

strada ferrata di Susa dipendevano da ignoranza dei fatti, dacchè si supponeva che ci fosse stata una collaudazione di quell'opera, mentre ciò non era.

Risponderò al signor ministro che, se noi abbiamo ignorato quella circostanza, la nostra ignoranza era per altro molto scusabile dal momento che abbiamo veduto che il Governo lasciava percorrere i tre poteri dello Stato per quella strada. Questo ci faceva credere che l'amministrazione, come era suo dovere, avesse o collaudato quell'opera, o fatta fare una visita che guarentisse la sicurezza dell'opera stessa. A noi fu detto che la collaudazione era stata fatta; ora il ministro ci disse di no. Era per altro suo dovere, io credo, di notificare al pubblico che, invece di collaudo, vi era stata una visita che guarentiva la sicurezza dei viaggiatori.

Vengo all'altra taccia che egli appose tanto a me quanto a' miei amici, di farsi cioè da noi opposizione per voglia di incriminare tutto, in ogni tempo, a proposito ed a sproposito.

Qui io sono obbligato ad entrare brevissimamente in una questione personale. Non credo che il signor ministro potesse con ragione indirizzare a noi questo rimprovero, a noi giornalisti che nel 1849 fummo i primi a dire e ridire che un uomo così valente nelle pubbliche opere, come l'onorevole Paleocapa, era degnissimo di stare al Ministero dei lavori pubblici, a noi che non ci siamo mai stancati di ciò ripetere fino al giorno in cui fu assunto al Governo, cosa che non dirò certamente sia avvenuta in grazia nostra.

Quanto poi all'opposizione sistematica, di che l'intero Ministero ci vorrebbe far colpevoli, io credo pure che questo tanto meno doveva dirsi a noi, che per tanti mesi abbiamo dovuto tollerare l'offesa di essere chiamati *venduti al Ministero*.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io non saprei come l'onorevole Borella possa dire che io ho detto qualche motto di offesa personale ad alcuno. Io ho parlato in generale di quello che si vocifera, e di quanto si è stampato in alcuni giornali.

Io lo ringrazio moltissimo degli elogi che allega avere fatto di me nel 1848, dei quali, per verità, non mi ricordava. Io confesso che solo tengo presente un articolo stampato recentemente, il quale mi pare non si accomodi molto con quegli elogi (*Ilarità*); e siccome a me sembra di non avere cambiato, così una delle due: o quegli elogi erano male applicati, o lo sono attualmente i biasimi. (*Risa d'approvazione*)

Ho detto ciò per dimostrare che nulla vi era di personale nelle mie parole, e che fu egli che eccitò questa questione sorgendo a parlare.

Quanto al non eseguito collaudo, ed alla taccia di avere esposto a pericoli il Parlamento ed il Re, io ripeto, che se la ferrovia non fu collaudata definitivamente prima di aprirla all'esercizio, si è perchè non sono compiute molte opere e lavori che non possono avere influenza di sorta sulla sicurezza dell'esercizio.

Respingo poi assolutamente l'appunto suddetto, perchè mi feci premura di far riconoscere preventivamente se questa sicurezza esisteva; e non si fu che dopo avere avuto il parere della Commissione favorevole all'apertura della strada, che io l'autorizzai. Del resto tutti sanno che le strade ferrate si aprono molto prima che sieno compite in tutti i loro dettagli. Così si praticò pella ferrovia dello Stato da Torino a Genova, ove sono alcuni tronchi da vari mesi percorsi, e non ancora definitivamente collaudati perchè loro manca qualche lavoro di finimento a carico delle imprese.

Lunedì si apre la ferrovia da Alessandria a Mortara; essa non è collaudata. Si è eseguita una accurata visita della medesima come si praticò per la strada di Susa, e dal rapporto non ha guari presentato da un ispettore generale del Genio che siede in questa Camera, essendo risultato che vi sono bensì parecchie opere da finire, ma che niente impedisce che si possa con tutta sicurezza aprire la strada, si è stabilito che la medesima sarà aperta lunedì.

Io posso poi assicurare la Camera che questo è il sistema adottato per tutte le strade d'Europa, perchè premendo molto anticipare l'esercizio a profitto sia del pubblico, che dei capitali impiegati, non vi è paese ove sulle istanze delle compagnie il Governo non autorizzi l'apertura delle strade ferrate prima che tutte le opere siano terminate.

BOTTA. L'onorevole ministro delle finanze nel suo breve discorso ci ha detto che, quando si stabilì il contratto per la costruzione della ferrovia di Susa, il paese versava in una crisi finanziaria quasi desolante, per cui vi era a temere che non si presentassero appaltatori per questo contratto, e che l'essere venuti cotesti inglesi, con cui si è poi convenuto, è stata quasi una benedizione di Dio. (*Ilarità*) Ma io prego l'onorevole ministro a volersi ricordare che nostri concittadini si offerse di costruire questa ferrovia, se non erro, a 900,000 lire in meno, e che il Governo, appoggiato dalla maggioranza della Camera, respinse l'offerta dei fratelli Feroggio.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Osserverò che la legge fu bensì votata nel 1852, ma la prima convenzione col signor Henfrey fu fatta nel 1851; ed il primo argomento che fece valere il Ministero onde ottenere l'approvazione della convenzione, si fu che vi era una specie di impegno morale contratto in tempi in cui le circostanze economiche erano molto più gravi; e, se ben mi ricordo, si disse per parte del Ministero che, ove la questione fosse stata assolutamente vergine, in allora sarebbe stato opportunissimo lo stabilire una specie di licitazione tra il signor Henfrey che aveva sollecitato l'affare dal 1851 ed il signor Feroggio che si presentava solo nel 1852.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Mi permetto di osservare all'onorevole preopinante che s'inganna credendo che vi fosse un risparmio di lire 900,000. Se non erro, risulta dalla relazione fatta sulle due proposte che la differenza tra l'una e l'altra offerta era dalle 150 alle 160 mila lire.

Ora, a fronte di questa differenza così poco notevole, ove si ponga mente all'entità dell'impresa, il Governo non poteva assolutamente disporsi a recedere da un impegno morale contratto in tempi difficili con un buon imprenditore il quale aveva fatto a suo rischio e pericolo le spese degli studi, aveva contrattato in buona fede col Governo, e ciò per accogliere l'emulativa offerta di un impresario non basata ad alcun progetto, e venuta intempestivamente, al momento, cioè, in cui il Parlamento stava per sanzionare la concessione all'ingegnere Henfrey.

DEPRETIS. Poichè si è ancora sollevata questa discussione, io mi permetterò di fare qualche osservazione onde ottenere maggiori spiegazioni dal signor ministro.

Il signor ministro, se ho bene inteso, ha detto che l'esercizio della ferrovia può intraprendersi indipendentemente dalla collaudazione; disse che naturalmente il Governo suole accertarsi che una strada può essere aperta senza pericolo per chi la percorre, e citava l'esempio della strada dello Stato, e ultimamente del tronco da Alessandria a Mortara, il quale quanto prima sarà aperto e messo in esercizio, senza che le opere di costruzione siano ancora state collaudate.