

*Alcune voci.* Non siamo in numero!

**PRESIDENTE.** Non siamo in numero per deliberare, ma qui non si tratta di deliberazione.

**SPANO G. B.** Credevo che le mie parole fossero registrate come le altre nel foglio ufficiale, tanto più che i miei elettori debbono conoscere i motivi per cui mi opponeva a quell'emendamento; ma nel rendiconto di quella tornata, mentre si pubblicarono i discorsi di tutti gli oratori, non si fece cenno del mio. Pregherei quindi il signor presidente di volermi dire a che cosa si debba ascrivere una tale mancanza.

**PRESIDENTE.** Dalle informazioni che ho prese dall'estensore risulta, che siccome lei ha letto questo discorso, la stenografia, come è d'uso, non l'ha raccolto, ed ella poi non avendo dopo consegnato il manoscritto all'ufficio della stenografia, non si è potuto inserire nel rendiconto.

Se ella vorrà trasmetterlo al detto ufficio, si stamperà in calce alla tornata di quest'oggi (1).

La seduta è levata alle ore 5.

*Ordine del giorno per la tornata di posdomani:*

1° Deliberazione sulla presa in considerazione della proposta Barbier;

2° Relazione delle Commissioni che saranno in pronto;

3° Discussione del progetto di legge per l'applicazione del sistema metrico-decimale alla vendita delle polveri e piombi;

4° Discussione per l'approvazione del trattato colla Toscana, portante abolizione di diritti differenziali.

(1) Il detto discorso fu da noi collocato al suo luogo nella seduta dell'11 gennaio.

## TORNATA DEL 16 GENNAIO 1850

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE PINELLI.

**SOMMARIO.** *Atti diversi — Discussione sulla presa in considerazione della proposta Barbier per dichiarare reale la strada da Chivasso al Gran San Bernardo — Proposta sospensiva del deputato Fara-Forni — Proposizioni dei deputati Michelini, Bes e Quaglia — Sospensione — Incidente sull'ordine del giorno — Discussione del trattato di navigazione e di commercio colla Toscana — Emendamento del deputato Farina P. all'articolo unico del progetto di legge — Approvazione di questo — Risposta del ministro dei lavori pubblici all'impetrazione del deputato Brunier per gli studi sulla strada ferrata per la Savoia — Osservazioni dei deputati Martini, Cavour, Carquet, Menabrea e Chenal — Mozione del deputato Chiò — Relazione di petizioni.*

La seduta è aperta alle ore 1 1/2 pomeridiane.

**ARNULFO**, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente.

**FARINA P.**, segretario, legge il seguente sunto delle petizioni ultimamente presentate:

2109. Nicolini Vincenzo, di Saluzzo, chiede che la sua petizione 667, con cui propose varie modificazioni alle attribuzioni del magistrato di cassazione ed al procedimento giudiziario, non venga compresa fra quelle da dichiararsi fuori corso.

2110. Casassa Francesco Antonio, di Cornelianò, provincia d'Alba, vecchio militare dell'esercito francese, chiede di essere reintegrato nella sua pensione cogli arretrati.

2111. Tizzuni Caterina, di Acqui, chiede la proibizione del Palmanacco nazionale e della *Gazzetta del Popolo*.

2112. Bollatti Giovanni Antonio, Deagostini Giovanni Antonio, di Castelnuovo Scrivia, vecchi militari dell'esercito francese, chiedono sia loro corrisposto almeno un acconto degli arretrati della loro pensione.

2113. Nove consiglieri della città di Bobbio, lagnandosi che il Ministero con semplici circolari abbia prescritto agli agenti doganali di esigere il dazio d'importazione sulle der-

rate provenienti dai ducati di Parma e Piacenza, che la legge del 27 maggio 1848 dichiarava esenti, chiedono sia fatta una legge che la preaccennata abolisca o questa sia pienamente osservata.

2114. Todros Debenedetti, di Torino, chiede si riconoscano, per quanto riflette l'azione civile, per legittimi i matrimoni contratti fra persone di diversa religione.

2115. Rossetti Giuseppe, di Torino, presenta osservazioni sul regolamento della Camera.

2116. Lottieri Giuseppe Gaetano, ex-curato di Sant'Elena, territorio di Nizza Marittima, chiede si dia corso alla sua petizione n° 1756, tendente a far ritenere sulla pensione di quel vescovo lire 5000 a lui dovute per saldo della pensione assegnatagli per aver rinunciato alla detta parrocchia.

2117. Ferrari Benedetto e Pietro, fratelli, di Pontecurone, provincia di Tortona; Bollardi Carlo, di Casei, provincia di Voghera, narrando d'aver compiuto con autorizzazione ottenuta con regio biglietto il corso medico-chirurgico nell'Università di Pavia, chiedono di poter essere ammessi agli ultimi due esami privati di laurea, in quest'Università, per poter conseguire la medesima.

## ATTI DIVERSI.

**PRESIDENTE.** Annunzio alla Camera che il deputato Frascini scrive che, essendo stato nominato dal sovrano a senatore del regno e consigliere di Stato, cessa dal far parte della Camera.

La Camera essendo in numero sottopongo alla medesima l'approvazione del processo verbale.

(È approvato.)

La parola è al deputato Tamburelli.

**TAMBURELLI.** Chiederei l'urgenza della petizione 2115.

Ed a questo riguardo, se la Camera me lo permette, avrei a dire poche parole.

Negli ultimi giorni del malaugurato anno 1849 venivo informato di quanto accadeva nella città di Bobbio pel fermo di vino operatosi dagli agenti doganali a danno di certo Buongiorno, bettoliere, il quale, fondatosi sulle prescrizioni del regio decreto del 27 maggio 1848, si era determinato per risparmio di prezzo di trarre pur anche quantità di vino dal finitimo Piacentino. Vane furono le proteste che il Buongiorno ha sporte, ed agli agenti doganali, ed all'autorità politica ed amministrativa della provincia, i quali insistettero per il sequestro del vino e relativo procedimento, appoggiando tale insistenza a precisi ordini ministeriali ricevuti, i quali per altro non erano stati in verun modo resi di pubblica ragione. La popolazione vide di mal animo, e fu non poco indignata che così sfacciatamente si violasse la legge, e per mezzo di deputazione fece appalesare il suo risentimento all'intendente chiedendo si facesse giustizia e si proteggesse il meschino cittadino, fatto bersaglio d'ingiusta violenza. Nulla si poté ottenere dalla deputazione, e non fu senza meraviglia che d'improvviso, e nel mentre appunto che dai deputati si trattava, si vedesse spiegata un'imponente forza militare, che l'intendente aveva chiamato ed il distaccamento e l'arma dei carabinieri reali aveva in attiguità dell'ufficio fatto schierare in battaglia.

Sebbene io dapprima non avessi ricevuto incumbenza di sorta nè dal municipio, nè da altri, credetti opportuno di rivolgermi ai signori ministri dell'interno e delle finanze, e fare agli stessi conoscere le cose nel suo vero stato. E ben appaganti, lo debbo dire, furono le risposte che a questo riguardo mi diedero.

Non mi hanno taciuto i signori ministri di avere dato un tale ordine, e parmi conoscere che essi si credettero in diritto di ciò fare. Meco però convennero che una tale determinazione avrebbe dovuto essere pubblicata, e che non era intenzione del Governo di agire di sorpresa, e cose simili; se bene intesi, aderirono a che venisse il vino restituito al Buongiorno, nè più oltre si procedesse, che per ciò avrebbero dati gli opportuni ordini. E ciò mi ha ripetuto di bel nuovo il signor ministro delle finanze anche domenica scorsa 15 del corrente.

Nel mentre io mi occupava di queste cose, e nei primordii appunto della pratica, seppi che una petizione diretta alla Camera era stata trasmessa all'onorevole deputato Brofferio; mi si faceva ancora credere che lo stesso avesse l'incarico di porgere interpellanza ai signori ministri pel narrato fatto. Mi rivolsi all'avvocato Brofferio, dalla gentilezza del quale ho conosciuto esserle difatto pervenuta la petizione. Allo stesso tenni discorso dei passi che già aveva fatto per questo, e gli dissi che a seguito delle assicurazioni avute dai ministri non credevo essere il caso di dare corso alla petizione, quale ri-

tenni in mie mani. L'onorevole Brofferio annui alla fattagli proposta, nè più se ne parlò.

Solo l'altro ieri, ed appunto nel luogo ove io mi trovo di presente a stancare la vostra pazienza, fecemi conoscere il deputato Brofferio che i petizionari eransi nuovamente a lui diretti, e che insistevano perchè la petizione venisse presentata.

A sì giusta domanda non potevo io rifiutarmi, quantunque diverso fosse il mio sentimento in proposito, ed eccovi, o signori, le circostanze per le quali è presentata, col n° 2115, la petizione in discorso. Non debbo per altro dispensarmi, trattandosi di affare che riflette la mia città, di chiedere che questa tale petizione sia dichiarata d'urgenza; e nel caso che per parte degli agenti doganali dell'autorità politica ed amministrativa, o di chicchessia, si fosse agito arbitrariamente, cervellaticamente, ed in opposizione alla legge, insto perchè il Governo tenga fermo a che le disposizioni legislative siano scrupolosamente osservate, e sia resa imparziale giustizia a tutti indistintamente.

In ben regolato Governo, da qualunque forma sia retto, la legge non dev'essere solo una parola scritta, ma un fatto al quale tutti dobbiamo ubbidire nonostante il grado e le condizioni che occupiamo nella società; ed i pubblici funzionari non devono essere cieco strumento delle voglie de' loro superiori: la legge sola deve dirigere la loro azione nelle faccende del proprio ufficio e, occorrendo, appoggiati alle disposizioni della medesima legge, giustamente interpretandone il senso, la coscienza della propria opinione e del retto operare deve prevalere a qualsiasi riguardo. Così operando, nè deviando dalla verità e giustizia, potrà uscire un Governo durevole, e fonte di felicità pei cittadini che è chiamato dalla Provvidenza a reggere.

Tale è il mio sentimento; lascio che voi onorevoli signori ne giudichiate.

(È dichiarata d'urgenza.)

**FARINA P.** Pregherei la Camera a voler decretare d'urgenza la petizione 2117, colla quale tre studenti già laureati nell'Università di Pavia, ove con regio biglietto d'autorizzazione compierono i loro studi, chiedono di venire ammessi a fare i loro esami di laurea in quest'Università.

(La Camera approva l'urgenza.)

**TURCOTTI.** Io pregherei istantemente la Camera a voler dichiarare d'urgenza la petizione portante il n° 2072, che è stata sporta alcuni giorni sono. Era incaricato di domandarvi un tal favore il mio amico, l'onorevole deputato generale Antonini, il quale, come allora, essendo anche adesso costretto da malattia a tenere il letto, mi ha incombenzato di fare le sue veci. Il che faccio tanto più volentieri, in quantochè la petizione che ho l'onore di raccomandarvi viene sporta da molti elettori del mandamento di Scopa, collegio elettorale di Borgosesia, i quali supplicano la Camera acciocchè nella nuova legislazione colla quale intende di regolare le finanze dello Stato voglia risparmiare la Val Sesia, e conservarle le vecchie eccezioni di cui gode ancora presentemente, e che le sono necessarie non solo pel suo mediocrisimo benessere, ma eziandio in buona parte per la sua stessa civile esistenza. (*Mormorio a destra*)

La domanda, o signori, è appoggiata a sode e gravi ragioni che meritano certamente di essere prese in considerazione, almeno dalla Commissione del bilancio nell'interesse stesso delle finanze di tutto lo Stato. E poichè la Commissione medesima è ora tutta intenta negli studi relativi al bilancio 1850, faccio osservare alla Camera che se la petizione non fosse dichiarata d'urgenza sarebbe poi troppo tardi, e reso così inutile

ed illusorio il diritto di petizione in un affare di gravissima importanza. Conchiudo pertanto perchè venga dichiarata di urgenza la petizione 2072.

(La Camera approva l'urgenza.)

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno porta in primo luogo relazioni di Commissioni, se ve ne sono in pronto.

Domando se vi siano relatori che abbiano relazioni in pronto.

**SEGUITO DELLA DISCUSSIONE PER LA PRESA IN CONSIDERAZIONE DELLA PROPOSTA DEL DEPUTATO BARBIER PER FAR DICHIARARE REALE LA STRADA DA CHIVASSO AL GRAN SAN BERNARDO.**

**PRESIDENTE.** Non essendovi relazioni passeremo al secondo punto dell'ordine del giorno, che è la continuazione della discussione sulla presa in considerazione della proposizione Barbier.

Il deputato Fara-Forni ha la parola.

**FARA-FORNI.** Signori, la proposizione dell'onorevole deputato Barbier è la foriera di molte altre dello stesso genere, che vari de' nostri colleghi hanno già presentate nelle precedenti Legislature, e che sarebbero in obbligo di riprodurre nella presente per soddisfare al voto dei loro mandati. Se la Camera prendesse in considerazione la proposta stessa, e ne facesse subire i vari gradi di discussione prescritti dal regolamento, non lo potrebbe pure negare ad altre consimili proposizioni, che, come dissi, non tarderanno fra pochi giorni a piovere sul banco della Presidenza. Dal che ne seguirebbe che la Camera dovrebbe impiegare un tempo considerevole ad esaminare tutte queste domande negli uffici, nelle Commissioni ed in pubbliche adunanze; ne seguirebbe pure una gara tra gli eletti dei diversi distretti, e fors'anche tra le diverse opinioni in cui si divide la Camera, per far prevalere o posporre, approvare o respingere l'uno anzichè l'altro di siffatti progetti. Se a noi, che siamo al principio d'una Legislatura, cui sono affidati tanti lavori di vitale importanza pel nostro paese e di urgenti necessità; se a noi, io dico, convenga di entrare in questa via e di aprire il campo ad interminabili discussioni, voi, o signori, lo potete apprezzare al pari di me; per me basta il rammentarvelo come nel dettano le mie convinzioni. Ma v'è una ragione ancor più forte.

Considerando ed approvando questi diversi progetti stradali di mano in mano che sono proposti, corriamo grande rischio di non apprezzare severamente come si conviene la condizione attuale delle nostre finanze; e mentre da una parte il bilancio presuntivo dal Ministero presentatoci ci dimostra un disavanzo d'ingente somma, per non dire di eccessiva somma, e dall'altra si stanno per chiedere al popolo, alla nazione nuove imposte e nuove contribuzioni, noi ci troveremo poi sopraccaricati di nuove spese, alle quali non sapremo poi provvedere, e che pure saranno poste a carico dello Stato.

Miglior consiglio pertanto si è il provvedere a che non ci troviamo in cotali circostanze, ordinando per tal modo l'esercizio dei nostri diritti parlamentari da non escludere gli opportuni studi in materia così importante, senza esser troppo corrivi per dar loro la sanzione legislativa.

Un metodo conveniente sarebbe quello, a parer mio, dalla precedente Legislatura approvato, e che ora richiamo alla memoria vostra, cioè di nominare per mezzo degli uffici una

Commissione di sette membri, a cui vengano immediatamente trasmessi tutti questi progetti stradali, tostochè gli uffici ne abbiano permessa la lettura. Questa Commissione tenendo conto dei motivi che i proponenti svolgeranno per iscritto ed anche a voce in seno ad essa in appoggio alle relative proposte, procurandosi pure dal Ministero i documenti e le notizie opportune, in ispecie uno spoglio delle deliberazioni tutte dei Consigli provinciali e divisionali su tale proposito, potrà presentare alla Camera un lavoro compiuto su tale materia, col quale si provvegga ai legittimi reclami delle località, senza dimenticare la suprema legge, che è l'interesse generale dello Stato, al quale nuocerebbe l'imposizione di nuovi pesi finanziari, senza prima averne ben considerato l'ammontare e riconosciuti i mezzi di far loro fronte.

Procedendo in questo modo, o signori, noi daremo al popolo, alla nazione, un nuovo pegno della sollecitudine colla quale intendiamo di ristorare lo stato delle nostre finanze; il che nessuno di noi ignora essere il più forte, il più vivo desiderio, la più urgente missione affidataci dai nostri mandanti. Ritourneranno, io spero ed anzi ritengo, tempi più favorevoli, in cui più largamente potremo inoltrarci nelle pubbliche spese, specialmente di opere stradali, tanto utili allo sviluppo della nazionale prosperità; ma appunto perchè non tardino convien in oggi guardarci da una falsa generosità, che alterando per molto tempo le forze economiche dello Stato, lo renderebbe incapace ad intraprendere quei lavori, che pure nell'interesse del commercio, dell'industria e dell'agricoltura tutti noi riconosciamo doversi al più presto attivare e compiere.

Quindi propongo che si sospenda la presa in considerazione della proposta Barbier e di tutte quelle altre simili e consimili che potrebbero essere presentate alla Camera, finchè la Camera stessa abbia deliberato sulla proposta Michelini e Fagnani.

**PRESIDENTE.** La proposizione del signor deputato Fara-Forni porterebbe la sospensione della proposta Barbier sinchè fosse stato deliberato intorno alla proposta dei deputati Michelini e Cagnardi. Debbo a questo riguardo avvertire che i due uffici I e VI ne hanno autorizzata la lettura.

Domando pertanto al deputato Michelini quando intenda svilupparla.

**MICHELINI.** Credo che lo sviluppo della mia proposizione dovrebbe aver luogo il più presto possibile, sia perchè essa è brevissima, quanto perchè le principali ragioni essendo state esposte in una delle antecedenti nostre tornate, quanto perchè dimostrava benissimo il preopinante deputato Fara-Forni, che la mia proposizione deve avere la precedenza su quella del deputato Barbier e su altre proposizioni simili.

Io pertanto sono agli ordini della Camera e disposto a sviluppare quando che sia la mia proposizione.

**PRESIDENTE.** Allora consulterò la Camera onde sapere se intenda di dare la precedenza alla sua proposizione prima di passare alla votazione sulla presa in considerazione della proposta Barbier, imperocchè quando la Camera adottasse questa precedenza voterebbe implicitamente la proposta sospensiva stata presentata dal deputato Fara-Forni.

**BES.** Je demande la parole non-seulement contre la proposition de M. Barbier, mai aussi contre celle de M. Michelini.

**MICHELINI.** Non si può parlare contro la mia proposta, perchè, non avendone ancora esposti i motivi, non si discute ancora.

**PRESIDENTE.** Sinora non si discute ancora il merito della proposta Michelini. Ora consulterei solo la Camera sulla

precedenza da darsi tra le due proposte Barbier e Michelini, se cioè intenda di appoggiare la proposizione sospensiva proposta dal deputato Fara-Forni e far luogo alla discussione.

(È appoggiata.)

**BARBIER.** La proposition Fara-Forni est la même que celle qui a été présentée par MM. Michelini et Fagnani, et sur laquelle la Chambre avait passé à l'ordre du jour comme n'ayant pas suivi le cours ordinaire prescrit par le règlement. Elle a reconnu qu'une proposition qui n'avait pas encore été adoptée ne devait pas entraver le cours des autres propositions qui étaient à l'ordre du jour.

Mon projet de loi a déjà été discuté avant-hier; il ne restait plus qu'à voter la prise en considération, mais elle n'a point pu être votée, attendu que la Chambre ne se trouvait plus en nombre. Je ne vois pas par conséquent pourquoi aujourd'hui on revient sur la discussion au lieu de passer purement et simplement à la prise en considération de mon projet. Pour mon compte, je crois franchement qu'on doit voter sur la prise en considération avant d'en venir à la proposition Michelini. D'ailleurs les propositions soit Michelini, soit Fara-Forni doivent subir les formalités voulues par le règlement. Elles ne pourront avoir leur effet que quand elles auront suivi le cours qui doivent suivre toutes les propositions.

**PRESIDENTE.** Mi permetta un momento di richiamare l'attenzione della Camera sull'ordine della questione.

La discussione intorno alla presa in considerazione della proposta Barbier non fu dichiarata chiusa, ma cessò per la ragione che la Camera non era più in numero per deliberare; per il qual motivo non si potè chiudere la discussione. Quindi il deputato Fara-Forni avendo chiesta la parola, io non poteva negarla.

La questione poi che propone il deputato Fara-Forni non è una proposizione che debba fare il passaggio ordinario, ma essendo soltanto una questione sospensiva della presa in considerazione della proposta Barbier, cadeva necessariamente nella discussione, e può la Camera sopra di essa votare, ed approvarla o no.

Se la Camera la approva, allora sarà sospesa la discussione sulla presa in considerazione della proposta Barbier, ed essa potrà far luogo allo sviluppo della proposta Michelini; se invece non crede di approvarla, allora deve necessariamente proseguirsi la discussione sulla proposta Barbier, e la Camera emetterà su questa il voto che crederà.

Mi pare che la questione debba essere così posta. Ora darò la parola al signor deputato Bes inquantochè proponeva una questione pregiudiziale.

**BES.** J'ai demandé la parole non pas absolument pour combattre la proposition de l'honorable député Barbier, qui peut être bonne ou mauvaise (c'est ce qui reste à examiner), mais il est, selon moi, non pas une, mais plusieurs considérations préalables qui doivent nous faire abstenir de nous prononcer sur la prise en considération de cette proposition: en premier lieu c'est la question d'argent. Monsieur le ministre des finances, dans le tableau qu'il nous a exposé, nous a présenté le trésor public dans un état de détresse bien plus grave et plus déplorable que celle des habitants de la vallée d'Aoste dont le tableau nous a été fait et par l'honorable député Barbier, et par l'honorable député Demaria qui appuyait sa proposition.

Ensecond lieu c'est le danger de s'engager dans cette voie, je veux dire celle des routes; car si vous prenez en considération la proposition Barbier, savez-vous ce qui va arriver? Je vais le dire: qui empêchera que demain ou après demain

moi ou l'honorable député Michelini, par exemple, ne venions aussi soumettre à vos délibérations un projet quelconque de route, et après nous bien d'autres? Comprenez-vous quel galimatias, passez-moi le terme, de projets cela va nous jeter sur les bras; or si vous avez pris en considération les uns, pourquoi ne prendrez-vous pas en considération les autres, car tous auront plus ou moins des raisons fondées à faire valoir? Qu'en résultera-t-il? Des discussions sans fin, des rivalités même, et nous perdrons ainsi, par des intérêts de localité, un temps précieux que le pays est en droit d'attendre devoir être consacré à des intérêts plus graves, plus pressants, je veux dire, aux intérêts généraux pour lesquels tout est, pour ainsi dire, à faire ou à établir.

Maintenant, examinons un peu les avantages que va nous présenter la nouvelle proposition de l'honorable Barbier: et d'abord, dans quel pays non mènera-t-elle? Dans le Valais sans doute; mais nous avons déjà une route toute faite et que le Gouvernement est obligé par des traités, est obligé, dis-je, d'entretenir, et qui communique avec le même Valais; ce n'est donc pas un débouché nouveau ni utile; bien plus, jamais cette nouvelle communication ne pourra offrir tous les avantages de celle que nous avons déjà par Arona, puisque celle-ci offre différents débouchés, c'est-à-dire par le Simplon, par le Lac, indépendamment de tous les débouchés sur la Lombardie soit conformément aux traités, soit non obstant le traité de 1834. Il n'y a par conséquent de parallèle entre les avantages de celle projectée et celle existante.

Quant à l'avantage de faire disparaître le crétinisme et de dissiper les goîtres des habitants de la vallée d'Aoste (*Harità*), l'honorable député Demaria me permettra de douter un peu de l'efficacité du remède, et d'ailleurs il me paraît un peu trop de luxe, puisqu'il ne faudrait pas moins de trois à quatre millions pour ouvrir cette voie.

Messieurs, la question des routes est une question complexe, sérieuse, très-étendue qui ne peut être décidée sur deux pieds comme on voudrait le faire ici. Les routes qui doivent sillonner le pays doivent être considérées sous divers rapports, c'est-à-dire, d'abord sous le point de vue stratégique, politique, commercial, ensuite sous celui de faciliter les communications entre toutes les principales localités et l'étranger, enfin sous le rapport d'utilité, de l'art et de l'économie. Il n'y a donc que les personnes véritablement compétentes qui puissent résoudre tous ces problèmes, et relier les intérêts généraux avec ceux des localités qui en tout cas doivent être subordonnés aux premiers.

Pour tous ces motifs je demande:

1° Que le Ministère soit invité à créer une Commission spéciale des routes composée d'hommes compétents pris parmi les divers dicastères, à laquelle seront communiqués tous les renseignements désirables, à l'effet d'établir un système de routes de tout genre et de différentes classes, sagement et profondément élaboré, tant sous l'aspect stratégique, que politique et commercial, et combiné de manière à relier tous les intérêts généraux avec ceux des principales localités;

2° Qu'à la dite Commission spéciale soient dirigés sans discussion tous les projets ou pétitions relatifs aux routes, et que le terme péremptoire de deux mois soit accordé pour toutes les demandes de ce genre à produire, afin d'être enregistrées par la dite Commission qui statuera sur les mêmes;

3° Que les susdites études soient accélérées le plus possible, et qu'aussitôt que le travail sera achevé il soit présenté aux Chambres pour être discuté et converti en loi.

**PRESIDENTE.** Osservo che la sua proposta non entra

nella discussione attualmente aperta, poichè il dibattimento non può essere se non sulla proposizione sospensiva del deputato Fara-Forni. La sua proposta potrà venire come emendamento a quella del deputato Michelini quando questa sia posta in deliberazione. Io invito pertanto gli oratori che sono iscritti a parlare sopra la proposta sospensiva del deputato Fara-Forni.

**BES.** (Seduto) Je fais observer à M. le président que ma proposition absorbe toutes les autres propositions.

*Varie voci.* Si alzi! Levez-vous!

**BES.** Si la Chambre adopte ma proposition, toutes les autres tombent naturellement d'elles-mêmes. Par conséquent c'est ici une question préalable qu'il s'agit de décider.

*Varie voci dalla sinistra.* In piedi! S'alzi per parlare!

**PRESIDENTE.** Prego l'onorevole preopinante a considerare (oltrechè le sue obiezioni dovrebbero esser fatte stando in piedi, secondo il regolamento) che ora la discussione è sopra la questione sospensiva unicamente, perchè quando egli presentasse quella sua proposta come una nuova, dovrebbe seguire tutte le forme volute, cioè essere depositata sul tavolo della Presidenza per essere comunicata agli uffici. Invece non può che presentarla come emendamento alla proposta Michelini.

Io invito pertanto i deputati che vogliono parlare a volersi limitare alla proposizione sospensiva del deputato Fara-Forni.

**TECCHIO.** Domando la parola contro la proposizione sospensiva del deputato Fara-Forni.

Io faccio osservare alla Camera che la proposta Barbier era stata autorizzata dagli uffici già da molti giorni, che già da molti giorni doveva essere sviluppata, che infatti fu sviluppata nella tornata di lunedì, e solamente non poté essere posta ai voti perchè la Camera, al momento che intendesi chiudere la discussione, non era più in numero.

Al contrario la proposta Michelini-Fagnani non giunse autorizzata dagli uffici se non che questa mattina. Se dunque si ammettesse la mozione sospensiva del deputato Fara-Forni, e quindi si sospendesse il destino della proposta Barbier fino all'esito della nuova proposta Michelini-Fagnani, si verrebbe ad accordare a questa nuova e più tarda proposta un effetto retroattivo.

Ricordo poi alla Camera, e specialmente a quei deputati che non erano presenti l'altro giorno quando si stava per chiudere la discussione, che la proposta dell'onorevole Barbier vuolsi ritenere tanto più importante e giusta, quantochè il signor ministro dei lavori pubblici in allora ci disse che, anche senza guardare alla legge od al regolamento 1817 relativo alla classificazione delle strade, e per avventura bisognevole di riforme, gli speciali motivi che soccorrono alla proposta Barbier parvero ad esso signor ministro sì gravi e sì rilevanti da dover egli stesso desiderare che venisse presa dalla Camera in considerazione.

Ognun sa che col deliberare di prendere in considerazione una proposta non si decide già definitivamente della sorte di questa. E quindi è tanto più ragionevole l'astenerci da ogni eccezione sospensiva della presa in considerazione della proposta Barbier, la quale secondo le dimostrazioni date dal proponente, e secondo la testimonianza del signor ministro, la necessità della strada di cui si tratta non procede semplicemente dai rispetti o commerciali o economici o militari, che più o meno riflettono in genere tutte le strade, ma procede più specialmente dai rispetti igienici, che certo sono sopra ogni altro eminenti, e che nel caso concreto furono opportunamente provati dal signor deputato Demaria.

Per conseguenza io credo che si debba respingere la mozione sospensiva del deputato Fara-Forni e passare alla presa in considerazione della proposta Barbier.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Mi corre debito di rettificare il modo con cui mi pare sia stato inteso dal deputato Tecchio ciò che io ho detto l'altro giorno. Io dissi, e lo ripeto ancora, che credo la proposizione del signor Barbier meritevole d'essere presa in considerazione, ed aggiunti pure che la credo meritevole, non già per i soli rispetti igienici, ma per gli altri motivi eziandio che sono stati sviluppati dal proponente. Certamente per l'igiene pubblica non importerà che una strada si chiami provinciale o reale, ma ciò che decide è che s'ella è dichiarata reale vi si eseguiscono tali lavori che la rendano comoda al commercio in tutta la sua lunghezza. Credo anche che in quel caso lo Stato si metterà in corrispondenza colla Svizzera, la quale ha fatto più volte sentire che ella compirà la sua strada fino al San Bernardo, quando la Sardegna compia la sua fino allo stesso limite. Dunque anche per questa circostanza la strada sarà e migliore, e più facilmente carreggiabile pel commercio, ed avrà poi uno sfogo sicuro e continuo in Svizzera; e quindi influirà anche indirettamente sull'igiene, perchè influirà direttamente sull'agiatezza. E tutti sanno che questo è il primo elemento che influisce sull'igiene pubblica, e principalmente a sradicare quella specie di malattie di cui ha parlato il signor Demaria. Per queste ragioni dunque, e per le considerazioni d'industria e di commercio, ho detto che mi pare che la proposta Barbier meriti di esser presa in considerazione. Ma ho soggiunto che invece non ammettevo i motivi dettati dalla legge, perchè ritengo che il regolamento del 1817 sia così incerto, che dev'essere assolutamente cambiato; giacchè le condizioni, ossia i caratteri ammessi in quel regolamento per determinare quali saranno le strade reali, sono così vaghi che si potrebbero applicare ad un infinito numero di strade; il che è evidente quando si consideri che la legge dice: « sono strade reali tutte quelle che vanno al confine, tutte quelle che servono al commercio o marittimo o terrestre, tutte quelle che hanno un'influenza strategica. » Con queste vaghissime condizioni si potrebbe determinare reale un infinito numero di strade che realmente non sono dell'interesse di tutto lo Stato. D'altronde quel regolamento così lato nei principii generali è strettissimo nelle applicazioni. È perciò che io ho detto che trovava la proposta Barbier meritevole d'esser presa in considerazione per i motivi generali d'industria, di commercio e d'igiene che influendo sopra tre provincie immediatamente possono anche direttamente influire sulle ricchezze e sulla proprietà generale dello Stato.

**PRESIDENTE.** La questione ora è sospensiva; se il deputato Quaglia intende di parlare sopra questo argomento, ha la parola.

**QUAGLIA.** Io riconosco col proponente signor Barbier l'immensa importanza e la grande utilità, a parte le considerazioni strategiche, della strada del San Bernardo, e la riconosco grandissima in quella del Sempione.

Esse certo meritano tutta la sollecitudine della Camera, non solo per i comodi e i vantaggi che arrecano alle popolazioni fra cui passano, per le ricchezze minerali di cui mettono, dirò quasi, in possesso lo Stato, ma per le facilitazioni commerciali che aprono colla Svizzera, paese, a parer mio, con cui i reciproci scambi possono divenire di gran rilievo, assai più che non sono. Essa, quella del San Bernardo, inoltre può essere vantaggiosa anche ad una parte della Savoia, per la quale io ho ancora dei dubbi sulla pratica possibilità di ot-

tenere la progettata strada ferrata nello stato attuale dell'arte di tali strade, in quello dell'erario nostro e in considerazione del probabile suo prodotto, visto il corso attuale del moto commerciale dell'Europa occidentale.

Ma io credo che una Commissione della Camera è istituzione impropria a questo scopo.

Certamente non mancano alla Camera specialità artistiche e uomini di somma capacità, ma gli mancano intieramente i mezzi materiali; essa non possiede tipi, non carte geografiche geodetiche, memorie, studi de' luoghi, modelli, lavori profondi generali di scienze, come le geologiche, economiche, statistiche, ecc., afferenti a quel lavoro.

La Commissione dei deputati sarebbe sempre obbligata di ricorrere al Ministero, il quale solo ha tutto il necessario corredo di uomini di dottrina e di pratica speciali. Egli ha un corpo d'ingegneri che ad un suo cenno può fornire quei dati, fare quegli studi, fornire que' documenti che mancherebbero alla medesima.

È dunque meglio lasciare un tal lavoro, che dirò tecnico ed accademico, al Ministero, onde compia gli studi con pienezza di mezzi, e quindi ne riferisca il risultato alla Camera, considerato sotto il punto di vista generale dello Stato e corredato di tutte le prove di fatto e raziocinii che permetteranno a ognuno di noi di giudicare.

Io propongo dunque che la proposta del signor Barbier sia mandata al Ministero con raccomandazione venga presa in pronta e seria considerazione.

Io voterò altresì per un tale rinvio di qualunque altra simile proposta che possa essere presentata alla Camera.

**DEMARIA.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Il deputato Demaria parla sulla sospensione?

**DEMARIA.** Contro la sospensione.

**PRESIDENTE.** Ha la parola.

**DEMARIA.** Dirò poche parole contro la proposta di sospensione del deputato Fara-Forni, colle quali risponderò anche alle obiezioni fatte dal generale Bes sopra le parole che ebbi l'onore di dire quando sorsi per appoggiare la presa in considerazione della proposta del deputato Barbier. Tale appoggio lo diedi perchè mi trovo in presenza di un fatto che milita molto perchè la strada che attraversa la valle d'Aosta sia aperta al più presto possibile, e questo fatto egli è che i commissari nominati successivamente dal Governo perchè esaminassero le cause per le quali due terribili flagelli infestavano incessantemente la valle d'Aosta, emisero l'opinione che in niun modo potevano essere tolti se non mediante l'apertura di questa strada.

La Commissione sul cretinismo, la quale protrasse i suoi lavori per oltre cinque anni, accumulò fatti dai quali risulta positivamente che l'apertura di una nuova strada in luoghi che prima erano infestati dal cretinismo più che nella valle di Aosta procurò poco alla volta la scomparsa di questa malattia.

Non mi fa meraviglia il dubitare del generale Bes sulle mie osservazioni. All'onorevole generale sono molto più famigliari i campi della gloria che i campi della scienza medica. (*ilarità*) Ma io basandomi sopra i dati raccolti dalla scienza affermo di nuovo che i due flagelli dai quali la valle d'Aosta è travagliata non cesseranno finchè un'arteria vivificatrice non attraversi la valle medesima.

E certo quando io veggio il Governo proporre una ingente spesa di 50 milioni onde con nuove strade nella Sardegna richiamare le popolazioni nei luoghi da esse abbandonati, io non posso a meno che aggiungere alcune parole onde appog-

giare la presa in considerazione di un progetto il quale impedirebbe la deteriorazione incessante della specie umana nella valle d'Aosta.

I fatti, come diceva, sono molteplici e positivi; è certo da dati statistici incontrastabili che nel secolo passato la linea della Moriana, attraversata attualmente dalla strada di Francia, presentava più numerosi cretini di quello che ne presenti attualmente la valle d'Aosta; è certo che vi sono dei villaggi (è noto fra gli altri Avigliana ed altri che sono riferiti nella relazione della Commissione sul cretinismo), i quali erano attraversati da strade più frequentate, e non presentavano un caso solo di cretinismo, quantunque ivi fossero più potenti in quei tempi le altre cause alle quali si attribuisce il cretinismo; ora, abbandonati quei luoghi da queste vie, il cretinismo vi va serpeggiando ed aumentando.

Questi dunque sono documenti ufficiali, e quando i cultori della scienza interrogati dal Governo ripetutamente sul rimedio del tifo e sul rimedio del cretinismo incessantemente dichiarano che l'unico mezzo di ottenere la scomparsa di questi due flagelli è l'apertura di una nuova strada; quando, io dico, mi trovo in presenza di questo fatto, fatto che non milita per nessuna delle altre strade che si propone di aprire in altre vallate, io dico che qualunque sia la considerazione per la quale si vuol rimandare la questione stradale ad epoca più opportuna, è obbligo del Governo e della società di ricorrere ai rimedi più efficaci onde far cessare quei terribili mali della valle d'Aosta.

E quando mi trovo per la prima volta in quest'aula in presenza di un fatto che dimostra come per il Governo sia opportuno di ascoltare i consigli della scienza, io che vedo da più anni i consigli della scienza poco apprezzati sulla maniera di togliere altri flagelli che travagliano le classi più misere e più numerose delle società, quando, dico, io mi trovo nella opportunità di poter appoggiare la presa in considerazione coi consigli della scienza, io devo a me, io devo alla scienza medesima che professo, di aggiungere ragioni e fatti in appoggio della proposta dell'onorevole deputato Barbier. Tali fatti sono eccezionali, e quindi deve pure per eccezione, qualunque possano essere le considerazioni per rimandare ad altra epoca gli studi del sistema stradale, deve pure, ripeto, per eccezione essere presa in considerazione la proposta del deputato Barbier per la quale io voto.

**BARBIER.** Les honorables orateurs qui ont parlé jusqu'ici ont tous reconnu unanimement que mon projet de loi mérite d'être pris en considération; seulement quelques-uns d'eux en ont proposé la suspension pour quelques jours. Quant à moi, je ne les suivrai point dans tous les arguments de la discussion; je me contenterai de dire que la raison du cretinisme n'a été donnée par moi que comme raison secondaire. J'ai donné des raisons générales qui intéressent non-seulement la province d'Aoste, mais encore tout l'État.

Quant à la route, elle se trouve déjà en fort bon état jusqu'à St-Rémy. Il n'y aurait des travaux extraordinaire proprement dits que depuis cette commune jusqu'à l'hospice du Grand St-Bernard, ce qui forme environ une étendue de huit kilomètres. Le reste de la route, je le répète, est déjà dans un état satisfaisant.

Pour ce qui est des fonds nécessaires à la confection de cette route, il n'y a nul doute que les provinces intéressées concourront à l'envi pour tout ce qu'elles auront disponible.

Maintenant qu'il puisse y avoir d'autres projets de routes non moins urgentes qui se trouvent dans les mêmes conditions, est-ce là une raison pour faire refuser celle-ci? Je ne

crois pas que ce raisonnement puisse mériter une réponse. Conséquemment je crois que, sans vouloir porter préjudice aux orateurs qui ont proposé la condition suspensive, l'on ne doit pas s'arrêter ici, attendu du reste qu'il ne s'agit que de la prise en considération.

**PRESIDENTE.** La parola è al deputato Michelini.

**MICHELINI.** Non entro nel merito della proposta Barbier; dico unicamente che la Camera deve differirne la discussione e l'approvazione a tempo migliore; e quando verrà questo tempo io le darò con molta probabilità il mio voto, perchè in sostanza credo utile che tra il colle del Cenisio e quello del Sempione, i quali sono notevolmente distanti, si apra un'altra via praticabile con carri e vetture, la quale ci conduca al di là delle Alpi. Ma, ammessa tale utilità, confesso che sarei dubbioso se si dovrebbe preferire il Grande ovvero il Piccolo San Bernardo, la prima delle quali strade accennerebbe al Vallese, l'altra alla Tarantasia. Per pronunciare tale arduo giudizio sarebbe necessario di conoscere la rispettiva utilità di tali strade in confronto colle difficoltà da vincere, cioè colla rispettiva spesa.

Ma anche questo esame sarebbe ora prematuro. Infatti riconosciamo tutti essere difettosa l'attuale legislazione sulle strade. L'anno scorso ne ho fatto la censura, la quale è stata, non è guari, ripetuta dal Ministero; nessuno ne ha preso la difesa. Inoltre, dacchè è stato promulgato l'editto del 1817, che è tuttora in vigore, è notabilmente cambiata la condizione dei nostri mezzi di comunicazione. Dopo la felice annessione di Genova, che sarà arra di altre annessioni, si sono profusi e si approfondono danari per migliorare le comunicazioni della Liguria col rimanente dello Stato: voglio parlare principalmente della strada di Savona, della sostituzione dell'agevole colle de' Giovi al malagevole della Bocchetta e della ferrovia tra Torino e Genova. Pochissimo per lo contrario si è fatto comparativamente per altre parti dello Stato: intendo parlare delle strade dell'alto Piemonte e segnatamente di quella di Nizza, che era una volta una delle principali dello Stato, e per la quale da molti anni nulla si è fatto. Anche la parte settentrionale del regno, e soprattutto la valle d'Aosta, hanno motivo di muovere lagnanze.

Dunque la giustizia distributiva vuole che si pensi a quelle parti del regno che sono state neglette. Ma la stessa vuole che si prendano deliberazioni non individuali ed alla spicciolata, ma complessive e coordinate. Imperciocchè non permettendo lo stato delle nostre finanze di largheggiare nello spendere, è necessario che si preferisca od almeno si anteponga la costruzione od il miglioramento di quelle strade che sono più importanti, più utili, più urgenti; la qual cosa non si potrà fare che mercè giudizi comparativi sulle varie strade.

Laonde la necessità di riformare la legislazione stradale con provvedimenti generali dimostra l'inopportunità della proposta speciale del deputato di Quart. Infatti se la Camera la prendesse in considerazione, questa deliberazione autorevole significherebbe che tale strada debbasi costruire a preferenza di qualunque altra, e questo giudizio sarebbe pronunciato senza sufficiente cognizione, perchè ammettendo che la Camera conosca le condizioni della strada da Torino ad Aosta, non conosce per certo se sia meglio continuarla pel Piccolo o pel Grande San Bernardo: per questo già esiste strada carreggiabile sino a San Remigio, per quello sino a San Desiderio; non conosce soprattutto la condizione di tutte le altre vie che possono entrare in concorrenza.

Questi sono i motivi che m'inducono a rigettare per ora la presa in considerazione della proposta del deputato Barbier.

**VALERIO L.** Quand'anche la Camera adottasse la proposta degli onorevoli deputati Michelini e Fagnani, tuttavia credo che essa dovrebbe deliberare sulla proposta del signor deputato Barbier, perchè non credo che quand'anche si stabilisse quella Commissione che deve proporre un piano generale di strade, si voglia a quella mandare qualunque progetto di legge possa presentare un deputato. Io sono d'avviso che i progetti di legge tendenti a dichiarare reali le strade, prima di essere mandati a quella Commissione, dovrebbero essere presi in considerazione dalla Camera.

Non vedo pertanto la ragione per cui essa non debba prendere in considerazione la proposta di legge dell'onorevole deputato Barbier.

Non istarò io già a riandare a tale proposito le ragioni così eloquentemente esposte dal lato della scienza e dell'umanità dall'onorevole deputato Demaria, nè ripeterò le ragioni che militano dal lato del commercio e dell'agricoltura per la strada d'Aosta. Richiamando solo gli antecedenti del Parlamento piemontese, il quale già due volte prese in considerazione la proposta del deputato Barbier, io credo che la Camera non possa rifiutarsi dal prenderla anch'essa nel merito che è dovuto.

**PRESIDENTE.** Metterò ai voti la questione sospensiva proposta dal deputato Fara-Forni.

(Dopo prova e controprova, la Camera approva.)

Ora domando al deputato Michelini quando intenda sviluppare la sua proposizione.

**MICHELINI.** Anche adesso.

**PRESIDENTE.** Allora consulterò la Camera se intenda udire lo sviluppo della proposizione dei deputati Michelini e Fagnani oggi o domani.

*Varie voci.* Domani!

**PRESIDENTE.** Io propperrei domani.

(La Camera acconsente.)

Ora l'ordine del giorno porta la discussione sul progetto di legge per l'applicazione del sistema metrico decimale alla vendita di polveri e piombi.

**TURCOTTI.** Questa relazione della Commissione è stata distribuita solo adesso; il regolamento dice che debbano essere le relazioni delle Commissioni distribuite almeno 24 ore prima della discussione, onde i deputati possano prenderne cognizione.

**PRESIDENTE.** Credo che si sia distribuita negli uffizi; d'altronde è una legge ben nota e già presentata nell'altra Legislatura.

**BARBIER.** J'appuie la proposition qui vient d'être faite. Ce rapport a bien été distribué à la Chambre, mais il ne l'a pas été dans les bureaux. Comme plusieurs provinces sont particulièrement intéressées à ce projet de loi, il convient que les représentants du pays puissent le connaître et l'examiner attentivement.

**REVEL.** Io propongo che la Camera passi all'ordine del giorno sulla domanda di rinvio; la discussione di questa legge è portata all'ordine del giorno che fu annunziato fin da ieri l'altro; d'altronde si tratta di una legge che fu già presentata, esaminata e discussa nella passata Legislatura; si tratta di una legge che è anche d'urgenza, perchè deve essere in vigore al primo di aprile; non credo quindi che vi sia un motivo per cui convenga rimandare tale discussione ad un altro giorno.

**VALERIO L.** Io chiedo che sia osservato il regolamento, unica garanzia della minorità.

Se non sono distribuite almeno 24 ore prima le relazioni dei progetti di legge è impossibile che la minorità sia in con-

dizione di poterle discutere, essendo già essa esclusa quasi totalmente dalle Commissioni. Per conseguenza non può conoscere i progetti di legge e avere quelle nozioni di fatto che le sono necessarie per discuterle coscienziosamente e con cognizione di causa; se si adottasse questo sistema di discutere nella stessa seduta in cui vengono distribuite le relazioni dei progetti di legge, le nostre discussioni sarebbero una vera derisione.

**PISSARD.** Je fais observer à la Chambre que ce rapport a été imprimé dans la *Gazette piémontaise* et que par conséquent chaque député en a pu prendre connaissance. Il est à l'ordre du jour depuis avant-hier. Ainsi je ne erois pas qu'on puisse s'opposer à ce que la discussion ait lieu immédiatement; et pour mon compte je demande qu'on suive l'ordre du jour.

**TURCOTTI.** Non tutti i deputati leggono la *Gazzetta piemontese* (*Si ride*); almeno non sono obbligati a leggerla; ed osservo che la relazione avrebbe dovuto essere distribuita fin da ieri; e siccome ieri non è stata distribuita, ciascuno non si aspettava che fosse quest'oggi messa all'ordine del giorno. Ma quando siamo venuti alla Camera, e si vide che la discussione era all'ordine del giorno, molti rimasero stupiti che la distribuzione non fosse stata fatta prima in tempo debito.

**PRESIDENTE.** L'ordine fu dato perchè fossero distribuiti in tempo; del resto consulterò la Camera. . .

**BARBIER.** Le règlement de la Chambre doit être observé. Si ce rapport a été imprimé dans la *Gazette piémontaise*, ce n'est pas une raison pour que nous soyons tenus de la lire. Le règlement prescrit qu'une proposition quelconque ne peut être discutée à la Chambre sans avoir été distribuée 24 heures au moins auparavant dans les différents bureaux. Le projet actuel intéresse spécialement plusieurs provinces de la Savoie et celle d'Aoste entre autres. Il est donc de toute importance pour les députés de ces provinces d'étudier ce projet de loi afin de connaître quelles sont les différences de prix qui existent dans les diverses qualités de poudres et de plombs. Autrement nous serons obligés de nous abstenir de voter.

**PRESIDENTE.** Il deputato Demartinel ha la parola.

**DEMARTINEL.** J'y renonce.

**PRESIDENTE.** Allora consulto la Camera per sapere se intenda passare alla discussione di questo progetto di legge, oppure rimandarla.

(La Camera decide di aggiornare la discussione.)

#### DISCUSSIONE E ADOZIONE DEL DISEGNO DI LEGGE PER L'ABOLIZIONE DEI DIRITTI DIFFERENZIALI COLLA TOSCANA.

**PRESIDENTE.** Viene allora all'ordine del giorno la discussione del trattato di commercio colla Toscana, degli articoli del quale darò lettura alla Camera. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 20.)

**RICOTTI.** Credo che la Camera sia chiamata a votare non sul testo del trattato di cui ci ha dato testè lettura il signor presidente, ma bensì sull'altro testè proposto dalla Commissione, cioè:

« Il Governo del Re è autorizzato a dare piena ed intera esecuzione alla convenzione firmata in Torino il 24 settembre 1849. »

**D'AZEGLIO, ministro degli esteri.** Il Ministero accetta la legge quale è stata formolata dalla Commissione.

**PRESIDENTE.** Leggerò adunque il testo della proposta della Commissione. (*Vedi sopra*)

**FARINA P.** Credo di dover osservare alla Camera che nella redazione dell'articolo proposto dalla Commissione è occorsa l'ommissione dell'indicazione della potenza colla quale questa convenzione è seguita e dell'oggetto di cui nella medesima si tratta.

Se non si specificano queste due cose, il Governo del Re potrebbe avere concluse in quello stesso giorno altre convenzioni, fra le quali non resterebbe abbastanza specificata quella che la Camera intende approvare, laonde io crederei che si potrebbe redigere l'articolo in questo modo:

« Il Governo del Re è autorizzato a dare piena ed intera esecuzione alla convenzione colla Toscana, relativa all'abolizione dei diritti differenziali sulle bandiere, firmata in Torino il 24 dicembre 1849. »

**D'AZEGLIO, ministro degli esteri.** Il Ministero accetta questa redazione.

**PRESIDENTE.** Havvi alcun altro che intenda parlare? Il signor Elena?

**ELENA.** Non ho più nulla a dire, perchè io volevo proporre lo stesso emendamento formolato or ora dal deputato Farina.

**MICHELINI.** Quando con legge interna aboliamo i diritti differenziali, facciamo cosa utile a noi, cioè ai consumatori delle merci, le quali si possono avere ad un prezzo minore, ed ai commercianti esteri che eseguono tale trasporto, laddove il danno dei commercianti nazionali per tale abolizione non è che temporaneo. Ma quando mercè la reciprocità induciamo le nazioni estere con trattati ad abolire anch'esse i diritti differenziali, facciamo un bene maggiore del doppio, perchè doppia essendo l'abolizione havvi doppio scemamento di prezzo nelle merci trasportate. Io pertanto darò il voto favorevole al trattato colla Toscana. La Camera, che conosce i miei principii di economia politica, non ha bisogno che lo dica.

Manifesterò solamente un dubbio. I cambiamenti finanziari che saranno operati col trattato di cui ci si propone l'approvazione non possono avere luogo che per legge sancita dai tre poteri legislativi.

**RICCI G., relatore.** Io farò osservare al deputato Michellini che le ultime righe della relazione corrispondono appunto a ciò cui esso ora alludeva.

Vi si legge:

« Infatti si occupò infine la vostra Commissione del modo con cui dovesse essere formolata l'adesione che vi viene domandata, ed essa credette, seguendo quanto si è praticato pel trattato di pace coll'Austria, di presentarvela in forma di legge.

« Ho quindi l'onore di proporre col voto unanime della Commissione il seguente progetto, » ecc.

Queste espressioni, a mio credere, indicano abbastanza che lo si è voluto presentare in forma di legge.

**PRESIDENTE.** Se nessuno più domanda la parola sulla discussione generale di questo progetto di legge, s'intenderà chiusa.

Passeremo alla discussione speciale dell'articolo.

**SANTAROSA P., ministro d'agricoltura e commercio.** Ho chiesta la parola solo per accennare ad alcune espressioni inserite nella relazione della Commissione, alle quali credo di avere già preventivamente risposto nella breve esposizione fatta l'altro ieri dei motivi del progetto di legge che ho avuto l'onore di proporre alla Camera per l'abolizione in massima dei diritti differenziali, sia di quelli che pesano sul-

l'importazione di alcune merci nei nostri porti, sia di quegli altri diritti che pesano sui diritti così detti di navigazione. Io vedo qui nella relazione sul trattato di commercio e navigazione colla Toscana espresso dalla Commissione unanime il desiderio che vengano riveduti i regolamenti relativi ai diritti differenziali. Avendo io già preventivamente manifestato come sia intenzione del Governo di venire appunto a proporre una revisione ed una completa riforma di questi diritti di navigazione e di cabotaggio, ecc., spero che la Camera terrà presente aver già il Ministero medesimo fatta questa proposizione e manifestata simile intenzione.

**PRESIDENTE.** Se nessuno chiede la parola, metto ai voti l'approvazione di questo articolo unico, proposto dalla Commissione, emendato dal deputato Farina, e consentito nelle emendazioni sia dalla Commissione che dal Ministero, concepito in questi termini :

« *Articolo unico.* Il Governo del Re è autorizzato a dare piena e intera esecuzione alla convenzione relativa alla abolizione dei diritti differenziali di bandiera colla Toscana, firmata in Torino il 24 settembre 1849. »

(La Camera approva.)

Si passa allo squittinio segreto sul complesso della legge.

Risultamento della votazione :

Votanti . . . . .	153
Maggioranza . . . . .	68
Voti favorevoli . . . . .	152
Voti contrari . . . . .	3

(La Camera approva.)

Prima di riprendere l'ordine del giorno de lettura di una lettera del deputato Teodoro di Santa Rosa, con cui per urgenti affari di famiglia chiede un congedo di dieci giorni.

(È accordato.)

**RISPOSTA DEL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI ALLE INTERPELLANZE DEL DEPUTATO BRUNIER CIRCA GLI STUDI SULLA STRADA FERRATA PER LA SAVOIA.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la risposta del ministro dei lavori pubblici alle interpellanze del deputato Brunier sugli studi a farsi per la strada ferrata di Savoia.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Io credo opportuno d'informare la Camera brevemente sul corso che ha preso questo importante affare dall'epoca in cui si è incominciato a trattare fino ad ora.

Si è incominciato a trattarne fin dal 1845, e fu fatto espressamente venire per questo il signor Maus, il quale poi ha presa la direzione generale dei lavori delle strade ferrate sulle linee che erano state determinate antecedentemente, e che devono essere eseguite a carico dello Stato.

Nel 1845 dunque cominciarono gli studi per vedere come si potessero passare le grandi Alpi. Questi studi sono stati fatti con molta diligenza e molto coscienziosamente; e sono stati fatti non solo dal signor Maus, ma vi sono concorsi anche gli uomini più competenti del paese tanto in fatto di arte tecnica stradale propriamente detta, come nel rispetto geologico e geognostico, per la grande influenza che le condizioni esterne ed interne della catena delle Alpi poteva avere sul rendere più o meno facile questa grande opera.

Vi concorse un uomo, i cui lumi sono da tutti conosciuti, uno dei più distinti geologi d'Italia e d'Europa, il signor Sis-

monda. Vi è concorso anche il sig. Maus che fu sentito quando venne dal Belgio per altre commissioni; uomo anch'esso distintissimo, e dei più competenti giudici d'Europa in questi studi.

Si è indagato dunque prima qual fosse il passaggio più opportuno, e tutti sono caduti d'accordo in questa opinione, che il passaggio più opportuno fosse quello che dalla valle di Bardonnèche va alla valle dell'Arc alquanto più in su di Modane.

In quest'opinione, dico, dopo avere esaminati altri passaggi che erano stati proposti, sono convenuti tutti quelli che ne hanno fatto i più maturi esami. Ma questo non era che un primo studio; e qualunque fosse la linea del varco che era stata creduta più opportuna, ad ogni modo l'impresa diventava grande, perchè il *tunnel*, doveva essere di una grandissima lunghezza.

Si prevedeva già fin d'allora, cioè anche prima di avere fatti rilievi più positivi, che la lunghezza avrebbe variato dai 12 ai 15 chilometri. Ma questi rilievi e studi attinenti all'arte dell'ingegnere ed alla scienza geologica e geognostica che determinavano la scelta della linea non erano sufficienti, perchè risultando il *tunnel* di una così grande lunghezza era evidente che il tempo d'esecuzione sarebbe stato lunghissimo quando non si avessero potuto attaccare che le due estremità del *tunnel* coi mezzi ordinari che fino allora suggeriva l'arte, cioè coi mezzi dei *petardi* o piccole mine. Vuolsi infatti considerare che la condizione idrografica del passaggio è tale che è assolutamente impossibile accelerare il lavoro coi mezzi dei pozzi, perchè questi sarebbero caduti sulla cima delle più alte Alpi in cui sono ghiacci e nevi perpetue, ed avrebbero avuto un enorme profondità, per cui sarebbe stato assolutamente impossibile ottenere dai pozzi il sussidio che nei casi ordinari se ne consegue. Bisognava dunque assolutamente riconoscere che non si potevano attaccare che le due estremità del *tunnel*, e che attaccando queste due estremità coi mezzi ordinari non era probabile che l'opera fosse venuta a compimento, perchè quelli che la intraprendevano non potevano sperare di vederla compiuta durante la loro vita ed avrebbero dovuto commetterla alla futura generazione.

Allora il signor Maus si pose a studiare con molta assiduità se con una macchina di nuova invenzione vi fosse modo di facilitare il lavoro e farlo proseguire più celeremente anche attaccando le estremità sole del *tunnel*. Egli fece sino dal 1845 e 1846 rapporti su questo studio, e fece fin d'allora conoscere che sperava di potervi riuscire. In seguito egli eseguì anche un modello e dirò meglio un archetipo operativo di una parte della macchina che è stato esposto al pubblico, e che esiste tuttora in Valdocco, il quale archetipo di una parte della macchina diede ottimi risultamenti.

A malgrado di questo, il signor Maus, coscienziosamente e con quella capacità grande che lo distingue anche nella parte meccanica, non lasciò studi per perfezionarlo, benchè, come dico, i risultamenti fossero molto soddisfacenti. Questa è stata una delle cagioni che ha protratto e ritardato l'esito decisivo della compilazione di un progetto fatto in modo che possa dar luogo ad un maturo giudizio. Nè si poteva eseguire in vero con maggiore sollecitudine, perchè le produzioni dell'ingegno umano, e specialmente quando si tratta di nuove invenzioni, non si possono misurare nè col braccio, nè colla stadera, e non si può loro quindi imporre termine fisso: bisogna aspettare che l'ingegno che le propone le maturi e le perfezioni. Ad ogni modo, come dico, il signor Maus non ha pretermesso studio e fatica.

Ma sono poi sorte circostanze dolorose che tutti conoscono,

le quali hanno distratto il Governo dall'occuparsi con eguale assiduità di quest'opera, senza però che mai gli studii fossero da lui fatti intralasciare; che anzi il Governo ha dato i mezzi e per fare i rilievi geodetici, e, come dissi, anche per eseguire e perfezionare quel modello che è stato esposto alla vista ed all'esperienza pubblica.

Nell'anno ora scorso verso il principio dell'estate, cioè, se non erro, nel mese di maggio o di giugno, il signor Maus ha presentato il suo progetto completo per la macchina ed ha presentato inoltre i progetti (molto più particolarizzati ed accuratamente calcolati di quel che si esiga ordinariamente in un progetto presuntivo), ha presentato, dico, i progetti di due tratti di strada ferrata che danno accesso al *tunnel*, uno dei quali comincia da Susa e termina all'ingresso meridionale del *tunnel*, l'altro comincia da Modane e termina al suo ingresso settentrionale.

Quando il Governo ha ricevuto questo progetto della macchina e delle linee di accesso egli ha nominato una Commissione composta degli uomini più competenti a giudicarne, presieduta dal mio antecessore ch'era in allora ministro dei lavori pubblici. La Commissione studiò molto accuratamente questi progetti, tanto relativamente alla macchina, quanto relativamente ai due accessi, perchè era troppo evidente che quand'anche vi fosse stata la prospettiva di una felice riuscita nel perforamento del *tunnel*, conveniva di più assicurarsi che si poteva pervenire con sicurezza e con buone linee di strade ferrate alle due imboccature del *tunnel*.

La Commissione ha studiato maturamente, come dissi, questo progetto, ed è appunto perchè un tale studio non poteva farsi seduta stante che fu necessario spendere molto maggior tempo. Gli individui componenti la Commissione hanno avuto la cura di esaminare partitamente il lavoro del signor Maus per poter presentare un ponderato giudizio. E quando i membri della Commissione sono stati bene istrutti della cosa, è stato scelto un relatore che ne facesse il rapporto raccogliendo l'opinione dei vari membri.

Questo rapporto è stato presentato dal relatore poco innanzi che io venissi al Ministero, verso la fine dell'ottobre prossimo passato.

Le conclusioni del relatore furono pienamente favorevoli al progetto del signor Maus, tanto per rispetto al perforamento del *tunnel*, lungo 12,290 metri, come relativamente alla via ferrata di accesso dalle due parti.

Tali conclusioni riferite alla Commissione sono state pienamente accettate dalla medesima, che giudicò in fatto d'arte che la macchina possa riuscire ad ottenere pienamente lo scopo di perforare il *tunnel* e di perforarlo in tempo molto conveniente, cioè in un periodo che si stimò di cinque anni, tenuto conto di tutte le circostanze che potevano ritardare il lavoro.

Questo in quanto al fatto d'arte.

Quanto al fatto d'economia si è anche preso in accurata considerazione l'argomento.

Il *tunnel*, secondo la perizia presentata dal signor Maus, avrebbe importato 13,800,000 lire. Veramente quando si esamini la perizia del signor Maus non si può intaccarla in nessuna parte; e dirò anzi che non vi è spesa o lavoro che non vi sia contemplato e convenientemente contemplato; tutto è stato messo a calcolo secondo l'aspetto che presentavano le circostanze esteriori ed il giudizio pronunciato dai geologi e particolarmente dal signor Sismonda sulla probabile natura interna delle rocce.

Ad ogni modo la Commissione si è fatto dovere di andare indagando quali altre più svantaggiose circostanze impreve-

dute potessero intervenire, e basandosi sulla supposizione che intervengano queste più sfavorevoli circostanze, e principalmente supponendo che, a malgrado di tutta la probabilità di trovar roccia forte atta a dispensare da ogni rivestimento di muratura, si trovino 2000 metri di cattiva roccia che abbisognino di travestimento, ha istituito una nuova perizia, e malgrado ciò ha trovato che il *tunnel* di 12,000 in 13,000 metri incirca non importerebbe più che 22,000,000 di lire. Il qual prezzo, quando si paragoni in proporzione di lunghezza coi prezzi di altre opere simili intraprese in altre parti d'Europa, non solo non è eccedente, ma è moderatissimo. Il che si deve in gran parte alla natura della roccia, la quale se non in tutto, nella principalissima estensione permette di far senza rivestimento; ed in parte al vantaggio grande che offre la macchina del signor Maus, la quale, oltre a far procedere i lavori con molta sollecitudine, li fa procedere con molta economia, perchè con essa si adopera, invece della forza dell'uomo e della polvere, quella delle acque che si trovano tanto a Bardonnèche, come a Modane.

La Commissione adunque ha giudicato che questa spesa, benchè per sè grave, sia ben lontana dall'essere sproporzionata alla grandezza dell'opera considerata in sè stessa, e molto meno a fronte dell'immensa utilità che deriverà dall'aver una linea di strada ferrata continua, che, partendo dal mare di Genova e traversando il Piemonte e la sua capitale, scenderà per la valle dell'Arco nell'ampia valle dell'Issero, e da quivi potrà volgere per ogni direzione in Savoia e quindi in Francia.

Ed in questo giudizio si confermava la Commissione, perchè eccedenti in proporzione dell'utilità non sono nemmeno le spese per i due lunghi accessi valutati insieme 21 milioni di lire circa. Di guisa che tutta la linea da Susa a Modane, il *tunnel* compreso, non importerà, secondo le prime valutazioni di perizia, che 35 milioni, e, nelle supposizioni più sfavorevoli di cui si è discusso, 44 milioni.

In conseguenza la Commissione è stata d'unanime avviso di proporre al Governo di ordinare fin d'ora la costruzione di una delle due macchine nel Belgio, e di dar opera ad uno degli stabilimenti in cui deve lavorare, cioè a quello verso Modane.

Per semplice precauzione la Commissione proponeva al Governo che prima della macchina operativa se ne facesse un archetipo delle dimensioni naturali, il quale archetipo nell'atto stesso che andava eseguendosi avrebbe anche dato luogo a que' perfezionamenti che si sarebbero ravvisati opportuni; la qual cosa fu domandata dallo stesso ingegnere Maus, al quale debbo tributare i maggiori elogi per la maturità di giudizio e per le molteplici cognizioni che egli ha dimostrato anche in questo lavoro.

La Commissione avendo dunque fatto questa proposizione al Governo, il Governo la potrà sottoporre alle deliberazioni della Camera. Ed io posso anticipatamente annunziare che la domanda sarà di 720,000 lire, nelle quali si comprenderanno le spese per la macchina, quelle per lo stabilimento, ed una somma pel primo avviamento del lavoro. Per i quali oggetti, come ebbe già ad avvertire l'onorevole deputato Brunier, era stata già nei bilanci 1846-1847 iscritta una somma di lire 800,000. Se il Parlamento accorderà al ministro di finanze i crediti domandati, in cui entra un assegno di trenta milioni per la strada ferrata, su questo assegno sarà portata la detta spesa di lire 720,000 e quella ulteriore che nello stesso esercizio si potesse fare intorno a questa grande opera.

Il Governo aveva già ordinato, per illuminare il paese, che si pubblicassero tutti gli studii di cui ho discusso, cioè che si

pubblicassero i disegni e i dettagli delle macchine in iscala ridotta, e le memorie del signor Maus e della Commissione; e questo lavoro sarà fra giorni presentato alla Camera.

Io desidero che queste dichiarazioni sieno sufficienti ad appagare il deputato Brunier, e molto più poi desidero che sieno sufficienti per contentare il popolo di Savoia, che, come il signor Brunier diceva, parve s'allarmasse del necessario indugio.

Lo desidero e lo spero, perchè ho una gran confidenza nel criterio del popolo, e credo che quando egli giudica veramente col suo buon senso giudichi bene, e rado s'inganni. (Bravo!)

**BRUNIER.** M. le ministre des travaux publics vient de nous parler plus spécialement du tunnel. Pour moi, je désirerais savoir s'il ne croit pas utile de faire faire les études de Turin à Suse et de Modane à Chambéry, attendu que nous pourrions courir le risque de perdre un avantage immense si nous ne nous attachions, dès ce moment, à connaître les lignes du trajet qu'on devra suivre tant au-deça qu'au-delà des Alpes.

Il me semble qu'en faisant ces études, qui ne sont pas longues, on reconnaîtra que ces chemins seront faciles à exécuter.

A supposer même que l'on vint à rencontrer des difficultés insurmontables dans la perforation des Alpes, toujours serait-il utile de faire les études de ces deux tronçons du chemin de fer projeté, et de les exécuter immédiatement, sauf à décharger les marchandises au pied des monts pour faire la traversée sur voitures.

C'est le seul moyen de conserver à notre pays les avantages dont il a joui jusqu'à ce jour.

**PALEOCAPA,** ministro dei lavori pubblici. Io assicuro il signor deputato Brunier che a questo si è già pensato, e quando la stagione sarà opportuna si faranno gli studi necessari.

Si è fatta un'esplorazione generale per la continuazione della linea dallo sbocco dell'Arc nella valle dell'Isère. Questi sono studi che esigono sì molto tempo, ma siccome la perforazione del tunnel esige cinque anni, egli può star tranquillo che molto prima saranno maturati anche tutti gli altri studi.

In quanto poi alla linea da qui à Susa non c'è difficoltà; si faranno gli studi definitivi anche là.

Dirò poi che sulla linea stessa oltre Modane non vi sono grandi difficoltà nella valle dell'Arc, perchè eccetto a Saint-Michel, dove non se ne può trovare alcuna, in nessun altro sito credo che si trovino grandi difficoltà relativamente a un paese dove s'imprende di passare le Alpi e gli Appennini.

**MARTINET.** M. le ministre des travaux publics nous a annoncé qu'on avait fait les études nécessaires pour pratiquer un chemin de fer à travers le Mont-Cenis ou plutôt à travers le mont qui s'étend de Bardonnèche à Modane. Je voudrais savoir si le Gouvernement, les ingénieurs, la Commission auraient songé à voir s'il n'y aurait pas, dans quelque autre point des Alpes, quelque autre endroit où l'on pourrait obtenir des avantages plus grands soit sous le rapport des dépenses, soit sous le rapport des communications commerciales.

Si ces études ont vraiment été faites ainsi que monsieur le ministre des travaux publics nous l'a annoncé, je lui demanderais qu'il voulût bien charger la Commission d'indiquer les différents points qui ont été examinés afin de faire comprendre aux populations qu'ils n'y a vraiment pas d'autre point plus convenable que celui qui a été choisi de Bardonnèche à Modane.

Cela servira à rassurer le public, attendu qu'il y a chez lui l'opinion qu'il existe d'autres points de communication plus faciles pour les chemins de fer.

**PALEOCAPA,** ministro dei lavori pubblici. Io non posso dir altro se non che questo rapporto è già stampato e presto si pubblicherà.

Nelle memorie di Maus e del relatore della Commissione si trovano i cenni che danno conto del giudizio fatto in favore di questo passaggio.

Questi studi sono stati fatti, lo ripeto, da uomini competenti. Malgrado questo però si possono rinnovare le indagini per tranquillare tutte le opinioni sui due punti sui quali era stato pensato che convenisse meglio praticare il passaggio nella valle dell'Isère, entrandovi per quella dell'Orco e della Dora Baltea.

Ripeto che gli studi fatti avevano condotto alla conclusione che questi due passaggi fossero opportuni; ma che il Governo di già pensò di ripetere anche su essi nuovi studi nella veggente primavera.

Siccome però dall'andar vagando in tanti studi ne nasce una funesta perdita di tempo, in un'opera che esigerà poi cinque anni per essere compiuta, io credo che sia necessario non indugiare intanto a far fare, come diceva, una delle macchine ed a metterla in azione sperimentale verso Modane. Poco così sarebbe perduto nella spesa, anche se un altro passaggio fosse trovato più opportuno (il che non credo), perchè la macchina può portarsi da un sito all'altro; e molto si sarà guadagnato nel tempo che è preziosissimo.

**BRUNIER.** M. le ministre des travaux publics croit qu'il n'est pas fort urgent de faire faire les études que je lui ai demandées de Turin à Suse et de Modane à Chambéry. Je suis d'un avis contraire.

La route par la Savoie a été jusqu'ici la ligne la plus courte de communication de l'Italie avec la France et la Suisse.

Il nous importe de lui conserver cette priorité. Il ne s'agit pas ici de la Savoie seulement, mais bien des intérêts aussi du Piémont et du port de Gènes.

L'Europe se couvre de chemins de fer; des paquebots à vapeur font un service actif dans la Méditerranée entre la France et les côtes méridionales de l'Italie. Ces nouvelles voies de communications nuisent à la nôtre; tous les jours nous perdons une partie de nos anciens avantages.

Le seul moyen d'éviter la concurrence qu'elles nous font est d'exécuter immédiatement les deux lignes de chemins de fer en-deça, comme au-delà des Alpes; car, s'il nous faut attendre cinq ans pour la percée des Alpes, avant de mettre la main à l'œuvre avec les deux tronçons dont j'ai parlé, nous perdrons certainement le commerce de transit dont nos Etats jouissaient.

C'est donc pour ces motifs que j'insiste pour qu'on achève le plus tôt les études générales qui ont déjà été commencées pour le chemin de fer de Turin à Suse et de Modane à Chambéry dont l'exécution est facile et ne saurait éprouver aucune difficulté.

**PALEOCAPA,** ministro dei lavori pubblici. Darò una spiegazione per rettificare il modo con cui furono intese le mie parole.

Io non ho detto punto che non fosse urgente di fare i desiderati rilievi e che per 4 o 5 anni si potessero ritardare. Ho detto che il Governo si occupa già di predisporre questi studi, e che quanto prima la stagione lo permetterà saranno ripresi; ho detto che saranno maturati fra un anno e mezzo al più, e che quindi vi è tutta la sicurezza che pos-

sano essere compiuti per tutta la linea sino all'Isère molto prima che si compia il *tunnel*.

Quanto poi ad intraprendere contemporaneamente anche questi cogli altri lavori per anticiparne l'esecuzione non posso dire altro, se non che quando gli studi saranno maturati, se la Camera avrà conceduti i fondi, tanto più presto si potrà lavorare e tanto prima compiere anche la linea desiderata dall'onorevole signor Brunier.

**MARTINET.** M. le ministre des travaux publics vient de nous dire que le rapport de la Commission dont il a parlé était déjà prêt et imprimé, et qu'il allait être, sous peu, livré au public.

J'en ai du regret, parce que j'ai tout lieu de douter qu'il contienne aussi tous les renseignements propres à éclairer le public relativement aux autres points des Alpes que quelques opinions assez répandues indiquaient comme étant propices au tracé de la route en fer projetée. Mais je crois qu'il n'y aurait pas de difficulté de charger la même Commission de donner et livrer au public un rapport supplémentaire qui fournir ces renseignements.

Je crois ces données indispensables pour édifier le public, afin qu'il lui soit bien démontré avec précision que, soit sous le rapport de la majeure facilité, soit sous celui de la dépense, soit pour la brièveté du trajet, il n'y a pas d'autres points préférables à ceux que vient de nous indiquer M. le ministre des travaux publics.

Car, je le répète, il y a une opinion contraire bien arrêtée et bien répandue dans le public. L'on pense, et avec quelque apparence de raison, qu'il existe quelques autres points plus opportuns pour le tracé de cette route et spécialement ou entre l'Isère et la Doire Baltée, ou même sous le Col du Géant, entre la vallée d'Aoste et Chamounix, où, d'après des données assez positives, l'on pourrait faire gagner une journée entière aux courriers.

J'espère donc que M. le ministre ne se refusera pas à procurer et à livrer au public les renseignements que je demande.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Io lo prego di osservare che la Commissione ha in sua coscienza maturamente studiato la cosa nel senso stesso e nello spirito stesso dei rapporti accennati, e che dessa fu persuasa che la linea scelta sia la migliore; ora per secondare nel miglior modo il promosso dubbio, io credo che non convenga punto incaricare i soli membri della stessa Commissione, ma che il miglior modo sia d'incaricare, come è l'intenzione del Governo, oltre quei membri, anche altri che possano dar la loro opinione sulla proposta questione.

**CAVOUR.** Io non intendo di approvare ciò che il Ministero fece eseguire rispetto agli studi in altre vallate, oltre di quelli che sono stati eseguiti nelle vallate della Dora e dell'Arco; ma io desidererei che questi nuovi studi non portassero nuovi ritardi al progetto già avuto, e che per cercare il meglio si trattasse di fare quanto è più urgente.

Io non ho i dati di fatto necessari per portar un assoluto giudizio, ma mi pare che dalla semplice esposizione della carta geografica non possa sostenersi che, sia la linea dell'Orco, sia quella della Dora Baltea presentino i vantaggi della linea della Dora Riparia e dell'Arco; il giro che si farebbe nella valle dell'Orco per giungere al piede del monte Iserano sarebbe molto maggiore di quello che dovrebbe percorrere la strada se passasse per Bardonnèche; sarebbe forse una strada doppia, e dall'Iserano si giungerebbe in cima alla vallata dell'Orco ad una distanza cinque volte maggiore da Modane.

Dunque mi pare che il voler fare degli studi su quella linea sia un gettare denari. In quanto alla linea della Dora Baltea forse in favore di questa militano maggiori ragioni. Vi sono considerazioni militari e strategiche che possono mettersi in campo in favore di questa, ma, salve queste considerazioni militari e strategiche, mi pare che economicamente non si possa nemmeno fare un paragone tra l'una e le altre linee partenti da Torino per giungere a Reviano.

Delle due linee, quella della Dora Baltea per giungere al passaggio del Piccolo San Bernardo sarebbe maggiore sicuramente di un terzo dell'altra linea. Di più le difficoltà che presentano le valli di Aosta sono gravissime, e basta a dimostrarle l'esistenza dell'attuale strada che è in mediocrissimo stato.

Io credo, senza poterlo asserire assolutamente, che il *tunnel* sotto il Piccolo San Bernardo dovrebbe essere più lungo di quello di Modane; per andare dalla valle della Dora nella valle dell'Isère non vi è altro passaggio che il Piccolo San Bernardo; faccio poi osservare che il monte Géant è forse il passaggio più elevato della catena delle Alpi; egli tocca al monte Bianco, e il perforare il monte Géant mi pare l'opera la più colossale che possa entrare in mente umana. Del resto io non sono abbastanza pratico di quelle località per poterne parlare con assoluta certezza, ma credo che il *tunnel* che si richiederebbe per questa linea dovrebbe essere molto più lungo di quello che è necessario tra Bardonnèche e Modane.

Quindi, senza oppormi a questi studi speciali, io conchiudo col pregare il ministro a volersi contentare di studi generali, dai quali forse potrà risultarne la convinzione assoluta che la linea già stata studiata della Dora Riparia e dell'Arco è fra tutte quella da preferirsi, è la sola forse possibile dal monte Ginevra al lago Maggiore.

Unendomi poi a quanto diceva il signor Brunier, io credo che il ministro potrebbe accelerare gli studi per i due tronchi da Torino a Susa e da Chambéry a Modane, tanto più che quello da Torino a Susa offre poche difficoltà, e l'altro tronco almeno per una parte, cioè da Chambéry ad Aiguebelle, è in gran parte tracciato stante l'arginamento dell'Isère; si potrebbero così senza gravi spese attivare due tronchi di strada, i quali sarebbero, se non di una utilità somma, almeno di qualche giovamento da non trascurarsi per il commercio del Piemonte e della Savoia ed anche per il transito in Francia dei paesi di qua dell'Alpi.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Non ho altro ad aggiungere a quanto ho già detto, se non che quanto alla perdita di tempo gli studi non ne faranno perdere, perchè la proposizione che si è fatta, si è di non sospendere tutto il resto, anzi di eseguire le macchine, anzi di metterle in attività.

Quanto agli studi dei due tronchi di strada, essi si faranno tosto che la stagione lo permetterà, specialmente pel tratto da Modane in là; quanto da qui a Susa, non ne ho parlato, perchè è una cosa facilissima, e gli studi generali sono già stati fatti.

Quanto alle preferenze delle linee, non posso che ripetere che tutti i membri della Commissione unanimemente sono stati d'opinione che i rilievi fatti sinora bastassero ad un sicuro giudizio.

Tuttavolta per accontentare la suscettibilità di ognuno, per accontentare anche molti riguardi militari, ho detto che si faranno studi speciali subito che la stagione lo permetta.

**MICHELINI.** Il ministro dei lavori pubblici ha fatto cenno di una Commissione la quale è stata incaricata d'investigare

se non vi fosse passaggio che riuscisse più utile di quello per Modane onde attraversare le Alpi.

**PALEOCAPA**, *ministro dei lavori pubblici*. Non si studiò; ho detto che si faranno studi.

**MICHELINI**. Io desidererei che in questi studi comprendessero anche altri passaggi, cioè non solamente quelli che si trovano a diritta della strada di ferro che è progettata, ma ancora di quelli che si trovano a sinistra.

Diffatti, tutti sappiamo che le Alpi che cingono l'Italia vanno via degradandosi a proporzione che si allontanano dalle Alpi Pennine da una parte verso l'Adriatico, dall'altra verso il Mediterraneo; ora formano le Alpi Pennine il monte Bianco, il Rosa, e gli altri che loro stanno attorno.

A proporzione che ci allontaniamo da queste alpi e ci avviciniamo verso il Mediterraneo, più facili si presentano i colli che sono da attraversare, e quindi insisto perchè gli studi di questa Commissione investighi se per avventura non vi siano passaggi, i quali, fatto confronto delle spese coll'utilità che ne emerge, non siano da preferire a quelli della Savoia e della valle d'Aosta; io non parlerò della valle di Stura, nè d'altre valli; lascio alla Commissione il decidere, perchè quando la Commissione avrà pubblicata la relazione delle sue investigazioni, allora deciderà chi è superiore al Ministero ed alla Commissione, dico il pubblico.

**CHIÒ**. Nell'ipotesi che questa discussione sia dichiarata esausta, io domanderei la facoltà alla Camera di chiedere una piccola informazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici, la quale avrebbe molta analogia colla questione presente.

**PALEOCAPA**, *ministro dei lavori pubblici*. Se vuol fare un'interpellazione che abbia analogia con quanto oggi si tratta, la pregherei di fissare un giorno apposito.

**BRUNIER**. Je voulais simplement donner cette notion qui combat les doutes élevés par quelques honorables préopinants. Ce qui prouve que le passage de Bardonnèche à Modane est le percé le plus court c'est que les études faites constatent que de Bardonnèche à Modane il n'y a que 12,250 mètres, tandis que la base des autres montagnes est partout plus large; les études générales qui ont été faites à cet égard le constatent suffisamment.

Je cite le parcours de la galerie qui se trouve ainsi le plus court; mais c'est indépendamment des autres avantages qu'offrent les deux vallées auxquelles correspond le tunnel, avantages qui resteront au chemin de fer comme à la route actuelle.

Bien plus, le tracé du chemin de fer donne une économie de 14 kilomètres de trajet en moins que par la route actuelle du Mont-Cénis.

Maintenant j'ajouterai à ce que nous disait toute-à-l'heure l'honorable M. de Cavour relativement à la ligne à construire en Savoie, que la partie qui s'étend de Montmeillan à Aiguebelle me semblerait la plus facile à exécuter de suite en l'envisageant sous le point de vue économique.

En effet le terrain sur lequel ce tronçon doit reposer est de nulle valeur; ce sont des glières conquises par le diguement sur les corrosions de l'Arc et de l'Isère.

Le terrain est parfaitement uni, portant point de percé, point de nivellement, point d'achat de fonds. D'où je conclus que le Gouvernement peut avec peu de frais faire exécuter cette ligne. Il prouvera par là de son ardent désir et de son zèle pour l'exécution de la grande artère de communication qui nous occupe en ce moment.

**CARQUET**. Quand il s'agit d'une question de si haute importance je comprends qu'on doive la considérer moins au

point de vue des intérêts locaux, qu'à celui des intérêts de l'Etat et même de ceux internationaux.

C'est précisément sous ce dernier aspect qu'il importe de connaître si la direction qu'on propose est vraiment la meilleure, non-seulement par la brièveté du parcours, mais surtout par la facilité et la promptitude de l'exécution et par l'économie dans les dépenses.

M. le ministre des travaux publics nous a dit que les études avaient été faites sur différents points de la traversée des Alpes entre la Savoie et le Piémont; et l'honorable M. Michelini nous a indiqué d'autres passages sous les branches moins élevées des Alpes entre le Piémont et la France.

Je commencerai par répondre à cet égard, que ce doit être précisément dans le voisinage des points de jonction des chaînes des montagnes qu'on trouve les passages les plus faciles, parce que là se trouvent les vallées les plus étendues et les plus profondes.

Une autre considération d'intérêt général tend à faire établir le nouveau chemin de fer en Savoie de préférence à une autre direction plus méridionale; c'est que le commerce avec le nord de la France et avec la Suisse a par la Savoie sa route la plus prompte et la plus certaine, car en descendant vers le sud le chemin de fer aurait la concurrence des transports par la Méditerranée, qui sert de débouché aux produits du midi.

Mais outre la ligne qui paraît avoir obtenu la préférence, il y a en Savoie d'autres lignes que l'on pourrait suivre, par exemple, celle qui remonte la vallée de l'Isère pour descendre par celle de la Doire Baltée. Des personnes que j'ai lieu de croire instruites dans l'art de la construction des routes, dans la géodésie et la géologie, m'ont dit que dans ce parcours il y aurait beaucoup moins de travaux d'art à exécuter et que le tunnel principal serait de deux tiers plus court que la percée de Mont-Cénis, c'est-à-dire, d'environ 4 kilomètres. Il se ferait à une hauteur assez faible, entre le Petit Saint-Bernard et le mont Riotour et déboucherait à un tiers de la vallée d'Aoste. Ce tracé présenterait à l'Etat une facilité d'exécution beaucoup plus grande; il abrégèrait sinon le parcours, du moins la durée de l'entreprise, et serait moins coûteux. En faisant ces observations je ne veux pas dire que j'ajoute une foi absolue à ce qui m'a été rapporté; seulement, comme il est de fait que cette ligne n'a pas été étudiée, il me paraîtrait convenable qu'avant de prendre une décision définitive l'on dirigeât de ce côté des études suffisantes, quoique dépouillées des détails minutieux des devis, suffisantes, dis-je, pour prononcer avec connaissance de cause sur cette ligne et celles que peuvent présenter les autres points du territoire.

**MENABREA**. Faisant partie de la Commission chargée d'examiner le projet de chemin de fer à exécuter entre la vallée de Bardonnèche et celle de l'Arc, j'ai pu me convaincre qu'aucune étude n'avait été négligée pour déterminer le point le plus convenable pour franchir la chaîne des Alpes qui sépare le Piémont de la Savoie. A cet égard les populations les plus spécialement intéressées à cette question peuvent être entièrement rassurées, et l'on ne saurait mettre en doute que la ligne adoptée par le Gouvernement ne soit la plus propre à réunir la Savoie à l'Italie, et à faciliter en même temps le développement des relations commerciales.

Il est bien possible que l'on puisse trouver d'autres points sur lesquels les galeries à construire auraient moins de longueur qu'à Bardonnèche; mais en général les vallées qui y conduisent sont peu accessibles, et elles se trouvent situées à des hauteurs si considérables que les chemins qu'on construirait seraient impraticables pendant une grande partie

de l'année à cause des neiges et des glaces qui y séjournent habituellement. — De ce nombre serait la communication qu'on chercherait à établir entre la vallée de l'Orco et celle de l'Isère en débouchant au pied du mont Iséran.

J'ajouterai encore une autre observation: le chemin de fer destiné à réunir le Piémont avec la Savoie doit en outre se prolonger vers la France d'un côté et vers la Suisse de l'autre. Or que l'on jette un coup d'œil sur la carte géographique du pays et l'on se convaincra aisément que la ligne projetée est celle qui offre le moins de difficultés pour atteindre ce double but; en effet, les seuls obstacles que cette ligne présente indépendamment du tunnel sont ceux qui se rencontrent dans le court trajet de Suse à Bardonnèche; partout ailleurs il n'existe aucune difficulté. Je conclus donc que la Chambre peut avoir toute confiance dans les études faites par ordre du Ministère, et je pense qu'il n'y aura pas lieu de revenir sur les projets qui en ont été la conséquence.

**CHENAL.** Je regrette d'être obligé de contrarier M. Menabrea au sujet de l'assertion par lui émise, que des études préliminaires pour le percé des Alpes ont été faites sur toute la chaîne de ces montagnes. M. l'ingénieur Maus a lui-même déclaré à M. le député Martinet que le point du mont Géant, dont on vient de parler n'a point été soumis aux investigations des hommes de l'art.

Dans une question de cette importance il intéresse éminemment au public de procéder avec la plus grande prudence, de connaître, antérieurement à toute entreprise, le passage le plus utile pour tout, celui qui peut apporter le plus d'avantage à l'Etat considéré dans sa collectivité. Il ne s'agit pas seulement de la Savoie et du Piémont, mais encore d'une ouverture qui peut intéresser une partie de l'Europe.

Un tunnel perçant le mont Géant, aboutissant à Chamounix, aurait pour résultat, par le forage projeté de la Faucille, de nous procurer une communication plus prompte de la Méditerranée avec l'Océan en passant par Dijon et par Paris, de se lier plus directement au Havre et à l'Allemagne occidentale, d'abréger les distances qui nous séparent de ces deux points, d'apporter au pays tout entier une vie nouvelle qui serait une source de richesses.

Il serait inutile d'examiner tout ce qui a été affirmé au sujet des observations respectives qui concernent cette intéressante question: tant que des hommes compétents ne nous auront pas éclairé à ce sujet, toute discussion sera illusoire.

J'insiste en conséquence pour que la question soit élucidée dans toutes ses faces, sous tous ses aspects divers, et je me confie à cet égard aux promesses de M. le ministre des travaux publics.

**PALEOCAPA, ministro per i lavori pubblici.** Io non posso che ripetere quanto ho già detto, che questi studii sono stati fatti; che il Governo, quando la stagione glielo permetterà, ne farà fare altri nuovi, e che darà loro tutta l'estensione possibile; e che per accontentare tutte le opinioni è necessario che il risultato sia presentato alla Camera.

In sostanza, la Camera non domanda altro che studii per il miglior fine. Il signor Michelini poi ne ha domandato di quelli i quali escluderebbero la Savoia dal beneficio della strada. Io credo che gli studii saranno fatti in guisa da appagare le opinioni che hanno una prospettiva di vera utilità per tutto lo Stato, le quali opinioni credo che convengano nel non escludere la Savoia dalle linee principali. Faccio poi anche osservare che nella strada d'Aosta vi sono dei vantaggi, ma vi sono anche degli scapiti, e fra gli altri questo: che quando la strada fosse condotta per di là ed arrivasse sino ad Ivrea dove si apre la pianura, è evidente che il corso di questa

strada sarebbe di congiungersi a Novara colla grande linea che va da Novara, attraversando il Po, a Genova, e sarebbe esclusa così la capitale dalla grande linea commerciale.

**PRESIDENTE.** La discussione sopra questa questione è chiusa, ma devo concedere la parola al deputato Chiò che l'ha domandata sopra un altro oggetto.

**CHIÒ.** Nell'ultima Legislatura l'onorevole deputato Cavour aveva mosso un'interpellanza al ministro dei lavori pubblici relativamente al tratto di strada ferrata che deve congiungere Alessandria ad Arona. La Camera sa come trovasi presentemente in corso d'esecuzione questo tratto di strada, il quale, secondo l'attuale progetto, deve seguire la direzione di Valenza, sarebbe ancora utile, sotto il punto di vista economico, di abbandonare la cominciata linea, ed appigliarsi a quella per mezzo della quale la strada in discorso passerebbe per Casale e Vercelli.

Io sono ben lontano dal voler decidere su due piedi questa questione così grave ed importante. Ma ricordo che quando essa fu messa in campo dall'onorevole deputato Cavour, gravissimi argomenti furono addotti e da una parte e dall'altra, a tal punto da rendere ben difficile e dubbiosa la decisione della controversia. Quindi molto opportunamente il ministro de' lavori pubblici per illuminare l'opinione pubblica, e soprattutto per andare incontro ai dubbi e scrupoli nati negli animi di diversi cittadini delle provincie di Vercelli e di Casale, aveva promesso di rendere pubblici gli studii intrapresi dalla Commissione incaricata di elaborare il progetto del tratto di strada ferrata di cui discorriamo. Io porto opinione che la pubblicazione di questi studii sia pure oggidì della massima importanza sotto più punti di vista. Pertanto mi volgo al signor ministro pregandolo di voler pubblicare tali studii, o lavori preparatorii che si vogliano chiamare, nel più breve termine possibile, e di comunicarli soprattutto al Parlamento, affinché questi possa deliberare sopra un argomento il quale, sebbene sia già stato intaccato, direi così, sotto l'aspetto pratico, pur è forse ancora suscettivo di importanti modificazioni nell'interesse di tutte le provincie dello Stato.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Io prendo la parola per ripetere quello che ho detto un momento fa, cioè, che questa sua interpellanza non ha nessuna relazione col soggetto della questione. E perciò, non perchè io mi trovi imbarazzato a rispondere, ma perchè ho preso per norma, e non credo di essere obbligato a rispondere su due piedi a questioni di tanta importanza, pregherei il signor deputato Chiò a fissare un giorno per questa sua interpellazione.

**CHIÒ.** Io non ho fatto la mia domanda perchè il signor ministro mi rispondesse sul merito della questione; il solo mio scopo era di pregare il signor ministro di voler rendere pubblici quegli studii, conformemente alla promessa fatta nell'ultima Legislatura dal ministro che allora reggeva i lavori pubblici.

**PRESIDENTE.** Siccome nessun ministro è tenuto a rispondere su due piedi a qualunque interpellazione, giacchè il signor ministro ha chiesta una dilazione, così io chiederei qual giorno intenda fissare.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Posdomani.

**PRESIDENTE.** S'intenderà fissato per dopo domani.

#### RELAZIONE DI PETIZIONI.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno sarebbe esaurito, ma siccome vi sono molte relazioni di petizioni, così, se la Camera lo crede, si potrebbe passare a queste. (Sì! sì!)

(Petizioni che non hanno più scopo.)

**FARINA PAOLO, relatore.** Tra le petizioni da comprendersi tra quelle il cui scopo è cessato ravvisò la Commissione doversi includere le seguenti:

Petizione 753. Sciolla Luigi. Dichiararsi incapaci di qualunque impiego tutti gli ufficiali italiani che militeranno nelle file dello straniero;

Petizione 756. Lo stesso. Chiamarsi l'imminente classe di leva, ed i coscritti assegnati ai vari corpi;

Petizione 778. Laguzzi Sebastiano. Doversi accordare il sussidio di soldi 8 al giorno ai soldati che dopo la campagna ritornarono alle loro case nella stagione invernale;

Petizione 779. Reineri Costanzo, già uditore di guerra. Chiede d'essere conservato nella carica che aveva di uditore di guerra della divisione lombarda;

Petizione 795. Carruti Giuseppe. Si riconosca il Governo dell'Italia centrale, e si sopprimano le dogane tra gli Stati italiani;

Petizione 881. Deferrari Cesare, sottotenente, di Vezzano. Muove lagnanze sugli ufficiali superiori di quel battaglione di guardia nazionale;

Petizione 886. Questa è relativa agli ufficiali della guardia nazionale mobilitata, ma non è riferita per intero nel catalogo;

Petizione 892. Anche questa è relativa alla guardia mobile, non è riferita esattamente, ma è relativa alla guardia mobile come l'antecedente.

Vi sono ora petizioni che riescono inutili per essere affatto identiche ad altre petizioni, sulle quali la Camera ha già deliberato; tali sono le seguenti, cioè:

Petizione 297, identica alla petizione 149 trasmessa dalla Camera al Ministero dell'interno;

Petizione 815, identica alla petizione numero 26 trasmessa dalla Camera al Ministero di grazia e giustizia;

Petizione 1088, identica alla petizione 852 trasmessa pure dalla Camera al Ministero di grazia e giustizia;

Petizione 1089, identica alla petizione 754, sulla quale la Camera adottò l'ordine del giorno;

Petizione 1121, identica alle petizioni 878 e 206 depositate agli archivi e trasmesse al Ministero di grazia e giustizia;

Petizione 1075, identica alle petizioni numero 70 e 569 sulle quali la Camera adottò l'ordine del giorno;

Petizione 1160, identica alla petizione 931, che la Camera mandò a depositarsi negli archivi della Camera;

Petizione 1161, identica alla petizione 392 trasmessa dalla Camera al Ministero dell'interno;

Petizione 1094, identica alle petizioni 812 e 915 sulle quali la Camera passò all'ordine del giorno;

Petizione 1296, identica alle petizioni 869, 1291 e 586, l'ultima delle quali fu già dalla Camera trasmessa al ministro di grazia e giustizia;

Nella petizione 1509 varii soldati di Napoleone chiedono si dia corso alla petizione con cui instavano per la reintegrazione delle loro pensioni; identiche petizioni furono già inviate al ministro di guerra;

Petizione 1410, identica alla petizione 1053 sulla quale si passò all'ordine del giorno;

La petizione 1054, identica alle petizioni 1515 e 859, tutte e tre riflettenti la spedizione della petizione 512, la quale già da molti mesi venne inviata al Ministero degli interni.

Infine la petizione 1661, identica alla petizione 1518, su cui la Camera deliberò il deposito negli archivi.

**VALERIO L.** Tra le petizioni che vennero collocate nella categoria di quelle che non presentano più alcuna opportunità io veggio quella portante il numero 779, con cui il signor Reineri chiede di essere reintegrato nella carica di uditore di guerra nella divisione lombarda.

Forse per collocare quella petizione in questa categoria la Commissione avrà avuto delle nozioni particolari; forse avrà già ricevuto quest'impiego il signor Reineri; potrebbe però darsi che ci fosse qualche atto d'ingiustizia per cui gli fosse stato negato quell'impiego. Comunque sia io non vedo il perchè non si debba fare una relazione particolare.

**FARINA P., relatore.** Il fatto è questo. La petizione 779 venne presentata quando la divisione lombarda esisteva ancora; ora la divisione lombarda non esistendo più, non credette la Commissione fosse ancora il caso di dar corso a questa domanda. Questo fu l'unico motivo che ha determinata la Commissione.

**VALERIO L.** Se non esiste più la divisione lombarda, esistono ancora i posti di uditori di guerra: se questo signor Reineri potesse aver diritto ad uno di questi posti, non bisognerebbe privarcelo; epperò io crederei che questa petizione debba essere nuovamente esaminata.

**FARINA P., relatore.** Io per me non mi oppongo: ma faccio osservare che il motivo, come dissi, che aveva determinato la Commissione a collocare questa petizione fra quelle che avevano cessato di avere opportunità, è perchè il signor Reineri chiedeva di essere riammesso in un impiego l'esistenza del quale è cessata; per conseguenza la sua petizione rimaneva senza scopo.

Se esso avesse chiesto di essere ammesso in un altro impiego, allora lo scopo sarebbe tuttavia vigente, ma chiedendo di essere riammesso nell'impiego di uditore di guerra nella divisione lombarda, ora che la divisione non esiste più, la Commissione ha creduto che questa petizione avesse perduto il suo scopo.

Se il petente intenderà modificare la sua domanda, potrà porgere un'altra supplica per avere un impiego equivalente; ma la Commissione non ha creduto che si possa concedere un posto che più non esiste.

**PRESIDENTE.** Domanderò al signor deputato Valerio se insiste nella sua proposta.

**VALERIO L.** Io pregherò il signor relatore, se esiste ancora la petizione, di voler dare lettura di un brano della medesima, onde conoscere se il petente reclama contro un'ingiustizia, ovvero se trattasi di una semplice domanda del posto di uditore di guerra. Dico ciò perchè si è fatta sulla petizione di cui è caso un'apposita relazione. In caso poi che il petente domandi d'essere conservato nel posto di uditore di guerra nella divisione lombarda, allora resta inutile ogni ulteriore provvidenza.

**FARINA P., relatore.** Darò lettura della parte più rilevante della petizione Reineri:

« Reineri Costanzo, già cancelliere ed uditore di guerra della divisione lombarda, attuale tenente nel 21° reggimento di linea accantonato in Acqui, ha l'onore di esporre aver egli, seco lui giunto il suo germano, consigliere presso il magistrato di appello di Casale, umiliato ricorso al regio trono il 18 precorso gennaio, col canale della segreteria di Stato per gli affari della guerra, supplicando S. M. acciò per tratto discorran favore si degnasse convalidare la nomina fatta in capo del supplicante, di uditore di guerra della divisione lombarda, coll'ordine del giorno del signor generale Ramorino del 2 scorso novembre. »

**VALERIO L.** Stando così la cosa, io ritiro la mia propo-

sta. Vorrei solo chiedere quale sia la risoluzione che presenta la Commissione per le petizioni della seconda categoria, se, cioè, queste debbano avere la stessa risoluzione che ebbero in casi identici; se cioè, allo stesso modo di quelle che furono mandate ai ministri, siano mandate di nuovo ai ministri, e allo stesso modo di quelle che furono deposte negli archivi, siano deposte negli archivi, e per quelle su cui si adottò l'ordine del giorno, si passi all'ordine del giorno.

**FARINA P., relatore.** Credo di sì: almeno questa è l'idea della Commissione. Siccome la Camera ha già deliberato su tutte queste petizioni, la Commissione credette che fosse superfluo di chiedere una nuova deliberazione della Camera su queste, mentre identici sono i termini, identiche le cose richieste. Generalmente questi petenti vedendo che si ritardava la spedizione delle loro petizioni, hanno creduto che si fossero smarrite, e che fosse opportuno di presentarne altre.

La Commissione osservando che le precedenti Legislature hanno già provveduto su queste petizioni, ha creduto che fosse superfluo di promuovere una nuova deliberazione sulle petizioni medesime, e si riporta e conferma le deliberazioni in proposito prese dalla Camera antecedentemente.

**VALEARIO L.** Osservo che questo precedente potrebbe essere un poco pericoloso, perchè potrebbe avvenire che le persone le cui petizioni furono inviate al Ministero, non vedendo alcuna risoluzione invitino una nuova Legislatura ad una nuova risoluzione. Questa nuova risoluzione può dar luogo ad una discussione che può portare la Camera e il Ministero a cognizione di nuovi fatti, per cui possa rinnovarsi la risoluzione, o passa questa mutarsi o ricevere un aumento di importanza.

Io non insisto molto sopra questa cosa, ma non vorrei che la Commissione delle petizioni, coll'adottare questo precedente, stabilisse un ordine di relazioni per cui venisse violato il diritto di quei petenti i quali credessero di essere in diritto, od utile di presentare una seconda petizione.

Io prendo atto soltanto della dichiarazione che sono semplici petizioni duplicate, ed osservo nello stesso tempo che non debbe tal precedente servir di norma nella relazione delle Commissioni delle petizioni.

**FARINA P., relatore.** Ho l'onore di far presente a questo riguardo che se le petizioni esprimessero che le petizioni sullo stesso oggetto erano già state presentate alla Camera, e che la Camera non vi avesse provveduto, o che il ministro al quale erano state trasmesse non vi avesse provveduto, io mi sarei fatto un dovere di renderne conto alla Camera.

Ma le petizioni intorno alle quali è richiesto che vengano iscritte come inutili, non sono che ripetizioni di petizioni antiche senza aggiunta di veruna circostanza o lagnanza a riguardo della Camera o del Ministero. Conseguentemente mi pare che non si possa ad esse applicare l'osservazione che venne in genere giustamente fatta dal deputato Valerio, imperocchè, torno a dirlo, queste petizioni non inducono alcuna lagnanza che non vi sia stato provveduto dalla Camera o dal Ministero.

Le uniche che inducono questa lagnanza sono quelle che ho specificate, cioè, la petizione numero 1054 identica a quelle 1818 e 1869, le quali tutte e tre si lagnano che la Camera non abbia data veruna provvidenza sulla petizione numero 512, la quale già da molti mesi, e credo anzi da più di un anno, venne inviata al ministro dell'interno. Però non si lagnano che il ministro dell'interno non abbia provveduto; si lagnano che la petizione numero 512 non sia stata alla Camera riferita.

**PRESIDENTE.** Pongo ai voti le conclusioni della Commissione.

(Sono approvate.)

**FARINA P., relatore.** Petizione 208. Fornari Bartolommeo insta che si accerti la verità della diceria che Radetzky si procurasse per 6 mila lire il piano del fatto del 29 maggio 1848 prima della battaglia.

La difficoltà somma di accertare il fatto denunziato sopra semplici vociferazioni, e senza speciale appoggio d'indizi o deposizioni concludenti ed attendibili, e la considerazione che esiste già una Commissione d'inchiesta sui fatti occorsi nell'ultima guerra, persuadono la Commissione a proporvi su questa petizione l'ordine del giorno.

**PRESIDENTE.** Non v'essendo opposizione, pongo ai voti queste conclusioni sulla riferita petizione.

(Sono approvate.)

**FARINA P., relatore.** Petizione 690. Questa petizione è assai poco intelligibile: vi sono dei testi di sacra bibbia e cose simili, e conchiude in genere che la Camera pensi ad alleviare i mali dell'umanità.

Questa conclusione è così vaga che la Commissione credè di proporre l'ordine del giorno.

**PRESIDENTE.** Pongo ai voti queste conclusioni per l'ordine del giorno.

(Sono approvate.)

**FARINA P., relatore.** Petizione 1901. Rappresentavano con petizione presentata il 5 dello scorso novembre 54 individui titolari delle cedole iscritte nel debito pubblico di Sardegna, creato col regio editto 21 agosto 1858, soffrire essi danno contro lo stabilito nell'editto medesimo:

1° Per il ritardato pagamento degli interessi;

2° Perchè tali pagamenti si effettuano in carta e non in moneta nobile com'è pattuito;

3° Chiedono che vengano o realizzati a mani dei titolari favoriti dalla sorte i capitali delle cedole colpite nella estrazione del settembre 1848, o di quelle che verranno estratte nella prossima intimita estrazione, egualmente in moneta sonante, o che vengano in tali monete pagati gl'interessi corrispondenti a tali capitali estratti e da estrarre senza alcun ritardo.

La Commissione, considerando che fondate in ragione apparirebbero le domande dei ricorrenti circa il pagamento degl'interessi dei capitali estratti; che sebbene non fondata in diritto appaia la pretesa della esclusione dei biglietti di banco dai pagamenti suddetti, pure l'uso adottato dal Governo di fare consimili pagamenti in scudi effettivi può rendere degna di riguardo anche consimile domanda dei ricorrenti, vi propone la trasmissione della presente petizione al ministro di finanze, acciò abbia alla medesima il dovuto riguardo.

(Messe ai voti queste conclusioni, sono approvate.)

Petizione 1980. Bollati Guglielmo, di Savigliano, espone avere in seguito alle riportate ferite conseguita dal Governo francese una pensione di lire 47; dopo il 1814 essersi rifugiato in Italia, come egli dice, per trovarvi lavoro, ed ivi essere rimasto per 15 anni.

Ritornando in Piemonte, conseguì nel 1831, sebbene per il regolamento in allora vigente riconosca che non vi aveva alcun diritto, la reintegrazione della propria pensione.

Chiede ora gli vengano sborsati gli arretrati scaduti durante i 15 anni di sua assenza dai regi Stati.

La Commissione, considerato non avere la Camera mai accolte le domande di pensioni arretrate, e che il ricorrente avendo inoltre abbandonato lo Stato per lungo tempo vi

avrebbe diritto ancor minore degli altri, vi propone l'ordine del giorno.

(Messe ai voti queste conclusioni, sono approvate.)

Petizione 1945. Mischiato Paolo, di Montechiaro, narra avere per otto anni militato nell'armata francese, essere stato ferito, fatto prigioniero e condotto in Inghilterra. Tornato in patria nell'estate 1814, non pensò a chiedere pensione: ma ora logoro dagli anni narra avere cogli opportuni documenti ricorso al Ministero per conseguirla. Chiede l'appoggio della Camera alla sua domanda.

La Commissione, considerato che la prigionia sola del Mischiato gli avrebbe tolto l'adito ad avere la pensione dal Governo francese; che la prigionia è una disgrazia dipendente da forza maggiore e non certamente imputabile al ricorrente; che dal suo luogo silenzio non si può trarre argomento di prescrizione contro di lui per la massima che in *facultativis non currit praescriptio*, crede di proporvi l'invio al Ministero della guerra con raccomandazione di avervi l'opportuno riguardo.

(Messe ai voti queste conclusioni, sono approvate.)

Petizione 1981. Rappresenta Anna Manassero, di Vercelli, vedova dal 31 marzo 1848 di Giuseppe Clement, soldato di Napoleone, ferito, e giubilato con lire 150 vitalizie, essere il defunto di lui marito stato nel 1816, per arbitraria misura, privato intieramente della pensione che godeva mediante una gratificazione per una volta tanto di lire 100. Chiede gli vengano corrisposti gli arretrati dal 1816 in poi.

Sebbene appaia sommamente ingiusta e quindi degna di riparazione la privazione totale della pensione avvenuta nel 1816, a carico del Giuseppe Clement, pure, indipendentemente anche da altre considerazioni, non giustificando la vedova esponente la qualità di erede del defunto Clement, senza la quale non può venire ammessa a percepire nè in tutto, nè in parte le pensioni arretrate, e che dovevano decorrere a favore del suo defunto marito, la Commissione vi propone l'ordine del giorno.

(Queste conclusioni messe ai voti, sono approvate.)

Petizione 2042. Narra Savio Giovanni Battista, da Volpiano, avere militato nell'armata francese; avervi riportato varie ferite, ed essere in essa stato destinato al 50° battaglione dei veterani. Ma scioltosi questo nel 1814, rimase il ricorrente senza verun sussidio sino al 18 agosto 1819, in cui gli fu accordata la pensione di lire 54. Dice insufficiente la pensione, e chiede:

1° Un'indennità per gli anni 1814, 1815, 1816, 1817 e 1818;

2° Un congruo aumento sulla pensione, o di essere ammesso nel corpo dei veterani invalidi in Asti.

La Commissione, considerando che il petente non aveva conseguita veruna pensione sotto il Governo francese, e che quindi non sarebbe il caso di accordare i proposti arretrati; che per il caso di insufficienza di pensione concessa dal suo Governo o di ammissione al corpo dei veterani invalidi in Asti, non è il caso di dirigersi preventivamente alla Camera, ma sibbene al Ministero, e che nel solo caso di indebito rifiuto del medesimo potrebbe ricorrere alla Camera, vi propone di passare all'ordine del giorno.

(Messe ai voti queste conclusioni, sono approvate.)

**NOVELLI**, relatore. Avrei alcune petizioni da riferire anch'io, se la Camera lo desidera. . .

*Varie voci.* Sì! sì!

**NOVELLI**, relatore. Petizione 750. Scagno Luigi, di Vinadio, chiede che vengano ammessi all'esercizio del diritto di elezione dei deputati tutti i padri di famiglia celibi od am-

mogliati, paghino o non paghino censo alcuno, escluso il voto universale.

La Commissione, ritenute le precedenti deliberazioni della Camera in ordine a consimili materie, vi propone di passare all'ordine del giorno.

(Messe ai voti queste conclusioni, sono approvate.)

Petizione 504. Il teologo Giuseppe Giuliano, di Torino, propone che si stabilisca la punizione del carcere da uno a tre mesi a tenore dell'articolo 215 del Codice penale per mancanze di subordinazione ai genitori di giovani minori di anni 18; e chiede che vengano puniti per fatti delittuosi secondo le norme sancite dal Codice penale. Ove poi siano recidivi, massime ai dediti al vagabondaggio e privi di mezzi di sussistenza, propone che siano posti in case correzionali sino all'anno ventunesimo dell'età loro, od almeno finchè abbiano appreso un mestiere, o veramente dato saggio di ravvedimento.

Quindi adducendo che la legge proibitiva dell'arresto personale, tranne di chi è colto in *flagrante*, favorisce eminentemente i birbanti, ed è cagione dei moltiplicati odierni ladroncelli e grassazioni, propone che una tal legge venga modificata, e sia stabilito che chiunque sia sospetto per ozio o vagabondaggio possa esser richiesto dai reali carabinieri dell'esibizione della carta di sicurezza; in difetto sia almeno tale individuo assoggettato a dar cauzione in persona d'uomo probe e risponsale.

Quanto alla prima parte essendo già provveduto all'urgenza colle leggi veglianti, la Commissione vi proporrebbe di passare all'ordine del giorno.

Quanto alla seconda, risultando alla Commissione che si sta dal Ministero dell'interno preparando una legge per la pronta repressione di tali delitti, la Commissione vi proporrebbe di trasmettere la petizione al detto Ministero.

**PRESIDENTE.** Poigo ai voti queste due conclusioni della Commissione così divise: cioè, quanto alla prima parte per l'ordine del giorno, quanto alla seconda parte per la trasmissione al ministro degli interni.

(La Camera approva.)

Petizione 776. Il sacerdote Filippo Boriglione, già minore osservante, avendo rapportato breve pontificio di secolarizzazione, ricorre perchè gli sia dichiarato lecito di godere dei diritti di successione, non ostante il rifiuto di monsignor di Nizza marittima di accettarlo nella sua diocesi, sebbene egli sia nativo di quella.

La vostra Commissione, ritenuto che al godimento dei diritti dal petente invocati provvedono le leggi, qualora il breve di sua secolarizzazione sia munito dell'*exequatur*, senza che ostar vi possa qualsiasi rifiuto dell'Ordinario, vi propone di passare all'ordine del giorno.

(Messe ai voti queste conclusioni, sono approvate.)

Petizione 554. Ventun abitanti di Crana, provincia di Domodossola, narrano che quei di Santa Maria, capo di mandamento, con raggiri e mali maneggi tentano di escluderli, e li hanno esclusi dal partecipare tanto all'amministrazione comunale, quanto alle elezioni dei consiglieri provinciali e divisionali, e chiedono l'annullamento delle elezioni già seguite, e l'uguagliamento in numero dei consiglieri d'ambi i paesi di Crana e Santa Maria, uguali di popolazione.

La vostra Commissione, ritenuto che qui si tratterebbe di raddrizzare un torto che i ricorrenti dicono d'aver sofferto, il che spetta all'autorità superiore di provvedere, ed alla quale non consta abbiano i medesimi avuto ricorso, vi propone di passare all'ordine del giorno.

(Messe ai voti queste conclusioni, sono approvate.)

Petizione 457. Giordanino Felice, già segretario d'intendenza, chiede in vista dei lunghi suoi servigi prestati dal 1798 al 1836, della sua avanzata età con famiglia, gli venga aumentata proporzionalmente a detti suoi servigi la pensione di lire 645 annue di cui è provvisto. Dice che i documenti a corredo di tale sua domanda esistono presso l'azienda generale di finanze ove furono da lui trasmessi

La Commissione vi propone la trasmissione al Ministero di finanze della presente petizione perchè vi si abbiano gli opportuni riguardi.

(Messe ai voti queste conclusioni, sono approvate.)

Petizione 559. Paolucci Andrea, narrati in una lettera indiritta al signor presidente i gravissimi danni che dall'infezione sifilitica derivano alla società ed alle famiglie, propone che, massime nelle grandi città, vengano, salva la morale, sorvegliati i postriboli, onde il morbo soverchiamente non si diffonda, e che si nomini nel seno della Camera una Commissione composta d'uomini dell'arte salutare e di economisti, per procedere al più presto alla compilazione d'un relativo regolamento.

La Commissione, considerato che il Ministero dell'interno avendo i mezzi opportuni per tale importante oggetto può provvedere come meglio sarà ravvisato, vi propone la trasmissione della petizione allo stesso Ministero.

(Messe ai voti queste conclusioni, sono approvate.)

Petizione 552. Ducloz Luigi, fregiato di più decorazioni nazionali ed estere, già direttore principale della posta in Genova, espone d'essere stato ingiustamente collocato a riposo mentre era ancor abile al servizio, e provveduto di pensione a questo non corrispondente.

Non essersi voluto dal Ministero degli esteri far conto di tutti i suoi servigi d'anni 56, malgrado i fatti reclami.

Non essersi creduto di menargli buoni quelli prestati nel regno d'Italia in Milano dal 1809 al 1814, tuttochè le regie patenti dell'11 settembre 1819, con cui fu nominato direttore particolare delle regie poste, ne contengano l'implicita indicazione.

Essersi infine ommesso di tenergli conto del danno patito, quando nell'anno 1821, a motivo de'suoi liberali sentimenti,

veniva da questa capitale traslocato alla direzione di Alessandria, con perdita di lire 1000 annue durante il periodo di anni 19, in cui colà rimase in impiego.

Perciò ricorre alla Camera e chiede vengano raddrizzati li finora inutilmente esposti suoi torti, o col restituirlo al suo impiego, ovvero coll'aumentargli l'assegnata pensione di lire 5000 in proporzione della sua carriera, ed avuto riguardo al danno qui dianzi accennato.

La Commissione, ritenuto che la pensione di ritiro al petente venne stabilita a tenore dei regolamenti relativi; che non potevasi aver riguardo agli anni d'impiego che esso allega d'aver prestati sotto il già regno d'Italia quando egli stesso confessa di non poterne addurre prova; che le espressioni generiche usate nella regia patente del 1819, dal petente invocata, non bastano a supplire al difetto di prova risultante dai registri dell'amministrazione del Ministero, massime da che le medesime sembrano riferirsi piuttosto all'impiego allora coperto in Novara dal di lui genitore che ad esso stesso;

Che i danni cui il petente dice essere andato soggetto per causa dei movimenti politici avvenuti nel 1821, se possono meritargli qualche riguardo qualora fossero accertati, non valgono in concreto a variare l'applicazione del regolamento per l'ammontare della pensione di giubilazione, e che perciò nell'operato del Ministero degli affari esteri non si verifica alcuna violazione di diritto, vi propone di passare all'ordine del giorno.

(Messe ai voti queste conclusioni, sono approvate.)

La seduta è levata alle ore 5.

*Ordine del giorno per la tornata di domani :*

- 1° Relazione di Commissioni, se ve ne saranno in pronto;
- 2° Discussione sul progetto di legge per l'applicazione del sistema metrico-decimale alla vendita delle polveri e piombi;
- 3° Sviluppo della proposizione Michellini-Fagnani.