante proporzionato aumento ai tributi diretti. »

Tuttavolta che vi deve essere compenso bisogna che sia determinato dalla spesa, e non stabilito in somma invariabile per una volta tanto, quasi che lo Stato si fosse incaricato delle spese in discorso a rischio e pericolo: il che si scosta compiutamente dal concetto cui accenna la parola *compenso* in relazione a spese il cui rilevare è incerto, indeterminato.

Per l'effetto del compenso è indispensabile che an-

nualmente si accerti la somma da compensarsi. Ma siccome l'onorevole ministro riconobbe in massima che le somme che si ricaveranno dai centesimi addizionali devono essere in relazione colle spese delle quali lo Stato ha diritto al rimborso, ed ogni avanzo d'un anno deve riescire a sollievo dell'imposta in centesimi addizionali del veniente e mai profittare all'erario dello Stato, io mi dichiaro soddisfatto delle date spiegazioni e schiarimenti.

**PRESIDENTE.** Se nessuno più domanda la parola darò nuovamente lettura degli articoli per metterli ai voti.

« Art. 1. Il Governo del Re è autorizzato sino a tutto il mese di marzo 1861, nella misura praticata nel corrente esercizio, a riscuotere le entrate, tasse ed imposte d'ogni specie, a smaltire i generi di privativa demaniale secondo le vigenti tariffe, ed a pagare le spese dello Stato ordinarie d'ogni sorta, e le straordinarie, che non ammettono dilazione, comprese quelle da pagarsi a periodi anticipati, o che dipendano da obbligazioni anteriori.

« Però la riscossione delle somme dovute allo Stato in compenso delle spese già provinciali sarà operata mediante proporzionato aumento ai tributi diretti. »

(È approvato.)

« Art. 2. A partire dal 1° gennaio 1861 rimane abolita la riscossione della sovrimposta prediale del 33 1/3 per cento, stabilita colla legge austriaca dell'11 aprile 1851 nelle provincie lombarde. »

(È approvato.)

« Art. 3. È fatta facoltà al ministro delle finanze di emettere Buoni del Tesoro in anticipazione delle imposte per l'anno 1861 sino alla concorrente di 50 milioni, ed alle condizioni prescritte dall'articolo 5 della legge 31 gennaio 1852. »

(È approvato.)

Si procede ora all'appello nominale.

Risultamento dello squittinio segreto:

Votanti . . . . . 75  
Voti favorevoli . . . . . 78  
Voti contrari . . . . . 2

(Il Senato adotta.)

**DISCUSSIONE E APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER L'APPROVAZIONE DELLA CONVENZIONE RELATIVA ALLA COSTRUZIONE DI UNA FERROVIA LUNGO IL LITORALE LIGURE.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno porta la discussione sul progetto di legge relativo all'approvazione di una convenzione relativa alla costruzione d'una strada ferrata lungo il litorale ligure, così concepito. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 369, 387.)

È aperta la discussione generale.

La parola spetta al senatore Sauli.

**SAULI LODOVICO.** Non intendo di parlare appositamente della ferrovia parallela al mare che si vuol costruire dal confine di Francia sino alla città di Massa. Dell'utilità che essa deve produrre stimo siasi già detto abbastanza. Mi contenterò di far osservare che per essa scemerà senza fallo di gran lunga il tragitto delle merci e dei passeggeri i quali dalle regioni occidentali d'Europa, attraversando le giogaie delle Alpi, scendevano in queste parti del Piemonte per rimanervi alcun tempo e condursi poscia alle ulteriori contrade d'Italia. Ogni attività di commercio verrà spenta presso di noi, ed all'agiatezza che ne deriva si sostituirà pur troppo la squallida miseria, madre infelice d'invidia e di perniciosi consigli.

Già altra volta l'Italia per mezzo di risolte deliberazioni e di splendide vittorie si era redenta dal giogo straniero ed acquistato aveva la propria indipendenza. Ma per cagione appunto dell'invidia e della discordia non indugiò guari a ricadere sotto le umili e disperate condizioni di straniera servitù.

L'esempio degli antichi errori e delle antiche sventure deve servirci di ammaestramento e guidarci ad abbracciare gli opportuni rimedi per ischivare i danni già altre volte sofferti e rendere durevole l'odierno nostro risorgimento. Quando il pericolo incalza fa d'uopo pensare al rimedio.

Un facile e diretto appulso a qualche punto di mare idoneo alla navigazione è la migliore di tutte le condizioni per rendere operoso e profittevole il commercio delle regioni vicine. Già altre volte io vi parlai della costruzione di una ferrovia che dal porto di Savona venga a mettere direttamente a questa città di Torino. Non voglio ripetere gli argomenti da me addotti per dimostrarne l'utilità. Dirò soltanto che la misera condizione, in cui si trovano adesso le provincie, le quali per l'addietro, prima cioè che la ferrovia di Genova non avesse assorbito ogni maniera di commercio marittimo, erano sufficientemente in fiore, si estenderà tra breve a tutta quanta la parte occidentale del Piemonte, e che questa capitale medesima parteciperà alla stessa decadenza, se l'anzidetta ferrovia non viene prontamente approvata ed aperta. La natura del porto di Savona e la vicina rada di Vado sono maravigliosamente appropriate all'operosità del commercio; superate le non troppo gravi difficoltà dell'Appennino, il fiume Tanaro ed i torrenti che mettono ad esso servono, a dire così, d'ingegneri per la condotta del ramo principale e delle diramazioni necessarie a rendere viva l'operosità mercantile nelle città adiacenti; per modo che tutto consiglia a non più differire l'attuazione di una tal ferrovia. La maggior brevità della quale darà moto e vita ai traffici delle provincie dell'alto Piemonte e dell'odierna capitale del regno, darà alimento eziandio alla ferrovia *Vittorio Emanuele* e non lascerà inutile la magnifica impresa del traforo del Moncenisio.

La costruzione di essa sarà un atto di vera giustizia, sarà un atto di prudenza politica per cessare le funeste conseguenze d'immeritata miseria, e sarà eziandio un

atto di prudenza strategica della quale non mi fo a parlare perchè mi riconosco incompetente a trattare di così fatta materia.

Nè vi trattenga il timore di nuocere all'operosità del porto di Genova. Non può a meno d'essere venuto a vostra cognizione che quantunque siensi grandemente ampliati i comodi del porto di quell'inclita città, pure l'ingombro delle merci è tale che il movimento dei trasporti vi è non di rado ritardato d'assai.

**FARINA, relatore.** Io chiedo la parola non per combattere la mozione dell'onorevole preopinante, perchè anzi è tradotta in voto dalla Commissione. Debbo però confessare che questo timore di squallore che egli ha per le provincie centrali del Piemonte dipendentemente dalla costruzione della strada ferrata del litorale, io fortunatamente non lo divido nè punto, nè poco.

Del resto ho chiesto la parola perchè dopo che la relazione era compiuta, e pochi momenti anzi prima che io mi recassi in quest'Assemblea mi venne osservato come le espressioni dell'articolo 81 del capitolato possono dare luogo a delle dubbiezze che potrebbero per avventura raffreddare o distogliere coloro che aspirassero alla costruzione della strada dal fare le offerte di ribasso delle quali si parla all'articolo 81 medesimo.

Se il Senato lo consente darò lettura dell'articolo 81, onde ognuno possa poi formarsi un'idea esatta della questione che sottopongo al giudizio del Senato:

« Sarà in facoltà del Governo di rescindere la presente convenzione e di ritenerla come nulla e non avvenuta ogni qual volta, entro un mese dalla data dell'approvazione di questo contratto, si presentasse un altro appaltatore il quale, mantenute ferme tutte le altre condizioni di questa convenzione, offrisse un ribasso non minore del cinque per cento sull'uno o sull'altro dei prezzi convenuti. »

Le frasi colle quali è concepito quest'articolo fecero nascere il dubbio, se il mese che è concesso per presentare offerte di ribasso fosse tutto un mese utile, come suoi dirai, cioè se dentro l'intero periodo dello stesso potessero coloro che aspirano a fare offerte di ribasso presentarle, e dovessero, essendo presentati questi ribassi, essere dal Ministero presi in considerazione.

Questa sembra l'ovvia interpretazione dell'articolo come sta scritto. Non è però in senso contrario a dissimularsi che forse l'intendere l'articolo a questo modo potrebbe distogliere alcuni, che aspirano a fare questi ribassi, dal presentarli per tempo; giacchè tutti aspetterebbero a presentarli verso il finire del mese, onde non rimanere vincolati coi loro capitali e colle loro offerte per un periodo di tempo forse lungo eccessivamente. In questo stato di cose io, a dir vero, non ho saputo che rispondere a quelli che mi interpellavano.

La frase, come dissi, sembra a me che debba intendersi nel modo che ho dianzi indicato; tuttavia non debbo tacere come altri invece la intenda nel senso che sia libero al Ministero di accettare definitivamente una offerta di ribasso anche prima che il mese sia interamente scaduto. Non sapendo dunque come decidere la

cosa, non ho trovato niente di meglio a questo riguardo che di pregare i signori ministri qui presenti a voler avere la compiacenza di dare quegli schiarimenti che credono, affinchè possano servire di indirizzo a coloro che per avventura volessero presentare offerte di ribasso.

**FARINA, ministro dei lavori pubblici.** Domando la parola.

Non posso dissimulare che nello stringere questo contratto sono partito dal principio che fosse lasciato un intero mese alla libera concorrenza.

Io anzi ho ritenuto e ritengo tuttora che questo adito lasciato alla libera concorrenza sia da considerarsi come condizione sostanziale del contratto. Non posso tacere per altro che nella Camera elettiva si è espressa a questo proposito, e accettata dalla maggioranza, una opinione diversa. Ciò non ostante inclinerei a mantenere la mia opinione secondo la norma della quale ho concluso il contratto, ed ho creduto dovere rispondere ai diversi concorrenti che si mostravano disposti a fare delle offerte. Lascio al giudizio del Senato di decidere quale delle due interpretazioni sia preferibile nell'interesse dello Stato.

**FARINA, relatore.** Non credo di dovere formulare alcuna proposta a questo riguardo perchè non ho mandato per farla, epperò vi resterà quella latitudine che risulta dai termini attuali della interpretazione del ministro.

**SCLOPIS.** Mi alzo per appoggiare la proposta del mio onorevole amico e collega il conte Sauli, e per esprimere il desiderio che sicuramente in tutto il Piemonte si ha di vedere quanto più presto sia possibile attivato il progetto già tante volte messo avanti, e non mai in opera, della ferrovia da Savona a Torino; ferrovia la quale non potrebbe a meno che dare un gran movimento a quelle provincie che ora sono alquanto abbandonate, voglio dire ai paesi al di sopra di Mondovì.

Non è dubbio che quella ferrovia farebbe anche più proficua la strada del litorale di cui si sta per ragionare; poichè ogni volta che si portano delle succursali alle grandi arterie delle strade ferrate, è certo che se ne accresce il frutto, e se ne aumenta l'utilità.

La strada da Savona a Torino sarebbe uno scolo facile anche pelle derrate di quelle provincie le quali essendo state staccate dalla contea di Nizza abbisognano di qualche refrigerio, e così si accrescerebbe il vantaggio del loro commercio e della loro esportazione. Poi si farebbe una vera utilità per il vecchio Piemonte, il quale ha certamente titoli e diritti, eguali a tutte le altre provincie; e per l'interesse del vecchio Piemonte non credo che siasi poi ancora molto fatto, tanto più se si ponga a confronto con altre provincie. Non sono gelosie municipali che io voglia eccitare, ma sono riguardi doverosi, sono considerazioni di un insieme di combinazioni politiche ed economiche che certamente non ci debbono sfuggire, le quali hanno una parte positiva di interesse, una parte essenzialissima di morale importanza.

**JACINI, ministro dei lavori pubblici.** Io ho avuto già occasione altra volta, rispondendo appunto all'onorevole Sauli, di esprimere l'opinione del Governo riguardo alla ferrovia di Savona. Non ho creduto di rispondere oggi immediatamente in quanto che la ferrovia di Savona non fa concorrenza alla presente; anzi, come bene esprimeva il preopinante, essa completa il sistema ferroviario di cui è parte principale la linea delle riviere. La ferrovia di Savona debb'essere considerata come una diramazione della linea della riviera che contribuirà a darle maggiore importanza.

Le opinioni del Governo riguardo alla ferrovia di Savona non hanno mutato da poi che ho avuto l'onore di esprimerle, nell'estate decorso, all'onorevole Sauli. Se fosse una ferrovia che allettasse per se stessa le speculazioni, non dubito che già a quest'ora si sarebbe potuto iniziare l'opera: ma non v'ha dubbio che è una strada la quale ha bisogno del sussidio del Governo, oppure richiede che il Governo la costruisca esso medesimo. Ora il senatore Sauli comprenderà di leggieri come trattandosi in ogni caso di un grave sacrificio da imporre ancora all'erario, nelle gravi circostanze in cui il paese si trova, sia necessario che il Governo aspetti tempi migliori prima di decidersi ad attuarla ad ogni costo e che, mentre non tralascia alcun mezzo per allettare, se è possibile, la speculazione fin da ora anche con sacrifici, esiti a sobbarcarsi in una sol volta ad intraprendere contemporaneamente per proprio conto la strada del litorale, e l'altra, costosissima anch'essa, ferrovia di Savona.

**DELLA MAREMMA.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Ha la parola.

**DELLA MAREMMA.** Io non voleva prendere la parola su questo progetto; ma giacchè si è parlato di una strada perpendicolare al mare, io dirò francamente che capisco molto più l'utilità di una strada perpendicolare al mare, che di una strada parallela al mare come la è quella che si vuole adesso eseguire lungo la riviera. Ed a questo proposito dirò ancora che rinunziando interamente alle idee che io ho emesse alcuni anni fa sul traslocamento dell'arsenale alla Spezia, io faccio voti affinché si costruisca quanto prima una strada ferrata che metta dal Parmigiano alla Spezia, che io considero molto più utile ancora di quella della riviera.

**SAULI LODOVICO.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Ha la parola.

**SAULI LODOVICO.** Ringrazio il signor ministro delle espressioni che mi danno buona speranza per l'esito del desiderio da me spiegato. Mi permetta di fargli osservare che è necessario accordare sussidi affinché questa strada possa attuarsi. Restringo il desiderio affinché siano conceduti per questo tronco di strada fra Savona e Torino le stesse agevolanze e vantaggi che sono accordati ad altre diramazioni, e allora io sono persuaso che non sarà più difficile in veruna maniera, anzi sarà facilissimo di trovare chi voglia prendere l'impresa.

In quanto poi alle parole dette dal relatore della Commissione, che egli non ammette l'idea dello squal-

lore in cui vivono quelle provincie, le quali prima traevano gran parte del loro profitto dal commercio coi paesi marittimi e che ora ne sono prive, mi restringo a pregarlo di fare una corsa in quelle provincie, le quali io vedo assai sovente e che a quest'ora gemono veramente in uno stato che non si può dipingere meglio che con le parole usate dal relatore, cioè che esse sono in un vero squallore.

**CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri, della marina e reggente il Ministero della guerra.** Il Governo, come lo dichiarò il ministro dei lavori pubblici, desidera di potere aiutare le località interessate a quella strada, onde sia eseguita. Ma il Governo crede che nelle attuali circostanze nessun aiuto ragionevole può bastare per determinare una compagnia solida ad intraprendere la costruzione di una strada nelle condizioni in cui sarebbe quella da Savona a Torino. Abbiamo l'esempio della ferrovia della riviera, che offre se non maggiori vantaggi reali agli speculatori, certo maggiore attrattiva, ferrovia che per i capitalisti esteri si presenta in migliori condizioni, pure non ha potuto determinare dei capitalisti a fare una seria proposta al Governo.

Le proposte furono di costruttori i quali offrivano di fare la strada ricevendo in pagamento azioni guarentite dal Governo, cioè ricevendo il corrispettivo della strada per essi costruita. Nelle attuali condizioni quindi nè il Governo, nè le località troverebbero modo di disporre una compagnia seria a fare una strada se non pagandola o con titoli di rendita, o con azioni guarentite che è un cattivo modo di emettere della rendita.

Egli è perciò che mi sembra provvido consiglio l'aspettare che le finanze siano in condizione di poter assumere l'impresa di tale ferrovia, come per ora si assumono quella della riviera, oppure che le imprese delle strade ferrate tornino ad attirare la speculazione, e ciò mediante un sacrificio ragionevole: perocchè, qualunque sia la condizione del mercato, io credo che per ottenere che una solida compagnia costruisca la strada da Savona a Torino è necessario che sia dato qualche premio.

Non nego l'utilità grandissima di questa strada, non nego che le provincie dell'alto Piemonte non debbano risentirne un grande vantaggio: nego recisamente che quelle provincie siano in uno stato di squallore, e se questo vi è, od almeno dei disastri, essi non sono dovuti a che vi siano altre strade di ferro: questo ha potuto recare danno ad alcune località come Ceva, ma il complesso delle provincie se sono in condizioni dolorose si è perchè vennero flagellate da due gravissimi mali per cui disgraziatamente finora non v'ha rimedio, quali sono quelli della crittogama e dell'atrofia dei filugelli. Se si fosse fatto del vino o della galletta, io assicuro il Senato che le provincie di Cuneo e di Mondovì non sarebbero in uno stato di squallore quand'anche il transito sulla strada da Savona a Mondovì abbia notevolmente diminuito.

Conchiudo ripetendo, che il Governo riconosce l'utilità di questa strada, come pure che vi sono delle strade

che hanno un'importanza maggiore considerata sotto i vari aspetti sotto cui si deve considerare una strada, e quindi esso ne promuoverà l'attuazione quando avrà i mezzi di farla direttamente o quando le strade ferrate (mi permettano l'espressione) torneranno ad essere di moda come alcuni anni or sono quando con condizioni ragionevoli si otteneva facilmente il concorso di compagnie serie.

Intanto io consiglio gli abitanti di quelle industrie ed interessantissime provincie di zolforare le loro viti e di procurarsi con tutti i mezzi della buona semente di filugelli, ed in allora potranno aspettare la costruzione della strada di ferro senza correre rischio di cadere in quello stato doloroso che ci venne dipinto dall'onorevole Sauli.

**GALLINA.** Le osservazioni che l'onorevole presidente del Consiglio ha fatto relativamente alle istanze ed alle raccomandazioni che da diverse parti di questa Camera si muovono in favore di una strada ferrata fra Savona e Torino, mi paiono non troppo favorevoli nemmeno al progetto di strada che discutiamo. Osservava l'onorevole presidente del Consiglio che difficilmente si è trovato e non si può trovare al giorno d'oggi compagnia alcuna che voglia incaricarsi della costruzione della ferrovia da Savona a Torino senza egregi sacrifici. Io veggio che le stesse difficoltà si sono incontrate finora per la strada della riviera tra Nizza e Genova; che nessuna compagnia seria si è presentata per ottenere la concessione di questa strada; e giustissime sono le osservazioni fatte che sarebbe impossibile di costruire questa ferrovia senza ingenti sacrifici che il Governo non vuol fare.

Tuttavia il progetto che discutiamo ha per oggetto la costruzione della ferrovia tra Nizza e Genova e fra Genova e la Toscana. Della parte fra Genova e la Toscana non voglio parlare: essa ha ben altra importanza che quella fra Nizza e Genova! Ma qual è l'oggetto di questa costruzione, di quest'appalto, di questo progetto di legge che discutiamo al presente? L'oggetto ne è, di dare in appalto le opere di costruzione della ferrovia per conto del Governo.

Il Senato vede adunque che il Governo si è sottoposto in questa circostanza a fare tutti i sacrifici che avrebbe fatto concedendo ad una compagnia la costruzione di tale strada; perchè fa la spesa della costruzione della medesima, quale risulterà secondo gli studi da farsi, e ne riscuoterà i pochi proventi che essa sarà per dare.

È opinione generale rappresentata da conoscitori che procedettero a studi sulla medesima, che visti i calcoli delle spese della strada del litorale, il prodotto corrispondente non può equivalere al 2 per cento. È inutile di entrare ora in questa discussione.

Sarà il 2, il 2 1/2, il 5 per cento; non vi sono materiali, non vi sono studi fatti che possano guidare l'opinione e metterla in grado di proferire un giudizio su questa materia. Anzi questo difetto di studi è talmente grave secondo me che perfino per dar l'appalto della costruzione della strada occorrono inconvenienti immensi.

Si può sperare che appaltatori faranno concorrenza; quando non possono avere dati sufficienti sulla linea per vedere se convenga offrire una qualche diminuzione di prezzo? Ma chi è pratico d'amministrazione sa che per gli appalti anche di minore importanza che non quello della strada della riviera, quando presentano difficoltà, si procede in modo che l'amministrazione eviti il caso che altrimenti si presenterebbe, quello cioè che appaltatori trovino modo di intendersi fra di loro, onde evitare i ribassi, e quella specie di concorrenza che sarebbe l'unico risultato utile in questa materia. Egli è certo che se il Governo avesse sotto gli occhi uno studio formale, fatto accuratamente, potrebbe dirci qual è il risultato del prodotto che si porrà a fronte dell'ingente spesa che stiamo per intraprendere.

Dunque trattando noi adesso di un appalto di strada per conto del Governo, le difficoltà che si facevano all'istanza per la ferrovia di Savona sono eguali interamente a quelle per la ferrovia del litorale.

Mi si osserverà: ma la strada del litorale ha un'importanza molto maggiore della strada da Savona a Torino. Anche a questo riguardo credo che vi è grave dissenso e che non tutti siano di eguale opinione.

Prima di tutto la strada di Savona avrebbe uno scopo assolutamente diverso da quello della strada del litorale. La questione della strada di Savona è questione di avviamento commerciale, è questione d'importanza strategica come accennò l'onorevole Sauli; e anche, lasciando a parte questa seconda considerazione, una tale strada servirà immensamente al commercio, al movimento dei prodotti di quella interessantissima provincia.

Mi pare che non si è risposto all'osservazione dell'onorevole Sclopis, vale a dire che per quella parte dei nostri Stati poco o nulla si è fatto nell'interesse dell'agricoltura e delle popolazioni. Siano difetti delle condizioni topografiche, siano altre circostanze, che non saprei ora precisare, il fatto sta che per la provincia di Savona, di Mondovì, e di Alba, poco o nulla si è fatto nell'interesse generale di quei paesi. Non vi sarebbe niente di straordinario, anzi sarebbe niente più che un principio di eguaglianza, e la ripetizione di ciò che è stato fatto per altre provincie, se a Savona ed ai paesi che saranno percorsi dalla ferrovia da Savona a Torino si facesse una qualche concessione per agevolare la costruzione della strada di ferro che da tanti anni si domanda. Ma bisognerà anche entrare alquanto nelle vicende di questa questione.

La strada ferrata tra Savona e Torino non presenta tante difficoltà nè tanto ingenti spese da mettere paura agli imprenditori; credo che essa con piccoli sacrifici potrebbe avere il suo effetto; credo che vi sieno mille modi da renderne più facile la costruzione, in quanto che già si ha una ferrovia che da Torino va quasi alla metà della linea che deve percorrere la strada che conduce a Savona.

Ripeterò il consiglio che già diedi ai fautori della ferrovia di Savona, ai quali mi aggiungo volentieri, ed è che nell'interesse stesso di quella provincia non si cerchi

di fare una strada assolutamente nuova e diretta che possa costare immensamente, ma si procuri di congiungerla cogli altri rami di ferrovie che già esistono quando anche nel risultato finale possano presentare qualche differenza nelle spese di trasporto e nell'agevolezza del commercio.

Sarebbe lunga la discussione che si potrebbe fare su questa questione; sarebbe lungo l'enumerare quali siano i mezzi commerciali, e d'industria, quali i vantaggi e risorse che da una ferrovia potrebbe trarre la provincia di Savona; tutti coloro che conoscono quella provincia sanno come sia ricca di prodotti agrari e di altri prodotti che all'industria appartengono.

Io oredo fermamente che sarebbe atto di giustizia il voler concedere qualche favore, qualche incoraggiamento alla costruzione di una strada così importante. Dirò di più. I precedenti della nostra amministrazione ci insegnano che la rete delle strade che dal Piemonte conducevano al litorale della Liguria furono argomento di molte contestazioni e di concessioni, le quali non vennero interamente eseguite secondo le fatte promesse.

Pochi di quelli che fecero parte dell'amministrazione del paese ignorano come agli Onegliesi, quando si soppressero le linee di dogana che ancora esistevano tra provincia e provincia dello Stato, fossero fatte promesse tendenti a salvarli dai dispendi fortissimi cui essi andavano soggetti ed a favorire il loro commercio.

Si aprirono strade, si cercò di proteggere, di secondare, di sussidiare gli sforzi che la provincia di Savona e Mondovì facevano per ottenere il transito al loro commercio, ai loro prodotti. Tuttavia, ben considerata ogni cosa, il Governo non fece ancora tutto quello che, strettamente parlando, avrebbe dovuto fare. Non dirò ora le ragioni per cui ciò non si fece; sono molte e meriterebbero una lunga discussione, alquanto estranea all'argomento di che trattiamo; tuttavia è una giustizia da rendere, e una dichiarazione da farsi dicendo che i desiderii di quei paesi hanno un fondamento non solamente nell'interesse generale, ma ancora nelle condizioni particolari nelle quali si trovano.

Ritenendo adunque la differenza che vi ha tra la natura del servizio a cui è destinata la ferrovia del litorale e quella a cui sarebbe destinata la ferrovia di Savona, ripeto che la strada interna nella provincia di Savona e Mondovì è essenzialmente commerciale e industriale, e dico che la strada del litorale ligure per la parte tra Genova e Nizza non è nè l'una nè l'altra. Quando, pel trasporto della mercanzia, si ha un mezzo così facile, speditivo ed economico come quello della navigazione, è certo che chiunque abbia negozi, relazioni commerciali ed industriali tra un punto del litorale ed un altro, si serve di questo mezzo per giungere più facilmente e più presto. Io credo che giungerà sempre più facilmente ed in modo immensamente più economico una mercanzia per la strada di mare che non per quella di terra.

Non so se tutte le ferrovie che si sono proposte siano utili al nostro paese, e non voglio in questo momento

toccare siffatta questione; ma credo siano meritevoli di tutta l'attenzione, di tutta la protezione nostra quelle provincie le quali sono offerte di fare sacrifici immensi per ottenere la costruzione di queste strade; dico meritevoli di tutti i riguardi la loro domanda perchè il Governo venga in loro sussidio. Qui non si tratta di molti milioni; con 5, 6, 8 milioni si può ottenere facilmente un risultato soddisfacente, il quale dia una nuova vita a quelle provincie le quali, ripeto, hanno tutti i titoli per ottenere il favore di cui si tratta.

**PRESIDENTE.** Ha la parola il signor presidente del Consiglio.

**CAVOU,** *presidente del Consiglio, ministro degli esteri, della marina e reggente il Ministero della guerra.* Siamo perfettamente d'accordo sul primo punto con cui si riconosce l'utilità della strada da Torino a Savona. Si può solo dissentire sopra l'ammontare del sacrificio necessario a farsi onde animare una compagnia ad intraprenderne la costruzione, come pure si può dissentire sul secondo punto, cioè se l'importanza e l'urgenza di quella strada sia tale che si debba acconsentire a siffatto sacrificio.

Il dissenso maggiore io credo sta in questo, cioè, che nelle circostanze attuali, non si troverà una compagnia seria, la quale intraprenda la costruzione di questa strada anche con un sacrificio di molti milioni; che non si troverà compagnia se non mediante la garanzia dell'interesse, o in altro modo, non si troverà una compagnia di costruttori senza che obiegga il pagamento in titoli garantiti dallo Stato.

Soggiungerò che la ferrovia di Savona fu già commessa ad una compagnia, la quale si era formata in circostanze più favorevoli alle imprese di strade ferrate, e che invece di chiedere una garanzia d'interesse aveva chiesto ed ottenuto larghe concessioni, cioè la cessione di molti terreni, dai comuni un sussidio di una somma ragguardevole, e dal Governo il concorso di tre o quattro milioni. Non ben ricordo la somma precisa; il senatore Paleocapa la conosce meglio di me.

**PALEOCAPA.** Quattro milioni.

**CAVOU,** *presidente del Consiglio, ministro degli esteri, della marina e reggente il Ministero della guerra.* Or bene questa compagnia, col sussidio di quattro milioni, ha dichiarato di non essere in condizione di eseguire il contratto, perchè non trovava a smerciare le azioni: i capitalisti dimandavano se le azioni erano garantite; alla risposta negativa mostravano di non voler più nemmeno sentir a parlare della strada.

Io non entrò in discussione sull'utilità di essa: anzi sono convinto per modo di tale utilità che se una compagnia seria si presentasse al Governo e dicesse di costruire la strada, ma volere sei milioni invece di quattro, io immediatamente acconsentirei a che le si dessero i sei milioni.

Se dunque il signor ministro dei lavori pubblici fosse abbastanza fortunato per trovare una compagnia seria, che volesse condurre la strada da Torino a Savona col sussidio di sei milioni, e ancora con sacrifici dei comuni,

io esorterei il Parlamento a consentire ed al sacrificio di sei milioni ed a dare per quanto sarà necessario alle provincie e comuni la voluta autorizzazione. Ma ci è questione di fatto; temo di non trovarla questa compagnia; l'esperienza del passato pare mi dia ragione, quindi per tema di dovere intraprendere a spese dello Stato la costruzione di questa strada, io faccio stima che si debba per ora soprassedere onde non mettere troppa carne al fuoco: aspettiamo d'aver finito la ferrovia della riviera, aspettiamo che le nostre finanze siano in condizioni più floride.

Mi si obietta: ma perchè allora avete dato la preferenza a quella della riviera? Qui non credo di dover istituire un paragone tra le due strade; sono economicamente tutte e due importanti; ma certamente quella della riviera ha un carattere più esteso, più generale che non abbia la strada da Savona a Torino.

Questa è utile, importante perchè interessa alcune provincie, provincie che, lo noterò al Senato, hanno sempre largamente contribuito alle spese dello Stato e che per verità, come diceva molto opportunamente l'onorevole Gallina, si trovano fra quelle che hanno meno profitto del gran movimento d'opere pubbliche che ebbe luogo da dodici anni a questa parte: le provincie di Mondovì e d'Alba sono fra quelle dello Stato che hanno dato di più e ricevuto meno.

Questa è una grande verità, ma nulla meno la strada da Torino a Savona ha un carattere d'interesse locale, laddove quella delle due riviere ha un carattere internazionale ed un gran carattere interno, perchè congiunge non solo la frontiera della Francia colle antiche frontiere della Toscana, ma le frontiere della Francia con tutta l'Italia. Quando sarà condotta a compimento la ferrovia della Maremma, cioè quella tra Livorno e Roma, essa sarà l'arteria che riunirà il nord col mezzogiorno dell'Italia; quindi, giova ripeterlo, la ferrovia delle due riviere ha un carattere veramente di grande utilità pubblica, ha il carattere di un'impresa che è un dovere per lo Stato di compiere. Qui è una questione di paragone. A me pare evidente che l'importanza della strada della riviera sia maggiore di quella da Savona a Torino. Facciamo quella della riviera per la prima: poi faremo quella di Savona, e fin d'ora io dico al conte Gallina, che se si presenterà, o ci saprà indicare una compagnia che si contenti di 7 od 8 milioni...

**JACINI, ministro dei lavori pubblici.** Io ne accorderei anche 10.

**CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri, della marina e reggente il Ministero della guerra...** io ben di buon grado vi acconsentirei.

Per ora però credo non si possa fare altro che esternare questo desiderio, che a tutti noi è comune, e che nutro fiducia sarà in avvenire soddisfatto.

**GALLINA.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** La parola spetta al senatore Gallina.

**GALLINA.** Io non verrò in aiuto della strada di Savona, nè con milioni, nè con società; ma per quanto sieno povere di effetto le mie parole, m'accingerò an-

cora a venire in soccorso di essa con una perorazione, che varrà per quello che potrà valere.

Prima di tutto io ho separato la strada del litorale in due parti: quella tra Voltri e Nizza, e l'altra al centro d'Italia, cioè da Genova alla Toscana. In quanto a questa seconda linea non vi ha la menoma questione: costasse anche il doppio di quello che costerà, essa deve farsi, perchè ha il massimo interesse politico e morale, ed è del più gran rilievo pel nuovo regno che si sta formando. Quanto all'altra strada fra Voltri e Nizza la cosa è diversa.

Ma in ordine alle osservazioni che l'onorevolissimo presidente del Consiglio mi faceva circa al trovare una compagnia che voglia assumere il carico della ferrovia di Savona, io debbo ripetere ciò che diceva testè, vale a dire che essa trovasi nella stessa condizione di quella del litorale, per la quale nessuna compagnia si è presentata, e per conseguenza il Governo ha creduto miglior partito di farne la costruzione senza nemmeno studiarla abbastanza, e chiamare chi volesse assumerne la costruzione mediante il pagamento delle spese relative per poi esercitarla per conto del Governo stesso. Dunque non si cerchi altre compagnie per ora.

Si sa che le questioni di compagnie di strade ferrate, come le questioni di società di credito non sono in molta fortuna non tanto per la moda, quanto per i precedenti, di cui non voglio ora parlare. Ma se il Governo riconosce la verità delle cose fin qui esposte, se egli ha viscere così calde per l'interesse di quelle provincie, le quali riconosce che hanno speso molto più che non ricevano, che hanno fatto sacrifici da meritarsi per ogni verso la protezione sua, unisca la strada del litorale a quella di Savona; di cento milioni circa che può costare la ferrovia delle riviere, ne aggiunga dieci o dodici (e citando la cifra di 10 o 12 intendo parlare solo della differenza che vi può essere), e si avrà compiuta questa strada di Savona, la quale produrrà qualche cosa senza dubbio. Se ne ha di ciò un esempio in quella che da Torino va a Fossano. Si sa la quantità di mercanzie, e di derrate di ogni specie che si trasporta sulla ferrovia di Cuneo. Su ciò già si fecero e rifece i calcoli; conseguentemente non è una cosa nuova, nè che rechi incertezza.

La nostra questione qui riceve un gran peso dalla condizione attuale del progetto che discutiamo. Il Governo ha visto le difficoltà di avere una società concessionaria della ferrovia del litorale; epperò dovette abbandonare questo partito e prenderne un altro, facendola costruire a proprie spese.

Ma se la strada di Savona ha l'utilità che tutti riconoscono, se essa si trova nelle condizioni di quella del litorale, mentre pure offre dei prodotti maggiori che non quelli della ferrovia del litorale, perchè il Governo non può, quando spende 100 (se non spenderà 150 forse) aggiungerne una decina, sicuro di averne un corrispettivo?

Il Governo ha comprato la strada di Cuneo, la quale venne costrutta da una società che non ne ricavava

utile sufficiente. Il Governo medesimo attualmente ne ricava un utile maggiore, anche perchè gli edifi zi furono ceduti per metà prezzo di quello che valevano, e perchè profitto di tutti gli errori della società che l'ha preceduto.

Dunque, se il Governo ha fatto di sì buoni contratti su quella linea, perchè non potrà fare un contratto di appalto di queste opere le quali riusciranno certamente di grande soddisfazione per quelle provincie?

Io credo così vere queste osservazioni e le credo così fondate che non si vedrà una difficoltà da opporvisi; quella dell'economia, secondo me, è nulla, perchè si tratta di economia di poco rilievo. Quella dell'utilità di un servizio è d'interesse parziale. Ma questa pure, secondo me, non è molto fondata; e qui potrei rinnovare la mia distinzione: se parliamo della strada che deve attraversare l'Italia, siamo d'accordo, ma se parliamo dell'altra di costruzione difficile, che costa enormemente, che non ha forse comunicazione che colla Roia, per verità sarà una strada comodissima per i viaggiatori di piacere, ed anche per qualche viaggiatore commerciante, ma certo non sarà veramente utile nè per l'industria, nè per il commercio, nè per lo sfogo della produzione.

Per conseguenza mi unisco ancora ai miei colleghi i quali hanno raccomandata la strada di Savona per congiungerla al Piemonte.

*CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri, della marina, e reggente il Ministero della guerra.* Mi sta molto a cuore di rettificare un fatto che forse non sarebbe ben concepito dal Senato. Se si trattasse di spendere per questa strada 10 milioni, io credo che nessuno esiterebbe a proporvi di spenderli; ma, se non erro, secondo il calcolo fatto dai nostri ingegneri, la spesa ascende dai 47 ai 50 milioni.

L'onorevole Gallina disse che fu raccomandato ai Savonesi di congiungere la ferrovia di Savona a quella già esistente, e così non si avrebbe più fuorchè la metà della spesa. Ma io credo che in ciò l'onorevole senatore cada in qualche errore. Il senatore Paleocapa, che avrà certo memoria di tutte quelle cifre, potrà riferire al Senato a quanto ascenda questa spesa.

Io credo che la strada da Torino a Savona fosse calcolata 50 milioni. Non saranno forse necessari 50 milioni ma 40 sicuramente. Anzi gli autori del progetto della ferrovia che veniva a congiungersi a Carmagnola sostenevano che la spesa di questa sarebbe stata assai minore di quella che andava a Fossano. Ed il mio amico Paleocapa era fra questi. Io però non era di quest'opinione. Parteggiava invece per la congiunzione a Fossano; tuttavia ho dovuto convincermi che la differenza della spesa non era poca, perchè la strada della valle del Tanaro, per venire a raggiungere la strada di Cuneo a Carmagnola, presentava molto minori difficoltà che non quella che si doveva percorrere per venire a Fossano.

In qualunque ipotesi sarebbe pur sempre vero che si dovrebbe emettere una rendita pel valore di 40 mi-

lioni. Ora dovremo spendere 150 milioni per questa strada, e poi altri 40 per la strada di Savona, e Dio sa quanti altri ancora per fare delle strade ferrate in altre provincie, che ne difettano certamente di più di quello che ne difettino le provincie del Piemonte considerate nel loro complesso.

**PALEOCAPA.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Io darò la parola all'onorevole Paleocapa, però non posso a meno di avvertire che andiamo incontro ad uno di quegli inconvenienti che si incontrano sempre quando si entra in certe discussioni senza avere davanti a sé i documenti valutabili, e delle quali non è prevedibile l'uscita. Tuttavia, poichè il Senato vi è entrato, io credo che forse ne sortirà coll'udire le spiegazioni che sarà per dare l'onorevole Paleocapa.

**PALEOCAPA.** Io sarò brevissimo, principalmente dopo le osservazioni dell'onorevole presidente, e rettificherò soltanto alcune delle cose dette.

Non è mai stata fatta una concessione definitiva della strada da Torino a Savona: non poteva nemmeno essere fatta, perchè il Parlamento aveva deciso che si studiassero le molte linee che erano state proposte per una seconda ferrovia dal litorale all'interno del Piemonte, e questi studi trassero molto in lungo. Era però stata fatta anteriormente un'offerta dalla ditta Courton e De la Hante che assumeva la costruzione e l'esercizio di questa strada col sacrificio, per parte del Governo, di 4,000,000 pagabili dopo compiuta la strada in rate di 500,000 lire all'anno, ed inoltre con un aggravio che chiedevano fosse sopportato dalle provincie interessate.

Questo progetto tramontò perchè non fu accettata l'offerta dei signori suddetti. Più tardi, riconosciuta la bontà dell'offerta, essi furono invitati a presentarsi per trattare nuovamente, ma per il lungo lasso di tempo trascorso le condizioni del credito pubblico essendo grandemente deteriorate, i medesimi dichiararono di non essere più in grado di sostenere il loro partito.

Si ebbe anche un'altra offerta posteriore da una società la quale ha anche fatto un deposito di cauzione primordiale che credo esista tuttora nelle casse dello Stato; ma questa società trattò lungamente senza potere mai nulla conseguire, perchè conveniva aspettare le deliberazioni del Parlamento, le quali non emanarono perchè nessuna proposta era fatta dal Ministero. Ora io non so in quale condizione si trovi questa società, ma ritengo che finora nulla ha potuto concludere.

Ciò è quanto riguarda le trattative fatte per attivare questa strada, e credo anch'io che attualmente non basterebbero più quei quattro milioni stati domandati da quella prima società, e stati richiesti anche da quella posteriore. Tuttavia io non sono lungi dal credere che quando il Governo fosse disposto a largheggiare alquanto, ed invece di quattro accordasse sei, sette od otto milioni, si potrebbero trovare aspiranti per questa impresa.

Io penso però che per trovare chi voglia assumerla converrebbe eseguire di preferenza la linea che inte-

ressa maggiormente lo Stato. Penso cioè che per trovare più facilmente chi vi concorra, e anche per giovare più compiutamente ai bisogni delle provincie, bisognerebbe seguire la valle del Tanaro. Ma è stato detto che andando invece a Fossano si fa un grande risparmio nella spesa. Mi permetto di osservare che andando a Fossano si risparmia alquanto, ma non certamente in proporzione di quanto si perde, perchè andando a Fossano si costruisce già la parte più difficile della strada, che consiste nel passaggio dell'Appennino, per cui si riesce a Mondovì con difficoltà grandi. Da Mondovì a Fossano poi vi sono ancora grandi difficoltà, invece che passato l'Appennino e discesi nella valle del Tanaro, si seguita continuamente questa valle, le difficoltà sono assai minori, benchè sempre proporzionate allo scopo. Oltrechè così si toccano paesi prosperissimi, fra i quali Narzole e Cherasco, e si giova alla provincia d'Alba, la quale, abbandonando tale tracciato, sarebbe essa pure abbandonata. Poi finalmente si ha la prospettiva di potere seguitare la gran linea che continuerebbe lungo la valle del Tanaro fino a legarsi ad Asti colla ferrovia dello Stato. Questo verrà poi. Ma in quanto alla linea principale, quando si voglia guardare agli interessi generali dello Stato ed al particolare interesse delle provincie, parmi che convenga preferire la linea che scende per la valle del Tanaro fino a Bra per andare da Bra a Carmagnola. Io credo poi che la questione sarebbe risolta facilmente, se, come il presidente del Consiglio ha dichiarato, il Governo fosse disposto a sollecitare dal Parlamento un sacrificio di 6, 7 od 8 milioni.

**CAVOUE**, *presidente del Consiglio, ministro degli esteri, della marina, e reggente il Ministero della guerra.* No, no, solo sei!

**PALEOCAPA.** È vero che l'onorevole presidente ha detto prima sei, ma rispondendo all'onorevole Gallina è andato più in là, non potrei però precisare sino a qual punto, ma ad ogni modo credo che non sarebbe difficile trovare offerenti a patti convenienti, purchè si eseguisse la gran linea, cioè la linea che, continuando pella valle del Tanaro, sarebbe poi continuata sino a Carmagnola, perchè allora certamente si potrebbe sperare di portare su quella strada un movimento assai grande. È stato detto che Mondovì sarebbe abbandonata. Non credo che ciò succedrebbe eseguendo l'indicata linea. Io credo che l'interesse dello Stato, ora che possiede la linea di Cuneo, sarebbe di continuare questa linea sino a Mondovì, che non sarebbe certamente molto dispendiosa, che anzi è molto facile.

Giunti a Mondovì si raggiungerebbe la ferrovia della valle del Tanaro con un breve tratto da Mondovì a Bastia, e così se ne avrebbe un grandissimo movimento, perchè la ferrovia di Cuneo avrebbe la sua immediata comunicazione col mare, la quale comunicazione col mare fu sempre uno degli argomenti che mi fecero credere all'importanza di procurare questo nuovo passaggio degli Appennini per andare a Savona.

Infatti senza questo passaggio vi sono estesi terri-

tori, come la provincia di Mondovì, quella d'Alba e parte di quella di Cuneo, che non hanno diretta comunicazione col mare per mezzo di vie ferrate; ed altri estesi territori, come sono la maggior parte della detta provincia di Cuneo, la provincia di Saluzzo, e parte eziandio della provincia stessa di Torino, se hanno comunicazione per mezzo di ferrovia andando a Genova, l'hanno però con un lunghissimo percorso che arriva persino a 240 o 250 chilometri, mentre con un percorso di gran lunga minore potrebbero arrivare al mare nel porto di Savona, come vi andavano quando non esistevano strade ferrate.

Concludendo dunque non faccio che ripetere l'opinione che ho sempre propugnata sul merito della ferrovia da Torino a Savona, a cui attribuisco anche una grandissima importanza sotto il rispetto strategico. Io credo che nell'ultima guerra gli eventi siano venuti a confermare su questo rapporto la mia opinione, perchè, se i Tedeschi avessero avuto alquanto più ardimento, è certo che avrebbero intercettata la nostra ferrovia da Genova ad Alessandria, quando arrivarono intorno a Novi, quando fecero quelle escursioni che sono abbastanza note. Non si trattava di venire a prendere posizione sulla linea nostra per impedire le nostre comunicazioni, ma prima anche che venissero le forze francesi, bastava che i Tedeschi facessero una scorreria, e con alcuni barili di polvere messi in una delle gallerie, o sotto la volta di qualche ponte, rovinassero questi manufatti, e questo era l'affare di poche ore. Ora, l'avere una linea più interna, centrale, che dal mare comunica non solo colla capitale, ma dalla capitale con tutte le antiche provincie, e colle fortezze di Alessandria e di Casale, lo ripeto, tale linea sotto l'aspetto strategico sarebbe della massima importanza.

Sentendo ora le buone disposizioni del Ministero di allargare alquanto la mano in confronto di quello stato promesso prima, io non dispero che si trovi una società che intraprenda la tanto giustamente desiderata ferrovia.

**PRESIDENTE.** Non domandandosi più la parola darò nuovamente lettura degli articoli per metterli ai voti:

« Art. 1. È approvata la convenzione stipulata il 4 ottobre 1860 colle variazioni accettate il 16 dello stesso mese, tra il ministro dei lavori pubblici ed i signori cavaliere Israele Guastalla, rappresentante e proprietario la ditta Allegra e Davide Guastalla; Leonardo Sacerdote; ingegnere Vincenzo Stefano Breda; Pietro Bonaccini, e la compagnia centrale per la costruzione e manutenzione del materiale delle vie di ferro di Bruxelles, per l'appalto della costruzione della ferrovia del littorale del Mediterraneo dal confine attuale francese a Voltri, e dalla stazione della piazza del Principe in Genova per la Spozia e Sarzana sino alla città di Massa. »  
(È approvato.)

« Art. 2. Presentandosi chi offra un ribasso non minore di quello previsto all'articolo 81 dell'annessa convenzione, il Governo del Re è autorizzato a dare esecuzione alla convenzione identica alla annessa, che si ve-

nisse a stipulare tra il ministro dei lavori pubblici e quello degli offerenti, che, tenuto conto del maggiore ribasso, della maggiore solidità e delle maggiori garantigie, si credesse di preferire. »

(È approvato.)

**CERRABIO, segretario**, fa l'appello nominale.

Risultamento della votazione:

Votanti . . . . .	77
Voti favorevoli . . . . .	66
Voti contrari . . . . .	11

(Il Senato adotta.)

**APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER ACQUISTO DELLA STRADA FERRATA DA VALENZA A VERCELLI PER CASALE.**

**PRESIDENTE.** Darò ora lettura del progetto relativo all'acquisto per parte dello Stato della ferrovia da Valenza a Vercelli per Casale, così concepito. (Vedi vol. *Documenti*, pagine 411, 417.)

Non essendosi domandata la parola, rileggerò gli articoli per metterli ai voti:

« Art. 1. È approvata la convenzione intesa il 22 settembre 1860 tra i ministri dei lavori pubblici e delle finanze, e la società della ferrovia da Valenza a Vercelli per Casale, relativa alla cessione allo Stato della ferrovia suddetta. »

(È approvato.)

« Art. 2. Pel corrispettivo della cessione, convenuta in lire 269,500 d'annua rendita, è autorizzata l'emissione in aggiunta al debito di creazione 12 e 16 giugno 1849 degli occorrenti titoli al portatore.

« È applicabile all'iscrizione di queste rendite la disposizione contenuta nell'alinea 2 dell'articolo 2 della legge 13 dicembre 1850, concernente la quotità di ciascuna rendita da iscriversi.

« L'iscrizione di dette rendite sul registro generale del debito pubblico si effettuerà all'atto della loro liquidazione a favore degli aventi diritto, per mezzo di decreto reale, in cui verrà accertata la decorrenza delle rendite medesime, e saranno assegnati i fondi pel servizio degli interessi e della estinzione. »

(È approvato.)

**ARNULFO, segretario**, fa l'appello nominale per lo squittinio segreto.

Risultamento della votazione:

Votanti . . . . .	72
Voti favorevoli . . . . .	69
Voti contrari . . . . .	3

(Il Senato adotta.)

**APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER SPESE DI ADATTAMENTO DEI LOCALI E DELLA SALA DELLE ADUNANZE DELLA CAMERA DEI DEPUTATI.**

**PRESIDENTE.** Viene ora in discussione il progetto di legge per l'autorizzazione di una maggiore spesa sul bilancio 1859 per opere di adattamento nel palazzo Carignano ad uso della Camera dei deputati. (Vedi vol. *Documenti*, pagine 352-354.)

« *Articolo unico.* È autorizzata la maggiore spesa di lire 81,659 77 alla categoria 66 del bilancio 1859 del Ministero dell'interno colla denominazione: *Spese d'adattamento della sala delle adunanze della Camera dei deputati e di altre sale attigue nel palazzo Carignano.* »

Non domandandosi la parola, pongo ai voti quest'articolo.

Chi lo approva sorga.

(È approvato.)

**APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE CONCERNENTE I RAPPORTI INTERNAZIONALI CON LE SOCIETÀ DI COMMERCIO FRANCESE.**

**PRESIDENTE.** Porrò ora in discussione il progetto di legge concernente le relazioni internazionali col Governo del Re delle società anonime ed altre autorizzate dal Governo francese, così concepito. (Vedi vol. *Documenti*, pagine 388-390.)

Nessuno domandando la parola, porrò ai voti gli articoli:

« Art. 1. Le società anonime e le altre società commerciali, industriali e finanziarie, che sono soggette nell'impero francese all'autorizzazione del Governo, quando l'abbiano ottenuta, potranno operare nello Stato, esercitarvi ogni loro diritto, e stare in giudizio uniformandosi alle leggi di esso. »

(È approvato.)

« Art. 2. Il Governo del Re è autorizzato ad applicare ad ogni altro Stato il disposto dell'articolo 1. »

(È approvato.)

Prima di passare allo squittinio segreto su queste due leggi ho l'onore di prevenire il Senato che rimangono ancora a discutersi tre schemi di leggi. Si è già distribuita la relazione sopra due di essi, e quella relativa al terzo si distribuirà fra poco.

Pregherei quindi il Senato di stabilire l'ora in cui intende riunirsi in seduta pubblica domani.

**GALLINA.** Si potrebbe tenere seduta straordinaria questa sera.

**DI POLLONE.** Io domanderei di fare un'osservazione in ordine alla proposta di tenere seduta questa sera. Alcuni dei nostri colleghi si sono ritirati e non potreb-

TORNATA DEL 22 OTTOBRE 1860

bero forse essere avvertiti in tempo per intervenire alla seduta di questa sera.

*Molte voci.* Domani a mezzogiorno!

**PRESIDENTE.** Dunque rimane fissata per domani a mezzogiorno.

Prego i signori senatori di volere essere solleciti, perchè prima della seduta dovranno forse prendersi alcuni concerti, che sarebbe conveniente lo fossero col maggiore numero possibile.

**ARNULFO, segretario,** fa l'appello nominale.

Risultamento della votazione:

Pel progetto di legge relativo all'approvazione di

spese per opere di adattamento nel palazzo Carignano ad uso della Camera dei deputati.

Votanti . . . . . 74

Voti favorevoli . . . . . 73

Voti contrari . . . . . 1

(Il Senato adotta.)

Pel progetto di legge riguardante le relazioni internazionali col Governo del Re delle società anonime.

Votanti . . . . . 74

Voti favorevoli . . . . . 74

(Il Senato adotta all'unanimità.)

La seduta è levata alle 4 1/2.