

dere le provincie di Casale, Vercelli, Biella ed Ivrea; ma se la differenza fosse solo, come ha taluno asserito, di tre chilometri, io veramente non credo che una maggior lunghezza di tre chilometri sopra una linea che ne avrà forse 200, sia tale da poter essere presa in così seria considerazione. L'onorevole signor ministro sa meglio di me che in paesi in cui il sistema delle strade ferrate ha ricevuto il suo maggiore sviluppo non si è mai preferita la linea retta per giungere ai punti estremi; ma invece si ha sempre fatto piegare la linea, per toccare tutti i grandi centri di popolazione. Questo si è fatto in Inghilterra, si è fatto nel Belgio. . .

Una voce. Non nel Belgio.

CAVOUR. . . . e si fa ora in Francia, per la strada da Parigi a Lione, per la quale non si è adottata da quel Governo la linea retta, la linea che segue ora la strada postale, ma invece si è fatto piegare la strada da Lione a Châlons e a Dijon, il che porta (credo per tutelare gli interessi della città di Châlons) un prolungamento di oltre a 30 chilometri, per Dijon e Besançon poco distanti, le quali sono città che in Francia non hanno un'importanza relativa sicuramente maggiore di quella che abbiano in Piemonte le città di Casale, Vercelli e Biella. Ma farò osservare all'onorevole signor ministro che la linea da Casale a Vercelli aveva una ben altra importanza, se si fosse considerato il complesso della rete delle strade ferrate. Un Governo deve certamente non provvedere ai bisogni del momento, ma pensare all'avvenire, abbracciare l'intero sistema che deve un giorno o l'altro, se non è in un anno od in due, ma certo col tempo comprendere i grandi interessi dello Stato. E l'onorevole signor ministro non porrà in dubbio certamente che in un avvenire più o meno lontano dei futuri destini del Piemonte, anche sulla sponda sinistra del Po si dovrà costruire una strada ferrata. In ora, la strada più frequentata, quella su cui il movimento dei viaggiatori è maggiore, è la strada sulla sinistra del Po, e se egli vuol far raccogliere dati statistici sul numero delle vetture pubbliche che partono da Torino, egli vedrà che il numero di quelle che partono per la via di Chivasso e Vercelli è molto maggiore di quelle che partono per la via d'Asti e di Alessandria. Così sarà sulla sponda sinistra del Po che sarà la vera strada da Torino alla Lombardia.

Ora, se si fosse adottata la linea a Novara, di Casale e di Vercelli, gli è evidente che per oltre a 20 chilometri la strada da costruirsi avrebbe servito alla strada diretta da Torino a Novara; e questo certamente è un argomento di qualche importanza, che il signor ministro, se fosse stato a caso vergine, avrebbe sicuramente preso in considerazione.

Finalmente vi sono le considerazioni militari. L'onorevole signor ministro saprà meglio di me che quando i due progetti furono sottoposti ad una Commissione, il membro che opinava per la strada di Casale e Vercelli era appunto il solo membro militare, il solo ufficiale dello stato maggiore che in quella Commissione si trovasse; e quantunque io non sia di queste cose molto perito, credo che nessuno possa contestare che per questo lato la linea che corre dietro la Sesia sia da preferirsi a quelle che fanno angolo retto dal Po al Ticino. Questa è una cosa che rimane evidente. Il punto di Casale è immensamente strategico; quindi vi sarebbe stato dal lato militare un grande interesse che la strada fosse per Casale.

Queste considerazioni io non le espongo per dire che si rinunzi assolutamente all'altra linea, ma credo che siano bastevoli per promuovere quei pochi studi necessari a far capaci tutti gli interessati dei dati che il signor ministro ci ha qui indicati. Io ho la massima considerazione pel corpo del

genio civile, ma anche il genio civile è sottoposto qualche volta a commettere degli errori. Noi vediamo nel progetto di strada ferrata da qui ad Alessandria, come nel progetto che essa dovesse passare dalla valle del Po alla valle del Tanaro, gli ingegneri siano andati errati, e che, dopo aver speso molti milioni, questo progetto, se non si è abbandonato, almeno è sospeso. Non dico questo per fare un rimprovero al corpo del genio che il ministro così degnamente presiede, ma lo dico onde giustificare questa domanda, questa, se si vuole, incredulità delle parti interessate.

Io mi restringo dunque a chiedere, non che si faccia un progetto di massima per la strada in discorso da Casale a Vercelli, ma che il signor ministro abbia la bontà di nominare una Commissione nella quale facciano parte i rappresentanti degli interessati, onde accertare i dati stessi che egli ci ha dati, cioè se la linea per Casale e Vercelli sia effettivamente più lunga di 11 chilometri di quella di Valenza e di Mortara, e se la galleria, come fu accertato dal Consiglio di Vercelli, invece di 1200 metri, abbia da essere di 4300. Quindi quella Commissione potrebbe altresì assumere quelle informazioni sul passaggio del Po a Casale, il quale, credo, non sia studiato abbastanza accuratamente da quella Commissione che propose il passaggio del Po a Valenza. In allora la questione non era tra Valenza e Casale, ma era fra Valenza ed il progetto dell'ingegnere Brunell, che portava il passaggio del Po molto più in là, cioè vicino a Pavia. Si istituirono indagini riguardo a quei due passaggi, e si fecero molti studi e lavori assai pregevoli, e venne dimostrato agli occhi del Governo che non si poteva passare il Po inferiormente a Valenza. Su questo punto non muovo nessun dubbio; ma non credo che per quello che riflette il passaggio del Po a Casale si siano fatti studi seri su cui si possa fondare un calcolo. Osservo ancora che a Casale il Po è arginato, perchè il Governo francese fece molte spese per arginarlo; quindi credo che qui vi sarebbe maggior facilità per fare il ponte di quello che vi sia a Valenza; poichè ivi rimangono ancora a farsi tutte le opere per l'arginamento del fiume, e credo che queste spese sommeranno oltre ad un milione.

Una voce dal banco dei ministri. L'arginamento è in via di esecuzione.

CAVOUR. (Volto al banco dei ministri) È già arginato?

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Si sono già cominciati i lavori e si vanno proseguendo.

CAVOUR Io non sapevo che quest'arginamento fosse già cominciato.

Io mi restringerò dunque a questi punti, alla galleria e ad alcuni studi di massima; e quanto al passaggio del Po, poste le asserzioni dell'onorevole signor ministro, bisognerebbe chinare il capo, e restringersi a lamentare gli errori dei suoi predecessori.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io non intendo oppormi a che s'intraprendano gli studi domandati dal signor Cavour; tanto più che egli ha manifestata l'opinione che non s'intermettano i lavori già cominciati, anzi condotti tanto innanzi.

Io ho fatto riflettere alle somme spese, principalmente nella costruzione del ponte sul Po presso Valenza, per cui porto opinione che quand'anche vi fosse molta maggior facilità di andare da Alessandria a Casale e da Casale a Vercelli di quello che io non credo, non si dovrebbe mai abbandonare questa linea.

A me pare che, ammesso che nell'attuale condizione delle cose non si possa più abbandonare quella linea su cui si è già costruito un ponte, che, come dico, importerà circa