

Pongo ai voti il processo verbale della tornata precedente. (È approvato.)

RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PER LA STRADA FERRATA DA SAVIGLIANO A SALUZZO.

MICHELINI G. B., *relatore*. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge relativo alla concessione d'una ferrovia da Savigliano a Saluzzo. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1751.)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

VERIFICAZIONI DI POTERI.

ARA, *relatore*. Ho l'onore di riferire a nome del sesto ufficio sulla elezione del collegio d'Ivrea, seguita il 31 scorso dicembre.

Il collegio d'Ivrea si divide in due sezioni, cioè d'Ivrea e di Settimo Vittone.

Il numero degli elettori iscritti nelle due sezioni è di 472; nella prima sezione i votanti furono in numero di 188 ed i voti si divisero nel modo seguente;

Cioè per l'avvocato Marco Domenico voti 121; avvocato Demaria Giulio 54; Balbo conte Prospero 5; Birago marchese di Vische 5; Fontana avvocato Stefano 1; Ponsetti caudicico 1; Pugliese Iacobo 1; Barattone avvocato 1; Buletino annullato 1; totale voti 188.

Nella seconda sezione i votanti furono 47 ed i voti furono: Per l'avvocato Marco voti 46; pel medico Germanetti 1; totale voti 47.

Cosicchè il signor avvocato Marco Domenico ebbe a conseguire tra le due sezioni 167 voti sopra 235 votanti e 472 elettori iscritti.

Le operazioni procedettero in modo regolare, e non vi furono opposizioni; solo si elevò il dubbio nell'ufficio della prima sezione, se dovessero ritenersi validi i voti che designavano il candidato colla sola indicazione di avvocato Marco senza nome di battesimo in numero di 31, e di avvocato Demaria in numero di 26; ma l'ufficio della prima sezione, eccitato a pronunziarsi in proposito dal presidente, dichiarò validi detti bullettini per non esservi in tale distretto e non conoscersi altri che avesse eguale qualità e cognome.

Questi motivi furono ritenuti egualmente fondati dal vostro sesto ufficio, al quale essendo risultato regolare l'operazione e per essa avere l'avvocato Marco Domenico conseguito un numero di voti eccedente la metà dei votanti ed il terzo degli elettori iscritti, vi propone per mio mezzo unanime l'approvazione dell'elezione dell'avvocato Marco Domenico a deputato del collegio elettorale d'Ivrea.

(Ln Camera convalida l'elezione.)

INTERPELLANZA AL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI SULLA FERROVIA DA VALENZA A VERCELLI PER CASALE.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta l'interpellanza del deputato Bezzi al ministro dei lavori pubblici circa una deviazione della linea della strada ferrata da Valenza a Vercelli.

BEZZI. Con legge dell'11 maggio 1854 si autorizzava una strada ferrata che, partendo da Vercelli, mettesse capo alla ferrovia dello Stato presso Valenza, passando in attiguità alla città di Casale, e si concedeva alla società anonima di assumerne l'esercizio.

Il secondo articolo del capitolato approvato da tale legge dice: « Potrà però la società, previa la superiore autorizzazione, variare nell'eseguimento la direzione della linea designata per il limite di 200 metri a destra ed a sinistra, purchè non introduca curve di un raggio minore di metri 500. »

Diceva l'articolo primo che la linea che, partendo da Vercelli condurrebbe a Casale, sarebbe quella proposta dall'ingegnere Woodhouse, proposizione che fu approvata dal ministro dei lavori pubblici il 24 dicembre 1852.

Secondo questa linea, il municipio di Stroppiana avrebbe avuta una stazione alla distanza circa di 800 metri, a cui agglungendo i 200 metri che sono in balia della società di deviare, dovrebbe al più allontanarsi quella linea di circa un migliaio di metri.

Ora non solamente dagli studi, ma dai lavori preparatorii che si sono fatti, risulta che questa linea si discosterebbe da Stroppiana oltre a 1000 metri. Io domando se questa deviazione, non autorizzata dalla legge nè dagli articoli del capitolato, siasi fatta per autorità del Ministero, e come siasi potuta eseguire senza una legge speciale.

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici*. Io credo che il dubbio sollevato dal deputato Bezzi, che siasi deviato dalle prescrizioni della legge di concessione, provenga dal non aver egli bene esaminato lo spirito e la lettera del relativo capitolato. Questo dispone che la ferrovia sarà eseguita secondo il progetto proposto dalla società, e redatto dall'ingegnere Woodhouse in data del 24 dicembre 1852; ma qui bisogna avvertire che, secondo questo progetto, due erano i tracciati, uno dei quali portava la ferrovia ad una distanza non maggiore di 800 metri da Stroppiana, e l'altro che la faceva passare alla distanza di 1500 metri. Il Consiglio speciale delle strade ferrate, esaminando questo progetto, opinò essere necessario di modificare la linea che passava vicino a Stroppiana, perchè non concordava col piano strategico stabilito dal Ministero della guerra per mezzo del suo rappresentante speciale del Genio, signor colonnello Staglieno.

Questo piano fissava il punto dove si doveva passare il Po; quindi il Consiglio speciale mise per condizione *sine qua non*, che si adottasse nel tracciato della linea l'indicazione voluta dal Genio militare.

Per provare poi all'onorevole preopinante che il Consiglio speciale non era punto inclinato ad adottare la linea che passava a 800 metri da Stroppiana, ma che credeva doversi preferire quella che se ne scostava maggiormente, gli dirò che il medesimo stabilì in massima che, non potendo definitivamente pronunziare sul tracciato definitivo della linea, per doversi tener ferma la condizione di raccordarla colla traccia prescritta dal signor Staglieno, stabilì, dico, il principio che la ferrovia avesse ad avvicinarsi più di quanto era proposto agli abitati di Asigliano, di Pertengo e di Rive, paesi che per ciò espressamente il Consiglio nominò. Posso anzi assicurarlo che nel Consiglio speciale si è sollevata la questione del perchè la linea proposta non fosse definitivamente portata vicina agli abitati principali da una parte, od agli abitati principali dall'altra, perchè la si tenesse lontana 800 metri da Stroppiana, senza perciò avvicinarla sufficientemente ai centri di popolazione che si trovano dalla parte opposta.

Dopo lunga discussione fu riconosciuta la convenienza di avvicinare la ferrovia o da una parte o dall'altra ai centri di