

TORNATA DEL 26 FEBBRAIO 1850

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE PINELLI.

SOMMARIO. *Atti diversi — Discussione del progetto di legge per l'appannaggio di S. A. R. il duca di Genova — Proposizione sospensiva del deputato Daziani — Opposizioni del relatore Vincenzo Ricci — Approvazione della proposizione sospensiva — Relazione e discussione sulla petizione 2297 del municipio di Genova sulla strada ferrata da Alessandria al lago Maggiore — Esposizione ed osservazioni del ministro dei lavori pubblici — Opinioni del deputato Fagnani — Osservazioni e ragguagli del deputato Cavallini, e suo ordine del giorno motivato — Ordine del giorno motivato del deputato Tecchio — Osservazioni del deputato Cavour, e nuove dichiarazioni e spiegazioni del ministro dei lavori pubblici — Osservazioni dei deputati Iosti e Valerio L. — Ordine del giorno motivato del deputato Mellana — Chiusura della discussione — Approvazione dell'ordine del giorno motivato della Commissione.*

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

CAVALLINI, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente.

ARNULFO, segretario, espone il seguente sunto delle petizioni ultimamente presentate alla Camera:

2314. Carmagnola Giovanni Battista, elettore di Carignano, suggerisce l'adozione di varie provvidenze onde diminuire i casi d'idrofobia nei cani, e procurare al tempo stesso, fissando un tributo sui medesimi, un reddito alle finanze dello Stato.

2315. Antonione Giuseppe, dimorante in Alfiano, provincia di Casale, già bass'ufficiale applicato allo stato maggiore della guardia imperiale francese, lagnandosi d'aver ricorso più volte inutilmente al Ministero onde ottenere un posto nella regia armata, chiede che la Camera gli accordi un impiego nella pubblica amministrazione, o gli dia quell'altra destinazione che le sarà più benevisa.

2316. Torta Lorenzo, ex-massaro del pievano di S. Gregorio della città di Cherasco, narrando che non potè mai ottenere dal citato parroco i conti del prodotto della vendita de' suoi mobili fatta col mezzo degl'incanti in conseguenza di provvedimenti giudiziali, chiede che s'inviti il vescovo d'Alba a prescrivere al suddetto parroco la pronta rimessione di detti conti e delle carte relative.

2317. Quartara Angiolina, di Andora, vedova di Morena Emmanuele, caporale nelle armate francesi, chiede che le si conceda la metà della pensione di cui godeva suo marito, onde poter sollevare dalla miseria i suoi cinque figli.

2318. Giusta Giuseppe Antonio, domiciliato a Mondovì, già soldato nelle armate francesi, chiede d'essere compreso nel numero di coloro che saranno reintegrati nelle loro pensioni.

2319. Castagneto Giacomo, residente in Genova, sottotenente negli invalidi, chiede si riferisca d'urgenza la sua petizione 1899, e si prenda la medesima deliberazione già adottata sulla petizione 700 che fu inviata al Ministero della guerra.

(La Camera non essendo in numero, si procede all'appello nominale, il quale viene interrotto dacchè sorvengono deputati a comporre il numero richiesto per deliberare.)

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. La Camera essendo presentemente in numero, sottopongo alla sua approvazione il processo verbale della seduta precedente.

(La Camera approva.)

PATERI. Colla petizione 2314 G. B. Carmagnola, lamentando i frequenti casi d'idrofobia derivanti dalla morsicatura di cani arrabbiati, chiede si diano energici provvedimenti atti ad antivenire sì funesti accidenti.

Propone eziandio che, ad accrescere i redditi dello Stato, s'imponga un tributo su tali animali. L'importanza di questa petizione è tale che non dubito vorrà la Camera dichiararla d'urgenza, siccome ne la prego.

(La Camera approva.)

BERTOLINI. Certo Borgnino, colla petizione 2311, di cui si è letto il sunto in uno degli scorsi giorni, chiede che gli sia restituito il suo figlio il quale trovasi ora sotto le insegne militari. Egli crede di avere per sè il testo dei regolamenti militari. Vede la Camera che questa petizione ha un carattere d'urgenza; perciò la pregherei a volerla decretare tale.

(La Camera dichiara l'urgenza.)

LANZA. Ieri si è riferito il sunto di una petizione sporta dal signor professore Morelli, già stenografo alla Camera, colla quale domanda di essere rimborsato di una somma che gli sarebbe ancora dovuta pel suo servizio stenografico.

Io credo che la Camera debba procurare di soddisfare, se veramente vi sono dei motivi, questa sua dimanda, la quale la interessa fino ad un certo punto.

Per conseguenza la pregherei di voler decretare d'urgenza questa petizione.

(La Camera dichiara l'urgenza.)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porterebbe la relazione dell'elezione del collegio di Lanzo; ma sento che mancano ancora dei documenti.

AUDISIO. Mancano dei verbali.

DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER L'APPANNAGGIO DEL DUCA DI GENOVA — SOSPENSIONE.

PRESIDENTE. Allora l'ordine del giorno porta relazioni di Commissioni, se ve ne hanno in pronto.

Non essendovene, si procede alla discussione del progetto n° 5, per l'appannaggio del principe Ferdinando Maria duca di Genova.

Esso è così concepito. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 53.)

DAZIANI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il deputato Daziani ha la parola.

DAZIANI. Per le stesse ragioni esposte l'altro giorno sono oggi a proporre di sospendere la discussione di questo progetto di legge per invitare il Ministero a deporre sul tavolo della Presidenza lo stato attivo e passivo del patrimonio privato del duca di Genova ed i testamenti del re Carlo Felice e della regina Maria Cristina di lui consorte, a meno che questi documenti non fossero già stati particolarmente comunicati dal Ministero al relatore della Commissione, il quale potrebbe in allora farlo conoscere esso stesso alla Camera, come già si praticò nelle passate sedute.

Signori, nel domandare comunicazione di questi documenti non è già perchè io voglia indi proporre qualche diminuzione sull'assegnamento di cui si tratta in questo progetto, che anzi io non trovo alcuna difficoltà a votare la somma proposta, la quale non è al certo troppo vistosa, tanto più se è vera la voce che corre, dovere in breve il giovane e valoroso principe contrarre un illustre connubio; ma solo io faccio questa proposizione per istabilire un precedente, e perchè sembrami di doverci sopra tutte le proposizioni, tanto più quando hanno relazione colle finanze, illuminare, ed illuminare il paese, avvegnachè sulla privata fortuna di quel prode vi sono opposte voci, credendosi da alcuni che non ammonti ad una somma di grande entità pei gravi pesi a cui è sottoposta, da altri che monti ad una somma ingente di alcune centinaia di mila franchi di reddito, ed in ambedue le ipotesi sarebbe argomento di esame e di giudizio per la votazione di questo progetto di legge; in ogni caso è necessario che si conosca tutta intera la verità, eziandio nell'interesse del giovane principe, a cui il paese non può a meno che portare affetto e riconoscenza pei suoi gloriosi fatti d'armi, e perchè in ogni circostanza si mostrò impavido soldato e sincero Italiano.

Quindi io propongo il seguente ordine del giorno:

« La Camera, invitando il Ministero a deporre sul tavolo della Presidenza lo stato attivo e passivo del patrimonio del duca di Genova e i testamenti del re Carlo Felice e Maria Cristina di lui consorte, sospende la discussione del terzo progetto di legge, e passa all'ordine del giorno. »

PRESIDENTE. Domando se questa proposizione del deputato Daziani è appoggiata.)

(È appoggiata.)

RICCI V., relatore. La Commissione non ha avuto comunicazione del testamento e degli atti richiesti dal preopinante; non ha creduto neppure che vi fosse la necessità di richiedere tutti siffatti titoli, tanto più che l'assegnamento che venne proposto per appannaggio al duca di Genova è molto inferiore a quanto potevano veramente suggerire le antiche consuetudini. Quanto al patrimonio privato, la Commissione, senza poter enunciare alcuna cifra ufficiale, può per altro assicurare (altronde è di notorietà quasi universale) che il reddito, dedotti i carichi a cui va soggetto, si riduce

ad una quota minima, cioè a poche migliaia di lire annue. Per queste ragioni, e ritenute le osservazioni dello stesso preopinante che ha richiesti questi documenti, che cioè questo non deve influire sulla votazione di questo progetto di legge, nè per diminuirlo, nè per accrescere l'appannaggio, mi pare che questa richiesta può bensì far oggetto di una domanda speciale, ma non debba ritardare l'approvazione di questa legge.

Ritenuto pertanto che il patrimonio privato del duca di Genova, come sappiamo tutti, è assai tenue, e la lettura di questi testamenti non potrà influire sulla legge di cui si tratta, a me pare non sia il caso di sospenderla per questo motivo, rimanendo sempre libero alla Camera, quando lo creda, di aver comunicazione di questi documenti.

JACQUIER. Les explications qui viennent d'être données par monsieur le rapporteur ne me paraissent pas de tout satisfaisantes. Il faut de toute nécessité, pour fixer l'apanage d'un prince, savoir à combien à peu près s'élève sa fortune. L'article du Statut qui dit que les princes recevront un apanage ne le déclare pas d'une manière absolue, impérative, sans exception. Je suppose, par exemple, que la fortune du prince soit telle qu'elle lui donne un revenu annuel de 4 millions, et supérieur à celui de la liste civile elle-même; conviendrait-il encore qu'il fût apanagé? Evidemment non. Or, d'après cette considération qui est fort simple, il n'est pas convenable que la Chambre passe à la discussion d'un chiffre quelqu'il soit, soit en augmentation, soit en diminution, sans que la Commission ait eu à cet égard toutes les pièces requises, sans qu'elle se soit procuré tous les documents et tous les éclaircissements qui ont rapport à ce sujet.

Il y a encore une autre considération à présenter: c'est qu'il n'en est pas de l'apanage d'un prince comme de la liste civile. La liste civile est fixée pour tout le règne, et ne peut être ni augmentée, ni diminuée; l'apanage des princes au contraire peut être fixé année par année, augmenté ou diminué suivant les circonstances et les besoins. Or, d'après ces distinctions, s'il était vrai que la fortune du duc de Gènes, qu'on dit très-riche, fût couverte par un usufruit qui excédât le chiffre de l'apanage, il serait de toute nécessité de lui en fixer un réductible au fur et à mesure de l'extinction des charges de cet usufruit.

L'examen des titres de propriété du prince peut seul nous mettre à même de discuter le projet de loi présenté, projet que notre dignité nous défend de mettre aux voix sans les documents voulus, que la Commission a trop complaisamment dédaignés; et en passant, sans entrer cependant dans le mérite de l'article premier, je m'étonne vraiment, et je demande pourquoi l'on a fixé le payement de 500,000 francs à dater du 1^{er} avril 1848. Est-ce que le prince ne vivait pas alors à charge de la somme affectée à l'entretien de la Maison royale? Pourquoi revenir sur un apanage qui était déjà payé par l'ancienne liste civile? Par tous ces motifs il me paraît que nous ne pouvons voter en connaissance de cause, et que c'est le cas d'adopter l'ordre du jour suspensif proposé par l'honorable monsieur Daziani.

NIGRA, ministro delle finanze. Il Ministero nel proporre questo progetto di legge concernente l'appannaggio del duca di Genova opinò di fissare questo alla somma di lire trecento mila, persuaso come era che attualmente la fortuna del principe è minima. Quando la Camera esiga però dei documenti, degli schiarimenti, il Ministero non ha difficoltà a fornirli, certo che l'esame di essi non influirà a far scemare l'attuale proposta.

DAZIANI. Io ho detto che per parte mia, da alcune infor-

mazioni prese, conosceva lo stato dell'attuale fortuna del duca di Genova, e questa è la ragione per cui per me non avrei difficoltà ad adottare le lire trecento mila, e che considero questa somma certamente non come ingente; ma credo che non è sufficiente questa mia asserzione per passare alla discussione di questo progetto di legge. Onde, come membro della Commissione, mi credetti in dovere di avvertire la Camera che sarebbe bene che ella invitasse il Ministero a far conoscere lo stato reale di tale fortuna, giacchè non basta la semplice asserzione d'un deputato, ed anche del Ministero stesso, per giudicare; egli è necessario conoscere i documenti. Quindi sostengo che è di tutta convenienza che questi documenti siano depositi sul tavolo della Presidenza, acciocchè possano essere esaminati da ciascun deputato, e dietro tale esame si potrà emettere un giudizio sopra dati più certi e più sicuri di quello che si possa fare sopra una semplice asserzione; indi sostengo il mio ordine del giorno.

RICCI V., relatore. Mi limiterò ad esporre brevissimi riscontri riguardo alle spiegazioni richieste dal signor deputato Jacquier circa la data da cui cominci la decorrenza dell'appannaggio per il duca di Genova. Tutti conosciamo come l'articolo 21 dello Statuto stabilisca che sarà fissato un appannaggio ai principi della famiglia reale tosto che siano giunti alla maggior età, od anche prima in occasione di matrimonio. Ora, all'epoca della pubblicazione dello Statuto il duca di Genova aveva già oltrepassata l'età minore, e quindi doveva fin d'allora essere appannaggiato, e ciò dico quanto al diritto.

Quanto alla convenienza, prego la Camera di riflettere che, secondo l'antico sistema, quando si fissavano gli appannaggi ai principi, oltre alla quota la quale era sempre maggiore dell'attualmente proposta, si fissava una somma per lo stabilimento della casa, per quelle spese che si chiamano di primo stabilimento, e dalle quali mai si può prescindere. Queste spese sono anche maggiori in caso di matrimonio. Posso assicurare la Camera che negli anni trascorsi, in occasione di trattative di matrimonio di un principe della casa reale, emanò un sovrano provvedimento col quale era assegnata straordinariamente la somma di 700,000 franchi.

Per queste considerazioni riunite a quelle enumerate dai preopinanti, io credo che la Camera ravviserà la convenienza di anticipare la decorrenza di quest'appannaggio piuttosto che aver a votare un'altra somma per le spese di primo stabilimento.

PRESIDENTE. La questione sospensiva del deputato Daziani essendo stata appoggiata, la pongo ai voti.

(Dopo doppia prova e controprova, la Camera l'adotta.)

RELAZIONE E DISCUSSIONE DI UNA PETIZIONE DEL MUNICIPIO DI GENOVA CONCERNENTE IL SOLLECITO COMPIMENTO DELLA FERROVIA DA ALESSANDRIA AL LAGO MAGGIORE, PASSANDO PER MORTARA E NOVARE.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta la relazione intorno alla petizione 2297 sporta dal municipio di Genova.

JACQUEMOUD GIUSEPPE, relatore. Messieurs, j'ai l'honneur de vous faire le rapport d'une pétition sous le numéro 2297, présentée par le Conseil municipal de la ville de Gènes, et que la Chambre a déclarée d'urgence le 22 du mois courant, pour être référée à la séance de ce jour.

Cette pétition a pour objet d'obtenir que le chemin de fer

qui tend d'Alexandrie au lac Majeur par Valence, Mortare et Novare, soit achevé le plus promptement possible sans tenir compte du projet de changement proposé par les représentants de Casal, de Verceil et de Bielle, parce que l'adoption de ce projet causerait un préjudice immense non-seulement au commerce de Gènes, mais encore aux intérêts de l'Etat.

Cette pétition a été occasionnée par les discussions qui ont eu lieu à la Chambre dans les séances du 19 et du 20 janvier dernier, à la suite des réponses de monsieur le ministre des travaux publics aux interpellations de l'honorable député Chiò, relativement à la section du chemin de fer d'Alexandrie à Novare par Mortare. Je rappellerai brièvement l'objet de cette discussion.

Le chemin de fer de Gènes au lac Majeur passe par Alexandrie et Novare. Dans les lettres patentes du 18 juillet 1844 le tracé de la section d'Alexandrie à Novare a été arrêté par Valence et Mortare, préférablement à la direction par Casal et Verceil. L'honorable député Chiò ayant adressé des interpellations pour que le Ministère fût requis de fournir tous les éclaircissements et faire connaître tous les documents qui avaient fait donner la préférence au tracé par Mortare dans les patentes de 1844, monsieur le ministre y répondit le 19 janvier; il dit que la principale difficulté de la section de chemin de fer tendant d'Alexandrie à Novare consistait dans le choix du point le plus propice pour traverser le Po, et qu'il avait été reconnu, après des études longues et sérieuses faites par les hommes les plus compétents, que le point le plus propice était situé près de Valence; que le tracé offrait en outre deux avantages importants: premièrement parce que le trajet était plus court de onze kilomètres que celui par Casal et Verceil, ce qui présentait au *minimum* une économie de deux millions et deux cent mille francs; secondement parce que la galerie qui doit être ouverte afin de traverser la chaîne qui sépare le bassin du Tanaro du bassin du Pò, sera beaucoup moins longue en passant par Valence que par le trajet de Casal; il ajoutait que la totalité de la dépense de la section du chemin de fer d'Alexandrie à Novare s'élèverait environ à 16 millions; que déjà sept millions et 200,000 francs étaient engagés dans le tracé de Valence pour dépenses soldées ou entreprises données, et qu'il faudrait joindre à ce sacrifice la dépense plus considérable qu'exigerait une augmentation de parcours de 11 kilomètres, une galerie plus longue pour arriver dans la vallée du Pò, et la nécessité de construire un pont en pierre non-seulement sur le Pò vers Casal, mais aussi près de Novare sur la Sesia.

Il fit valoir encore le retard considérable qu'un changement de tracé et les nouvelles études à faire occasionneraient à l'ouverture du chemin de fer de Gènes au lac Majeur. Il déclara enfin que, quand bien même la question serait vierge, il donnerait, en ligne d'art, la préférence au tracé par Mortare.

L'honorable député Cavour contesta les calculs de monsieur le ministre des travaux publics; il soutint notamment que la différence de parcours par Casal n'était que de trois kilomètres; que le tunnel ne serait pas plus coûteux que par Mortare; que le chemin par Casal et Verceil traversait une population bien plus considérable, à laquelle se joignaient les affluents de la vallée de Bielle et d'Ivrée; qu'ainsi il serait beaucoup plus productif et qu'il favoriserait d'avantage le développement du commerce intérieur; que cette augmentation de trajet de trois kilomètres serait un peu nuisible à Gènes, mais que cet inconvénient serait largement compensé par le bénéfice qui en résulterait pour quatre provinces, peuplées, industrielles et fertiles; il fit valoir en

oltre des considérations stratégiques, l'importance des villes de Casal et de Verceil, et enfin un bénéfice majeur dans le cas où l'on ouvrirait un autre chemin de fer direct de Turin à Milan.

Il déclara toutefois que si la différence de parcours par Casal était de 11 kilomètres, et s'il était constaté que le tunnel fût plus long, il ne serait plus partisan de la ligne de Verceil.

Il proposa en conséquence que le ministre fût invité à faire mesurer exactement la distance du parcours par Casal et Verceil, et à faire reconnaître quelle serait la longueur du tunnel dans ce même parcours.

L'honorable député Ricci Joseph proposa un ordre du jour pur et simple sur les interpellations de monsieur Chiò, en disant que le tracé ayant été établi par une loi, il ne pouvait être changé que par une autre loi. Les honorables députés Mellana, Farina, et plusieurs autres orateurs présentèrent des arguments à la suite desquels monsieur le ministre déclara qu'il était fidèle observateur de la loi; que tant que celle relative au tracé par Mortara subsisterait, il était de son devoir de la faire exécuter et de faire l'application des fonds bilancés pour cette dépense. Il déclara néanmoins adhérer à un ordre du jour motivé, présenté par les honorables députés Cavour, Chiò, Mellana, Arnulfo, Bronzini et Tecchio, lequel était ainsi conçu :

« La Chambre, en invitant monsieur le ministre des travaux publics à faire reconnaître au moyen d'une Commission spéciale la distance que le chemin de fer d'Alexandrie à Novare aurait à parcourir, en passant par Casal et Verceil, comparativement au tracé par Valence et Mortara, ainsi que la longueur du tunnel qui devrait être ouvert près de St-Sauveur dans la première hypothèse, passe à l'ordre du jour. »

Cet ordre du jour a été voté par la Chambre le 20 janvier dernier.

Il était indispensable de rappeler ces faits pour l'intelligence des motifs sur lesquels l'administration municipale de Gènes appuie son recours, et dont je dois vous donner lecture :

« L'ordine del giorno 19 gennaio scorso, pronunziato dalla Camera dei deputati sulla discussione insorta circa il tronco di strada che da Alessandria deve mettere a Novara, non solo non è lontano dall'arrecare il minimo pregiudizio alla questione, ma fu accolto da questo municipio come favorevole agli interessi di Genova, cioè alla conferma delle regie patenti 1844 ed alla primitiva direzione per Valenza e Mortara. E per verità nulla di più favorevole poteva immaginarsi che l'eseguimento di nuovi studi sulla spesa e sulla difficoltà comparativa dei due tronchi.

« Questo municipio ha fede che tali studi, condotti con quello zelo e con quella imparzialità di cui ci è pegno la scelta della Commissione, debbano recare autorevole sanzione alle note tecniche ed economiche onde la presente petizione fa breve cenno, in favore di Genova non solo, ma del commercio e della marina nazionale e dei generali interessi dello Stato.

« E cominciando dalla questione tecnica, benchè manchino appositi calcoli e disegni, la natura del terreno è tanto nota, i precedenti più freschi forniscono dati di confronto così facili, che il parere degli uomini competenti non fu mai discorde, nè dubbioso.

« L'esame più superficiale convinse e convince tutti che la deviazione per Casale e Vercelli importa un aumento di spesa notevolissimo, ed un ritardo nel compimento della desiderata impresa.

« A noi basti toccare di volo gli elementi dell'eccedenza e

del ritardo, riferendoci del resto alla lucida esposizione del ministro Paleocapa ed alle informazioni dei periti.

« Il tronco per Casale e Vercelli presenta, paragonato col primitivo per Valenza e Mortara, gli svantaggi seguenti :

« 1° Lunghezza maggiore, generalmente calcolata in dodici chilometri, ma da osservatori diligenti fatta ascendere fino a quattordici ;

« 2° Maggiore difficoltà che i lavori d'arte debbono incontrare, specialmente nel tragitto da Alessandria a Casale.

« In primo luogo è noto che la galleria disegnata pel tronco di Valenza nelle quasi ultime faldi della catena di colli separante il bacino del Po da quello del Tanaro, e per la lunghezza di metri due mila quattrocento settantasette, dovrà invece farsi nel corpo stesso di tali eminenze, verso San Salvatore, dove la base più larga e lo sviluppo più complicato della catena anzidetta è proporzionale alla cresciuta elevazione del suo vertice, e dove saranno pertanto più lunghe le pendenze e più scomode, e più lungo ancora il traforo della galleria. Quanto a quest'ultimo, l'estimazione di un perito esercitatissimo ad osservare e studiare le due linee disputate esprime un'eccedenza minima di due quinti sul traforo di Valenza, cosicchè la galleria di Valenza starebbe a quella di San Salvatore come tre a cinque; eppure teme un divario anche maggiore.

« In secondo luogo non bisogna omettere, oltre la galleria, le difficoltà che presenta il terreno nelle vicinanze di Mirabello e di Occimiano, dove si dovrebbero superare le notevoli ondulazioni del terreno costituite dalle estremità dei contrafforti spinti verso la pianura, mentre fra Valenza ed Alessandria le medesime difficoltà sono ristrette ad una linea di molto più breve.

« In terzo luogo, calcolando pure mediocre quanto si vuole la spesa del nuovo ponte a Casale e felicissima la sua costruzione, rimane sempre un ponte di più sulla linea Casale-Vercelli, il ponte della Sesia, opera importantissima, cui le stime più basse assegnano due milioni circa, togliendo argomento dal costo del ponte costruito sullo stesso fiume nel 1845, lungo la strada reale da Vercelli e Novara.

« 5° Finalmente, abbandono del ponte già quasi compiuto sul Po presso Valenza, comprese le opere d'arginamento, importerebbe l'abbandono di una spesa già fatta di sette milioni e mezzo circa, la quale dovrebbesi necessariamente spingere a nove milioni e più per finire e salvare quindi da deperimento o rovina i lavori eseguiti.

« Gli stessi dati di fatto che provano il maggiore costo dei lavori sulla linea Casale-Vercelli provano la più lunga loro durata, perchè fra essi viene compresa una galleria di quasi doppio traforo.

« Quali sono pel commercio di Genova e per l'utilità generale dello Stato i sicuri corollari di questa eccedenza e di questo ritardo?

« Il primo che si affaccia è l'aumento indubitato nella tariffa delle condotte fra i due punti estremi.

« Se il pubblico erario non aspira a speculare sulle vie ferrate, nessuno sosterrà nemmeno ch'ei debba far getto di così ingente somma come è quella rappresentata dai nove milioni spesi invano a Valenza dal maggior costo della galleria ed opere annesse, dal ponte sulla Sesia, e dal costo dei dodici o quattordici chilometri che costituiscono la notevole differenza di lunghezza delle due strade, nonchè dal capitale corrispondente all'annua maggiore manutenzione.

« Dunque l'interesse anche minimo percepito sull'eccedenza del costo sarebbe una causa necessaria di aumento proporzionale nelle spese di trasporto.

« Non occorre definire la cifra di tale aumento in modo preciso. Solo devesi mettere in saldo questa verità, che il commercio di transito vive e prospera coll'alimento delle più piccole economie, mentre soffre per le più piccole eccedenze una fatale discredito. E perciò, quando anche i sostenitori della deviazione Casale-Vercelli avessero colto nel segno confessando un aumento del dieci per cento e più sui prezzi normali delle vetture in grazia del loro progetto; quand'anche tale valutazione non si ravvisasse inferiore di molto al divario effettivo, non esiteremmo un istante a reclamare contro tale effetto, come altamente lesivo degli interessi commerciali di Genova e di tutto lo Stato.

« Una vasta e formidabile gara di economica concorrenza cominciò nel mondo dei produttori civilizzati.

« Giammai quel dogma della scienza degli scambi fu più largamente applicato. Le nazioni più potenti rinunziano al monopolio secolare, e si slanciano nel campo della libera concorrenza, dove a chiunque possiede mezzi ed attività non può fallire vantaggioso posto; ma dove chi non sa usufruire abilmente ed in tempo le condizioni geografiche ed economiche rimane schiacciato senza remissione.

« E come se le naturali concorrenze non bastassero, il commercio dello Stato da una parte sente la guerra continua di inimicizie ed esclusioni ispirate dalla politica nimicizia.

« Il potere legislativo e l'esecutivo compresero queste verità; francarono da molte barriere e da molti pesi il traffico, riconobbero nella libertà di questo un rifugio sicuro, commisero studi, formularono e discussero progetti sui diritti di navigazione, sui trattati di commercio, sul regime doganale; attesero insomma a porsi nella sfera del grande e nuovo movimento.

« Ora esser debbono e saranno conseguenti a tali principii nel sistema delle vie ferrate che formano un tutto coll'attività marittima dell'emporio nazionale. Non dimenticheranno mai che la strada di ferro da Genova al lago Maggiore ed oltre Alpi (quanto più presto sia possibile) verso la valle del Reno presenta la sola via per cui si può rompere e paralizzare il blocco economico onde dalle leghe doganali e dai progetti politici dell'Austria siamo minacciati.

« Non dimenticheranno quindi che tale strada per soddisfare alle vitali condizioni della nostra economica prosperità ed indipendenza deve riunire in sé i massimi commerciali vantaggi, consistenti: 1° nella massima celerità; 2° nel costo minimo dei trasporti.

« Tutto l'avvenire dell'emporio genovese consiste in due grandi, e speriamo, sicuri fatti: 1° corrispondere coi luoghi d'origine ed arricchire il suo deposito con vantaggio della marineria nazionale, mediante l'acquisto di generi, fatto in prima mano; 2° estendere la sfera di attrazione e di provvista sua propria fino a quelle contrade del centro d'Europa che geograficamente non dipendono dai porti di Marsiglia e di Trieste.

« La deviazione e gli aggravati trasporti bastano a farci perdere la speranza dell'intento supremo e finale.

« Quanto grave interesse sia questo e quanto comune a tutto lo Stato, ognun lo vede. Ma il solo interesse speciale di Genova e del commercio ligure presenterebbe sempre una massa imponente da determinare abbastanza.

« Prendendo soltanto la marina ligure, noi abbiamo una somma di oltre cento quarantasei mila tonnellate (censo ufficiale del 1847), le quali rappresentano un valore effettivo di quaranta milioni. Si unisca a questo valore galleggiante il complesso dei capitali strettamente necessari a mettere in esercizio quei navigli; e si consideri che lo sviluppo e la

prosperità di tale rispettabilissimo corpo d'interessi dipende dall'accennata *estensione della nostra sfera di provvista*, e del commercio di transito.

« Quale sarebbe siffatta estensione purchè la favorisca il più pronto ed economico veicolo fra Genova, il lago Maggiore e le Alpi, lo provano cifre non meno autentiche.

« Il transito nostro accrebbe alquanto il raggio della sua sfera di provvista per le maggiori facilitazioni stradali degli ultimi anni. Eppure il numero di trecento mila quintali che ne rappresentano l'annua importanza, assegnandone circa duecento mila alla Lombardia, e gli altri cento mila fra i ducati e la Svizzera (sempre calcolando a numeri rotondi) provano ad evidenza che quel raggio non giunge ancora dove dovrebbe.

« Ora, come potremmo sperare l'immenso e certo aumento di quella estensione, se una differenza di prezzo nelle vetture tenesse Genova lontana dai nuovi centri di consumo che lo scopo della strada sarebbe appunto di avvicinare?

« Oltre di che la deviazione proposta lede ancora gl'interessi antichi e nuoce assaissimo all'idea d'una congiunzione col centro lombardo, la quale giammai bisogna perdere di vista, perchè fu il primo soggetto di studio e di desiderio allorchando si cominciò a parlare di strade ferrate nel nostro paese, e perchè Genova e Milano e lo Stato nostro rappresentano tale armonia di naturali interessi, che nessuno artificiale impedimento può a lungo dividere.

« Al danno della spesa maggiore va unito quello del ritardato compimento dell'impresa.

« Se il primo ci deve riuscire fatale nel sistema di odierna concorrenza, poichè rimanendo inferiori nella difficile gara siamo rovinati, il secondo non presenta minor pericolo.

« Mentre noi ritardiamo l'eseguimento d'una via necessaria allo sviluppo del nazionale commercio, le altre nazioni lavorano e ci soverchiano, ed il commercio avviato da una parte si distoglie difficilmente, o più non ritorna.

« Ciò posto, ognun vede essere il caso d'istituire un confronto fra il danno *irreparabile* cui Genova ed il commercio dello Stato andrebbero soggetti, e la semplice *privazione di un comodo maggiore*, cui si riducono i reclami delle casalesi e vercellesi provincie.

« Lungi da noi pure l'idea di disconoscere l'importanza dell'interno commercio e dell'agricola produzione.

« Ma mentre l'esterno commercio può soffrire estremo danno combattuto com'è da multiformi concorrenze, l'interno procede sicuro e non turbato nel solito corso, e soffre il più, come si è detto, la privazione d'un comodo maggiore.

« E poi può dirsi forse che la prosperità dell'emporio genovese è un fatto indifferente per gl'interessi anche agricoli delle provincie piemontesi?

« Noi non lo crediamo.

« Colpire questo centro di capitali d'ingegnoso lavoro di credito, di marittimi veicoli, di appulso straniero che come necessario mediatore fornisce prodotti esteri al prezzo più conveniente e procura lo sfogo migliore ai prodotti nazionali, sarebbe lo stesso come ledere direttamente gl'interessi particolari delle provincie bagnate dalla Sesia e dal Po.

« Quanto al Governo, oltre al dovere di difendere tale solidarietà utilissima e il generale interesse dello Stato, fu senza dubbio determinato, e con ragione, ad abbracciare il primitivo progetto dal pensiero di non fare superflui lavori e gravi sacrifici e di non *ritardare per parecchi anni* il profitto che importa sperare, massime nell'attuale condizione delle finanze pubbliche, dall'eseguimento e dalla completa attivazione dell'intera linea fra il mar Ligure ed il lago Maggiore; ritardò

sacrifici più che sufficienti a compensare l'allegato maggior movimento fra certe stazioni intermedie in favore della linea Casale-Vercelli. Si aggiungano gli altri motivi non finanziari, ma di alta economia politica, poc'anzi accennati, dove abbiamo detto che la linea mentovata deve rendere più indipendente lo Stato nostro, aprendogli una comunicazione coi minori Stati del centro d'Europa: si ricordi che alla solidarietà con questi Stati bene corrisponde la concordia perfetta coll'economico sistema dell'Inghilterra, e si comprenderà che il Ministero non poteva tenere nell'interesse generale dello Stato diversa opinione.

« Questo municipio domanda pertanto e confida che la Camera dei deputati mantenga la scelta direzione del tronco disputato per Valenza e Mortara, respingendo la proposta deviazione per Casale e Vercelli. »

Votre Commission, considérant qu'il importe de résoudre le plus promptement possible une question aussi grave que celle du changement proposé dans le trait du chemin de fer d'Alexandrie à Novare ;

Considérant que les motifs invoqués par l'administration municipale de Gènes pour le maintien du tracé actuel doivent être sérieusement examinés avant de prononcer sur une question qui se complique de tant d'intérêts divergents ;

Considérant que si les travaux du chemin de fer d'Alexandrie au lac Majeur étaient ralentis il en résulterait un très-grand préjudice pour notre commerce intérieur et extérieur ;

Considérant que la Chambre et le Ministère ont reconnu que les travaux du tracé actuel, approuvés par les patentes du 18 juillet 1844, devaient être continués jusqu'à ce que ces patentes aient été abrogées ou modifiées par une autre loi ;

Vous propose à l'unanimité le renvoi de cette pétition à M. le ministre des travaux publics.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. In questa questione che si fa malauguratamente sempre più acerba io certamente devo avere la maggiore imparzialità negli atti del Ministero ; ma credo che la Camera riconoscerà che non posso fare astrazione dall'avere un principio ed una opinione mia propria, e, benchè ministro, ritengo che questa opinione io possa e debba averla libera.

Io ho già detto in altra tornata di questa Camera, in cui si era discusso sopra quest'oggetto, che la scelta della linea a me pareva fatta con grande maturità di esame e di giudizio, ed avuto riguardo non soltanto a tutti gl'interessi generali dello Stato, ma anche a quelli locali, subordinati però sempre agli interessi generali.

Mi si dice che si esaminarono soltanto i dati generali ricavati per altri rilievi geodetici e non si fecero appositi studi sulla linea di Vercelli a Casale; ma io non ho mai asserito che questi studi siansi fatti; anzi prego la Camera di osservare che quando ho parlato della lunghezza del tunnel che si avrebbe dovuto aprire sotto il colle di San Salvatore, ho detto che erano stati dedotti dai confronti su alcune livellazioni fatte per tutt'altro oggetto, e che erano stati dedotti non a quell'epoca in cui si trattava di scegliere la linea, ma posteriormente, relativamente appunto alla questione del giorno.

Se dunque io avessi creduto o pensato, che rilievi positivi erano stati fatti alla prima epoca, non avrei più detto che si deduceva la lunghezza di quel tunnel da un confronto con altri rilievi eseguiti in altra occasione, e per tutt'altro oggetto.

Rilievi positivi, dico, non sono mai stati fatti; ma quando si mette innanzi l'opportunità di una linea in confronto di

un'altra non si può pretendere che per averne scelta una siansi dovuti praticare rilievi positivi anche sull'altra; sarebbe troppo lungo lavoro, troppo dispendio di tempo e di fatica, se tuttavolta che si vanno proponendo o desiderando diverse linee di strade ferrate, si dovessero tosto fare appositi studi per caduna di esse.

Non si deve procedere a siffatti studi, se non quando vi sono motivi preponderanti per giudicare l'opportunità di una linea senza entrare in più minuti dettagli, e questo è quanto si operò per riguardo alla scelta di quella da Alessandria per Valenza e Mortara, stata giudicata a suo tempo, come dissi, d'interesse generale, perchè la semplice ispezione del terreno era quasi di per sè sufficiente a determinare la scelta di quella linea senza entrare in più minuti dettagli.

Lo studio principale e più importante a cui si procedette colla massima accuratezza e con corredo di pratiche e locali cognizioni si fu nel determinare il punto in cui meglio convenisse passare il fiume Po, quale punto dopo le più mature osservazioni venne fissato nel sito ove si sta attualmente compiendo il ponte in contesa.

Accertato questo punto, non poteva più cader dubbio sulla direzione della linea che venne tosto tracciata e su cui si avviarono i lavori, come già rappresentai in altra tornata.

Del resto secondo l'obbligo che mi correva a seguito del desiderio esternato dalla Camera, tutti gli atti relativi a questa pratica sono stati religiosamente depositati presso la segreteria della Presidenza, e chiunque volle ne potè prendere cognizione.

Io spero che quelli che avranno preso lume a questi documenti si saranno convinti dell'insussistenza di quel vago argomento che si andava adducendo, che cioè i motivi per quali venne trascurata la linea da Vercelli a Casale furono i principii con cui si governava allora lo Stato; io credo che si comprenderà che qualunque fosse il sistema del Governo d'allora, la questione è stata assennatamente maturata e profondamente studiata, si tennero a calcolo i richiami di tutti gli interessati, si consultarono dalle varie Commissioni d'uomini distintissimi state appositamente ed a più riprese create i più rinomati ingegneri, e se ne ricavarono sempre maggiori argomenti di preferenza per la linea di Valenza e Mortara.

Che più? Mi sia lecito di osservare alla Camera che, se in quell'epoca non fosse stato in vigore il cessato sistema di Governo (i cui infiniti inconvenienti nessuno, spero, dubiterà quanto io pel primo riconosca) non saprei, se un'opera così grandiosa nel suo concetto, come difficile nell'esecuzione sarebbe stata così presto risolta e decisa, poichè nei primordi di un'impresa così grande, l'unità di pensiero e di volontà ha un gran peso sulla sua pronta e sicura attuazione.

Ad ogni modo, qualunque sia l'opinione che siansi formata coloro che hanno consultati questi atti depositati alla Camera, sta pur sempre che la Camera ordinò nuovi studi, limitati però alla misura della linea sulla quale sono insorti dei dubbi, quella cioè da Alessandria per Casale, Vercelli e Novara, e della lunghezza della galleria di San Salvatore.

La Camera espressamente ordinò che si facciano queste due ricognizioni, ed è appunto nell'eguire siffatti ordini che io sento il dovere, qualunque sia il mio avviso e la mia opinione al riguardo, di osservare la più scrupolosa imparzialità, e di questa io diedi prova colla scelta della Commissione, nella quale vi sono membri i più appassionati per la linea di Mortara, ed i più appassionati per la linea di Vercelli e di Casale. (Harità)

Nell'istituire però questa Commissione io faccio presente che credetti mio debito di ingiungerle che si limitasse tassativamente ed esclusivamente ai due punti sui quali sono stati richiesti i nuovi riscontri specificamente tenorizzati nell'ordine del giorno della Camera, tornata, se non erro, del 19 scaduto gennaio.

In questa Commissione sorsero alcune dubbiezze e disparità di pareri, come ben si può immaginare. Queste dubbiezze e disparità di pareri tendevano a che si consultassero nuovamente tutti gli atti della passata amministrazione per vedere quali furono i motivi che indussero nel 1844 il Governo a scegliere la direzione attuale, quali atti mi vennero chiesti; allora dichiarai che i medesimi erano depositati alla segreteria della Camera, ove potevano essere esaminati dai membri della Commissione; scrissi alle aziende generali dell'interno e delle strade ferrate, perchè loro rendessero ostensibili tutti i documenti ufficiali che ritenessero relativi a questa pratica, ma ad un tempo diffidai nuovamente la Commissione che queste ispezioni dovevano puramente e semplicemente limitarsi al riscontro dei due punti di questione a cui mirava il citato ordine del giorno, perchè, se fatti quei rilievi, la Camera desiderava nuovi lumi e maggiori schiarimenti, a lei spettava il prescriberli nella misura ed in quel senso che avrebbe desiderato.

Se non che a questo punto sorsero nella Commissione nuovi dubbi sul modo di eseguire questi rilievi, e si riconobbe la necessità di praticarli sul luogo per misurare la lunghezza e lo sviluppo della linea, e per riconoscere il sito dove si dovesse passare il colle di San Salvatore, determinando precisamente il punto di ingresso e quello d'uscita della galleria, e deducendone da un rilievo geodetico la lunghezza; questi rilievi si dovranno prolungare fino a Casale; poichè per Casale e Vercelli credo basteranno le buone carte topografiche dello stato maggiore generale. Comunque sia, la Camera vedrà che questi rilievi fatti sul terreno, ed ai quali credo che gli ingegneri si accingeranno quanto prima, se già nol fecero, trarranno la cosa in lungo. Io ho fatto quanto era possibile per agevolare il lavoro alla Commissione, sulla cui domanda diedi le occorrenti disposizioni all'azienda delle strade ferrate perchè sia messo a disposizione della medesima tutto il personale che le è indispensabile per accelerare questi lavori, e perchè sianle assegnati i fondi necessari per le spese relative a tali operazioni; ciò nullameno però vi si consumerà un tempo notevole.

Mi trovo dunque nella necessità di esporre le conseguenze di questo ritardo: quelle di maggior rilievo sono che il compimento dei lavori verrà notevolmente aggiornato, e che da una parte e dall'altra l'esacerbazione dei partiti andrà crescendo.

Quanto al ritardato compimento dei lavori è pur vero che io dichiarava alla Camera che servitore della legge, avrei osservato il disposto delle regie patenti 18 luglio 1844 sino a che una nuova legge non fosse stata adottata dal Parlamento, e perciò ho detto e ripeto, che quando la stagione lo concederà si riprenderanno con attività i lavori sul Po, di cui credo che siano chiusi quattordici o quindici archi, non rimanendone che sei od otto ad ultimarsi.

Ho detto ancora che è applicato il tronco da Alessandria sino all'imbocco della galleria, e che io certamente non posso sospendere l'esecuzione di un contratto debitamente stipulato; dissi pure che passata la galleria v'è altro tronco di cui, per accidente, non progredirono i lavori, perchè si dovette sciogliere il contratto coll'appaltatore; ma la Camera deve però notare che vi si trova una quantità di materiali i quali

potrebbero andare dispersi o perduti, e che bisogna assolutamente metterli a profitto; nè ciò si può fare se non tornando a rinnovare l'appalto già stato approvato e messo in corso; ma il più importante si è l'affrettare l'apertura della galleria di Valenza.

La costruzione di questa galleria esigerà due anni e mezzo circa ed in questo frattempo si potrebbe proseguire la linea nella Lomellina, andare a Novara e presso il lago Maggiore. Così in tre anni circa la tratta da Genova a Novi e forse anche a Rigoroso, perchè presto il tratto da Novi a Rigoroso potrebbe essere messo in corso, sarà, salvo accidente, compiuto quando la Camera acconsenta i fondi necessari; ma se non affrettiamo contemporaneamente i lavori della galleria sino a Valenza, succederà certamente che la nostra linea di strada ferrata si troverà interrotta in uno dei suoi punti i più importanti quale è quello di una pronta comunicazione di Genova col lago Maggiore.

È bensì vero che, stando strettamente alla legge, il ministro sarebbe autorizzato senz'altro ad appaltare i lavori della galleria, il cui progetto compiuto ed approvato può esser messo quando che sia in corso d'attuazione, ma mi astengo dal farlo perchè, altro è il proseguire l'esecuzione di lavori già intrapresi in dipendenza di regolari contratti, altro è il decretarne dei nuovi, e per un'opera così grandiosa che, potendo venir abbandonata per un cambiamento di direzione della strada, darebbe luogo a sconcerti gravissimi, ed implicherebbe questioni infinite di compensi ed indennità agli appaltatori per le immense spese d'allestimento cui questi dovrebbero sottostare nell'accingersi ad una tale impresa.

In tale stato di cose parmi che non convenga al Ministero pregiudicare su quella deliberazione qualunque che piacerà alla Camera di prendere, e quindi questo lavoro deve rimanere necessariamente sospeso; ma se i soli rilievi a farsi, e le questioni che insorsero, e quelle che potrebbero nascere anche dopo eseguiti i rilievi; se, dico, queste sole circostanze importino una perdita di tempo considerevole, di leggieri vedrà la Camera in quale perdita di tempo lunghissima s'incorrerebbe se fosse presa la determinazione di cangiare la direzione attuale della strada; bisognerebbe ripetere tutti gli studi geodetici, perchè quelli che in ora si fanno non sono che studi d'approssimazione per paragonare la lunghezza di una linea con un'altra, la lunghezza di un tunnel con quella di un altro; studiare di bel nuovo i progetti del lungo stradale, quello della galleria di San Salvatore, rifare il progetto del ponte sul Po, studiare il progetto del ponte sulla Sesia, quindi esaminare tutti questi studi, fare nuove considerazioni, riformarli, e poi assoggettarne l'intero piano a nuovi esami sotto tutti i suoi rapporti strategici commerciali ed economici, e finalmente sottoporlo all'approvazione dei poteri dello Stato, incumbenti questi che, non credo di esagerare, importeranno al certo più di un anno, e cagioneranno una ragguardevole spesa.

Venendo ora a ragionare dell'esecuzione di questo nuovo progetto si può s'in d'ora ritenere che le sue difficoltà saranno immense, massime per la costruzione di un nuovo ponte sul Po presso Casale, opera questa difficilissima per ciò appunto che colà si trova il fiume ristretto ed arginato, circostanza questa che, lungi dal facilitare la fondazione delle pile, come da taluno si crede, la rende complicata e dispendiosa per non potersi deviare le acque, e ricercare un fondo stabile.

A questo riguardo d'altronde già ho spiegata la mia opinione, non come ingegnere (chè qui non mi riguardo più

come tale), ma sibbene appoggiato al parere conforme di valenti uomini dell'arte, i quali credono che il ponte sul Po a Casale sarà l'opera che esigerà maggior tempo di tutte le altre, qualora le cose procedano felicemente e propiziamente, e ne richiederà poi uno più lungo ancora, se una successione di impreviste difficoltà venga a turbare, come spesso accade in simili imprese, i lavori in guisa che io non esiterei a dire che vi si vorranno forse più di quattro anni. Ecco una fra le principali conseguenze, per tacere di tante altre, che verrebbe dal cangiare la direzione della linea in corso, sulla quale per l'opposto già si trova un ponte colossale pressoché intieramente costruito, ed in condizioni vantaggiosissime.

Non parlo poi dell'esacerbazione che un tal cambiamento produrrebbe nelle varie provincie che vengono attraversate dalla traccia di strada in corso.

CAVOUR. Sono niente disacerbate.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. A me pare che già lo sieno abbastanza e per una parte e per l'altra, mentre egli è certo che, se si adotta la linea di Casale e Vercelli si esacerbano gli animi degli abitanti della Lomellina; se a vece si mantiene quella di Mortara, si dà luogo a vive lagnanze di quelli di Vercelli e di Casale; ma siffatte considerazioni non parmi che meritino riguardo, se non nel caso che abbiano una certa apparenza almeno, se non un fondo di giustizia. Ora io non saprei se non sarebbero più giusti i lagni di quelli della Lomellina, i quali dopo aver veduto la determinazione presa dal Governo, dopo maturi studi ed esami mandata ad esecuzione col tracciamento sul loro territorio della linea in questione, in parte già anzi inoltrata, vedessero tutto ad un tratto deluse le loro speranze!

Ora se questi lagni non sarebbero destituiti assolutamente di ragione, vuolsi evitar di promuoverli con una determinazione che, esacerbando quei paesi, originerebbe una discussione fra provincie vicine, che è desiderabile invece che fraternizzino tra loro nel miglior modo.

Si taccio pure gli interessati delle provincie di Casale e Vercelli di troppe amore municipale nel sostenere e nel volere che la strada di cui si tratta passi per queste città, e si potrebbe dire egualmente che i signori genovesi che hanno presentata la supplica testè letta mostrino per parte loro amore municipale a Genova, ma mi permetterò di osservare che municipalismo v'ha dappertutto. Forse se io stesso non ne sono affetto, si è perchè non nacqui in questo paese; se ne fossi nativo forse lo sentirei anch'io; ma non mi si può più inoculare perchè troppo vecchio. (*ilarità*) Dunque ritengo che municipalismo vi è dappertutto, a Genova come altrove: senonchè quando Genova propugna gli interessi del suo commercio e della sua marina, non v'ha dubbio che propugni ad un tempo gli interessi del commercio e della marina di tutto lo Stato.

Io veggio che pel rapporto commerciale è desiderabile certamente per il commercio di Genova la linea stata scelta; oltrechè, ripeto, il più grande inconveniente consisterebbe nel lungo ritardo che si avrebbe se alla linea adottata si volesse surrogare l'altra; ritardo che deriverebbe dai motivi addotti, dalla necessità di fare una nuova legge che dovrebbe essere approvata dagli altri poteri dello Stato, dal dubbio che un altro potere non approvandola dovesse tornare alla Camera; ritardo questo che arrecherebbe danno gravissimo non solo al commercio di Genova, ma al commercio interno di tutto il paese. Quanto poi al commercio di Genova ed alla linea che si riguarda di alta importanza, come influente sul commercio estero, io ho sentito contrapporsi l'importanza

del commercio interno; nessuno vuol mettere in dubbio tale importanza; ma io non veggio come si possa separare il commercio interno dal commercio coll'estero, e su questo non ho che un'osservazione a fare: supponiamo che il Piemonte si isolasse dall'estero colle sue relazioni di commercio interno, e che conservasse senza migliorare nè aumentare le sue comunicazioni coll'estero; che si segregasse dal commercio estero quello interno, non potrebbe certamente a meno di scapitare; quando all'incontro, facilitando le relazioni ed i transiti all'estero, esso migliorerà ad un tempo di molto il suo commercio interno; poichè io non intendo come esista la separazione che si vuol introdurre tra il commercio interno e quello estero: e mi ricordo che uno degli oratori, certamente fra i più istruiti e teoricamente e praticamente in queste materie, ci ha citato l'esempio dell'Inghilterra, con cui a sostegno del suo assunto riguardava come commercio interno quello che ha luogo sulla linea da Manchester a Liverpool, cioè quel commercio che porta le immense produzioni di Manchester a Liverpool, e quindi le spande per tutto il mondo; ma se questo è commercio interno, allora non saprei poi con che base si potrebbe separare il commercio estero dall'interno. Ho sentito anche ad argomentare sulla quantità dei trasporti che vengono da Genova. Si dice che la quantità delle mercanzie che venendo da Genova passano il colle dei Giovi e vengono nelle pianure del Po per diramarsi poi in varie direzioni si è di 160,000 tonnellate, e che da studi fatti si è rilevato che di queste tonnellate non ne vadano circa che 24 o 25 migliaia in Lombardia ed in Svizzera; che il resto sia pel commercio interno, e si conchiude quindi della grande preponderanza del commercio interno sull'esterno. Prima di tutto osserverò che in quelle 150,000 tonnellate circa che si vorrebbero riservate al commercio interno...

RADICE. Domanderei la parola sulla questione dubbia...

PRESIDENTE. Non può interrompere l'oratore.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io espongo tutte le ragioni che condur possono la Camera a prendere una matura decisione. (*Parli! parli! — Bravo! bravo!*) Dico dunque che di queste centotrenta mila tonnellate non tutte certamente andranno per la via di Casale e Vercelli; la maggior parte si dirige verso Torino, e da Torino ne ha altro sfogo la più grande e principal parte che si avvia verso i paesi vicini alla Lombardia, nella Lomellina, nel Novarese ed altri luoghi; la frazione dunque che si volgerebbe per Casale e Vercelli sarebbe certamente piccola, e non bisogna per conseguenza costituirla base di tutto il commercio interno. Ciò posto sarà vero bensì che queste 150,000 tonnellate formano parte del commercio interno, ma non sarà vero che su questo abbia influenza l'adottare la direzione di Casale e Vercelli o quella di Mortara.

D'altronde questo commercio interno, limitato a Casale e Vercelli, io riconosco che avrebbe più vantaggio se la strada fosse diretta per quella parte; ma non v'è dubbio che risentirà anche vantaggio grande se la strada sarà diretta per Mortara, perchè potrà mettersi con tutta facilità in comunicazione con quella linea.

Dunque per il commercio interno, limitato, come dissi, a Casale e Vercelli, vi sarebbe un maggior vantaggio; ma il commercio colla Lombardia io sostengo, o signori, che se non lo favorirete colla massima facilità di comunicazioni, non solamente scapiterà, ma lo perderete, perchè il commercio interno che vorrà avere comunicazione con Genova andrà sempre a Genova; non così sarà per la Lombardia, perchè molto si fa in Austria per accelerare e rendere pronte le co-

municazioni da Trieste colla Lombardia; e permettetemi che ve lo dica, in queste materie e nello stato attuale delle cose si discute poco in Austria, ma si opera molto. (*Bene! Bravo!*)

Per questi motivi io non credo che il commercio interno abbia tutta quell'importanza che gli venne data da taluni, importanza però che, ad ogni modo, sarebbe relativa al maggior profitto limitatamente a quelle parti, ma che non deve essere tale da far perdere, come temo potrebbe succedere, i vantaggi del commercio colla Lombardia.

Nell'esporre gli inconvenienti di perturbazione e di perdita di tempo derivanti da questo rallentamento nel procedere oltre ai lavori di cui si tratta, rilevai come il più importante in oggi sarebbe l'effettuare la galleria di Valenza; ma allo stato attuale di questa questione io non posso assumere al riguardo impegno di sorta, a meno che la Camera formalmente non me lo acconsenta.

Nella fatta esposizione io omisi di accennare due altri motivi, che renderebbero necessaria questa determinazione; uno deriva da che fino dal principio di quest'inverno la città di Mortara ed una deputazione di signori lomellini vennero da me sollecitandomi a che si facessero intraprendere i lavori sulla linea al di là del Po; al che dovetti rispondere che non potevo prendere per ora nessun impegno di accelerare i lavori al di là del Po, anche perchè il terreno essendo ivi facilissimo si aveva sempre tempo ad eseguirli, il più importante essendo l'intraprendere la galleria di Valenza, e che per conseguenza quando la Camera avesse stanziato fondi sufficienti, questi sarebbero stati spesi per la linea da Genova ad Alessandria e per quella da Alessandria al di là del Po. Essi addussero che il loro paese avendo sofferto molto per le circostanze passate, e versando in attuali strettezze, aveva bisogno d'essere soccorso coll'attuazione di molti lavori; motivo per cui avevano cercato anche di promuovere una società che eseguisse i lavori sulla strada ferrata di Lomellina, onde alleviare anche il sovraccarico erario dello Stato; infatti sarà circa un mese o poco più, se ben mi ricordo, venne presentata una proposta colla quale una società si offre di eseguire il primo tronco di strada da Mortara venendo in qua, il cui progetto è già compiuto, e poi di proseguire il compimento della strada anche fino al Po, non sì tosto ne fosse ultimato il progetto, il tutto con condizioni che possono dirsi ragionevoli, perchè sostanzialmente si eseguirebbe la strada in due anni, senza chiedere alcun compenso durante tal termine, acconsentendo al Governo la facoltà di pagarli nei tre anni successivi, colla corrispondenza degli interessi dall'ultimaazione dei lavori a rate non maturate al 6 per cento.

Parvemi questa domanda ragionevole, e sarei entrato in trattative, se mi fosse creduto autorizzato a farlo, e non l'avessi riconosciuto sconveniente fino a che sussiste la dubbio sulla direzione della linea promossa dall'ordine del giorno della Camera.

L'altro contrattempo prodotto da questo ritardo si è la poca fiducia che si ingenera in paese e fuori sulle condizioni del progresso dei lavori delle nostre strade ferrate, perchè certo non fu vantaggioso il sentire che dopo avere il Governo per molti anni studiata una linea di strada ferrata, dopo avervi spesi da 6 a 7 milioni, si tratta in oggi niente meno che di abbandonarla per un'altra direzione, senza badare che si tratta di una delle più importanti comunicazioni, quale è quella che da Genova conduce al lago Maggiore. Il Governo che ne apprezza tutta l'importanza, urgenza e necessità, si adopera con ogni cura per vedere di combinare il mezzo di ottenerne la prolungazione sul territorio svizzero;

egli è entrato già in trattative per questo oggetto; ma io domando che confidenza incontrerà per costituire una società, la quale si disponga ad assumere un'impresa così colossale, e che non può aver risultati se non si compie prima la strada che in oggi si mette in discussione? Che confidenza, dico, potrà avere questa società che tale linea si compia, quando essa vedrà che dopo tanti studi, tante deliberazioni, e dopo ben anco i lavori intrapresi, si vuol tutto abbandonare per percorrere un'altra direzione?

Nascerà il sospetto che si metta di bel nuovo in dubbio questa seconda linea che, per esempio, senza andare in esagerazioni, senza parlare di cose che possono riguardarsi come improbabili, giunta la strada a Vercelli, e quindi in prossimità del passaggio, certamente non facile, della Sesia, in quel punto non si pensi a variare od a prolungare la linea? E chi vi assicurerà, o signori, che non nascano a questo riguardo altre questioni, od almeno come impedirete che possa ingenerarsi nell'animo di una società estera il dubbio che, giunta la strada alla destra della Sesia, posto che si vuol andare al lago Maggiore, non si seguiti la valle della Sesia, andando per Gattinara a Romagnano, e quindi, passata la Sesia a Romagnano, il che è facilissimo, si avvii la strada per Borgomano alla volta di Arona?

Come ognuno vede la possibilità sola di questi cambiamenti produce incertezza, ingenera diffidenza e discredito, motivo per cui io dubito forte che se noi dureremo ancora nell'indecisione sulla linea da scegliere, non troveremo più né capitali, né società che si interessino a proseguire la linea del lago Maggiore al lago di Costanza.

Io esposi alla Camera nettamente e francamente le condizioni in cui mi trovo, e non desidero altro se non che la Camera, penetrata dall'importanza delle esposte considerazioni, me ne tragga pel decoro e vantaggio stesso del paese, che in fin dei conti ha diritto di essere accertato sul suo avvenire. (*Bravo! Bene! — Vivissimi segni di approvazione*)

FAGNANI. Appoggio io pure le ragioni sviluppate dal signor ministro; ma mi pare opportuno di aggiungere che tutte le disquisizioni che si sono trattate sui giornali, nei circoli e nei comuni interessati, dopo il già citato ordine del giorno, sono venute dacché si è dimenticato il principio di tutta la questione.

Io penso che se la Camera mi onora di attenzione a riguardo di quanto sono per dire su questo principio, ogni questione a questo proposito sarà sciolta da sé.

Il problema che ci proponiamo di sciogliere nel fare una strada ferrata è quello di raggiungere i punti estremi quanto più prontamente è possibile, cioè con quanta maggiore economia è possibile di tempo e di spesa.

I punti estremi che ci proponiam noi di raggiungere col nostro sistema di strade ferrate sono Genova, la Svizzera e Milano.

Trattasi di trovare quel più semplice sistema che con una linea fondamentale ed una sua diramazione ci porti con la maggiore speditezza a comunicare Genova con Svizzera e con Milano.

Ora, se si trattasse pel nostro caso di congiungere solamente Genova e Svizzera, potrebbe essere ragionevole questione di vedere quale delle due linee, fra quella da Alessandria per Mortara e Novara, o quella per Casale e Vercelli, meritasse di essere preferita per essere la linea fondamentale del sistema.

Ma siccome la fondamentale che passasse da Casale, Vercelli e Novara obbligherebbe Genova a fare il giro d'Alessandria, Casale, Vercelli, Novara e Buffalora per andare a Milano,

mentre la proposta linea di Lomellina porterebbe Genova per la linea molto più breve e molto più naturale di Valenza, Mortara e Vigevano a Milano; quindi è non solamente evidente, ma perentoria la ragione per la quale fu stabilito che il sistema di strade ferrate più breve e più naturale che si possa adottare, onde avere la linea fondamentale, breve quant'è possibile, in combinazione col più breve imbrancamento che la colleghi con Milano, è quello che si attiene alla fondamentale che passa per Valenza, Mortara, Novara e lago Maggiore, colla diramazione od imbrancamento da Mortara per Vigevano a Milano.

Questo brevissimo ragionamento basta da per sé solo a dimostrare l'inutilità di qualunque studio per qualunque altra linea.

Esso solo basta a manifestare la vera ragione per la quale fu dal Governo antecedentemente prescelta e determinata da eseguirsi la strada di Lomellina.

Qui dentro è la ragione per la quale fu respinta per cinque volte la dimanda di Vercelli e di Casale, e sarà questa la sesta.

E questa è la ragione per la quale non si fece opposizione (che sarebbe parsa inurbana resistenza o durezza a voler negare) a che si facessero nuovi studi da chi desiderava di farli, e non si è ricusato l'ordine del giorno, stantechè la promessa del Ministero, e la legge che lo autorizzava, non ci hanno menomamente permesso di dubitare che i lavori sulla linea stabilita si sarebbero continuati.

Poste queste osservazioni, se si considera che l'interesse delle potenze che ci fossero nemiche ha da essere quello di indurci a divagare:

Per obbligarci a sopportare il maggior carico di dispendio che sia possibile;

Per obbligarci ad allontanarci quanto più sia possibile dai punti d'arrivo a cui ci vogliamo dirigere;

Per depauperarci quanto più sia fattibile, e per rendere, se loro riescisse, impossibili le spese modiche, indispensabili a sostenere le concorrenze alle quali aspiriamo.

E (quando altro non potessero fare) per danneggiarci a divagare tanto nelle inutili questioni, negli inutili sperimenti, negli inutili studi, nelle inutili disquisizioni e contese di qualunque genere siano.

Perciocchè, stancati che saremo di discutere sugli studi, noi saremmo sempre ancora, come ben diceva il signor ministro, da capo per le difficoltà d'arte e le possibili evenienze contrarie nei fenomeni concomitanti della natura, allorchè si dovesse ricominciare a fare i nuovi ponti sul Po e sulla Sesia.

E sarebbe per tal guisa protratto ad anni ed anni il compimento e l'attivazione della strada; e l'Austria avrebbe tempo di intendere delle linee ferrate da Milano a Livorno per Parma, Piacenza e Toscana, e da Milano a Svizzera per lo Spluga; e sarebbe data una dura prova da sostenere a tutto il Piemonte per l'interesse che ha e che gli sarebbe fallito, di far essere Genova la porta mediterranea del commercio di Svizzera e della lega doganale germanica.

Sarà questo il guadagno che avremo ottenuto dalle miserie che ci hanno occupato a ritardare l'andamento delle opere che già furono stabilite ed approvate.

Quindi io conchiudo che la legge 18 luglio 1844 abbia da avere il suo pieno adempimento per quanto riguarda la linea di strada ferrata in Lomellina, salvo a fare degli studi che furono approvati coll'ordine del giorno quell'uso che si giudicherà opportuno per la formazione che occorra di linee secondarie.

PRESIDENTE. La parola è al deputato Cavallini.

TECCHIO. Domando la parola per l'ordine della discussione.

Il relatore della Commissione, in vista dell'ordine del giorno adottato dalla Camera il 19 gennaio, ha proposto di rinviare la petizione del municipio di Genova al ministro dei lavori pubblici, senza però dichiarare esplicitamente il senso dell'ordine del giorno 19 gennaio, e l'effetto che questo possa o debba importare sulla istanza del municipio.

Il ministro dei lavori pubblici ha esposto che in forza dell'ordine del giorno 19 gennaio egli rimane per lo meno dubbioso se gli competa la facoltà di procedere a nuovi lavori o a nuovi appalti per la prosecuzione della strada ferrata verso il lago Maggiore, stabilita già dalle regie patenti 1844, o se in quella vece non gli incomba il debito di sospendere o di ritardare il corso dell'opera fino a che siano compiuti gli studi ai quali il detto ordine del giorno si riferisce. Lo stesso signor ministro ha esternato il desiderio che la Camera il voglia togliere da codesta dubbietà, da codeste incertezze.

Ora io stimo opportuno che la discussione si rivolga appunto a determinare e spiegare l'ordine del giorno 19 gennaio, sicchè il ministro sappia se la Camera colla propria adesione ai nuovi studi del tronco di Casale e Vercelli, abbia inteso di lasciare tuttavia libero, o piuttosto inceppare il detto ministro nell'andamento della sua amministrazione e nell'esecuzione delle regie patenti.

Per ciò intendo di proporre un nuovo ordine del giorno, che esplicitamente dichiari il senso e l'effetto di quello del 19 gennaio.

PRESIDENTE. Lo proporrà quando sarà il caso. Ora la parola è al deputato Cavallini.

CAVALLINI. A compimento di quanto egregiamente si disse dal signor ministro dei lavori pubblici, e per illuminare sempre più la Camera sul vero stato della questione che si sta per agitare, credo bene innanzi tutto di fare una breve e succinta storia di quanto si contiene nelle carte tutte che lo stesso signor ministro depositò presso la segreteria di questa Camera.

Da queste risulta che sino dal 1840, con regie patenti del 10 settembre, si autorizzarono gli studi sulle migliori linee che da Genova conducevano al confine lombardo e ad Alessandria, con riserva di proseguire verso Torino. In seguito a questi studi, eseguiti per conto di una società genovese, dall'ingegnere inglese Brunel, al 5 febbraio del 1844, la società medesima, con sua sottomissione al ministro Gallina, si obbligava a porre mano alla formazione degli studi speciali per la strada a Torino e al lago Maggiore, ed a presentarne i progetti entro un anno dalla data della concessione.

Una Commissione d'arte allora creata nelle persone degli ingegneri Mosca, Negretti e Bosso, faceva un minutissimo esame del progetto presentato dal signor Brunel, e ne dava alla luce una dettagliata relazione alli 6 marzo 1844, che ci è incontrastabile prova dell'esattezza colla quale fin d'allora fu studiata la questione che ora si vuol rimettere in campo.

Quella Commissione ammetteva la convenienza evidente di riunire col tempo Genova, Torino e Milano con strade ferrate per le vie più brevi, e di comunicare parimente per la via più rettilinea da Genova al lago Maggiore; dichiarava preferibile dal lato economico il varco del Po a Gerole, anzichè quello a Bassignana proposto dal Brunel; riconosceva che prescelto il varco del Po, la direzione verso il lago Maggiore non offre difficoltà di sorta, essendo il terreno compreso fra la Sesia e

il Ticino sensibilmente piano; osservava che qualora non si voglia portare una grave perturbazione nel movimento commerciale interno, le direzioni della strade ferrate verso Torino ed Arona devono seguire quelle delle attuali ordinarie comunicazioni; opinava la direzione verso Arona meritare la preferenza sopra quella a Milano, e in appoggio a tale sua opinione ricordava i grandi vantaggi commerciali che ne sarebbero ridonati a Genova e allo Stato. In una estesissima nota poi confrontava con esatti calcoli le diverse direzioni che si potevano dare alle proposte linee; e fra queste si annoverava anche la diramazione che dopo il passo del Po contro Casale avrebbe luogo per la strada da Genova al lago Maggiore. E in una carta dimostrativa annessa a detta nota sono tracciate le diverse linee, e fra le altre, quella che da Alessandria mette a Casale, Vercelli, Novara ed Arona, colla designazione delle distanze che per detta linea sono, partendo da Alessandria, 30,5 + 33,7 + 22,2 + 38: totale 124,6; mentre per l'altra linea da Alessandria per Valenza, Mortara, Novara e Arona, sarebbero notate 15 + 32 + 23 + 38: totale 108. Così da questi stessi calcoli, segnati Bosso, Negretti e Mosca, risulterebbe la proposta linea per Casale e Vercelli, più lunga di chilometri 16,6, che non quella per Valenza, Mortara e Novara.

In seguito a questo rapporto della Commissione di arte, dietro relazione del ministro dell'interno a S. M., del 21 marzo 1844, veniva nominata con regio brevetto 26 marzo 1844 una Commissione incaricata:

« 1° Di esaminare e proporre la direzione, il prolungamento e lo sviluppo che sia più conveniente di dare allo stabilimento della strada ferrata nei regii Stati, non che l'opportunità di costruire una o simultaneamente più diramazioni della medesima, tanto sotto il rapporto politico e strategico, quanto nell'interesse economico e morale;

« 2° Di dare il suo parere sulla domanda di concessione della società;

« 3° Di suggerire la scelta dei mezzi finanziari. »

Anche questa Commissione studiò attentamente la questione, che è ora ritornata in campo, e il generale Franzini, appartenente alla sotto-Commissione incaricata di riferire sul primo dei citati quesiti, sostenne preferibile in via strategica e in linea d'arte, la direzione per Casale e Vercelli ad Arona; e tale sua opinione espresse in una sua Memoria del 13 aprile 1844, che va annessa alla relazione della Commissione. A quella va pure annesso un diverso parere del 24 aprile 1844, del generale Chiodo, il quale afferma che « le considerazioni militari non sono di molta importanza nello stabilire le direzioni di siffatte strade, e debbono lasciare la preponderanza alle considerazioni politiche e commerciali. »

E anche questa Commissione, dopo avere convenientemente discusso sulla proposta del generale Franzini, tendente a far passare per Casale e Vercelli la linea che mette ad Arona, conchiuse addì 19 maggio 1844 doversi mantenere quella per Mortara e Novara.

Oltre a questa relazione, non che ad altre, l'una del conte Petitti sul 2° quesito, l'altra del cavaliere Collà sul 3°, ne fu fatta un'ultima nel giorno 31 maggio 1844, dal medesimo cavaliere Collà, sulla convenienza di favorire colla linea da eseguirsi il nostro commercio colla Lombardia, e di evitare una svantaggiosa deviazione per Casale e Vercelli; in essa è detto che « Genova, porto del solo Piemonte, non può essere grosso mercato allettante a grosse spedizioni, a ragguardevoli depositi; mentre invece grosso mercato sarebbe Genova, porto non solo del Piemonte, ma altresì di una porzione della Lombardia, del Parmigiano, di molti cantoni svizzeri, e di

alcuni paesi della Germania. Egli è in seguito a questi rapporti della Commissione creata con regio brevetto 26 marzo 1844, che furono emanate le regie patenti 18 luglio 1844, che stabiliscono:

« Art. 1. Il sistema delle strade ferrate nei nostri Stati di terraferma avrà luogo colla costruzione simultanea di una strada a ruotaie di ferro, da Genova a Torino per Alessandria e la valle del Tanaro, con delle diramazioni verso la Lomellina, donde a Novara e al lago Maggiore.

« Art. 2. Il punto da cui dovrà partire detta diramazione sarà determinato in correlazione della località che in dipendenza di accurati studi sarà prescelta per varcare il fiume Po con maggiore utilità e sicurezza. »

In adempimento a questo secondo articolo delle regie patenti 18 luglio 1844 una Commissione composta degli ingegneri Negretti, Barbavara, cavaliere Cavalli, Colli, Rovere, Berutto, Boeri e Carbonazzi, coll'intervento dell'ingegnere capo Mercalli, membro e segretario del congresso centrale per le strade ferrate, si recava il 7 agosto successivo a fare esplorazioni sul varco del Po, nei limiti correlativi alle dette patenti.

La relazione fatta da quella Commissione dimostra come dai più attenti esami risultasse la convenienza di prescegliere pel varco del fiume la località di Monte, prossima a Valenza, riconoscendovisi l'esistenza di un fondo di roccia nell'alveo del fiume.

L'ingegnere Carbonazzi, in un'amplissima sua relazione del 2 settembre 1844, relativa alla seguita esplorazione del Po e alla scelta del miglior varco, fa conoscere la convenienza della scelta del sito fra Monte e Valenza, ed espone ampiamente i danni e le difficoltà che si oppongono alla scelta della località di Gerole e di quella di Bassignana, nelle quali non avvi speranza di trovare il terreno fermo a minore profondità di 15 metri.

Conseguentemente a questa relazione, radunatosi il congresso centrale per le strade ferrate il giorno 2 settembre 1844, visti ed esaminati attentamente il piano generale relativo agli studi dei canali navigabili ed il relativo atlante di disegni, non che il piano generale dell'andamento delle strade provinciali da Mortara a Voghera e da Mortara a Tortona, il piano del corso del Po sul territorio di Valenza e di quello presso Bassignana e presso Gerole, il piano del corso del Po da Torino sino al ponte di barche sotto Valenza, levato dal cavaliere Cavalli, letti tre relativi rapporti degli ingegneri Rovere, Negretti e Carbonazzi, il congresso a voti unanimi si decise per la scelta della località di Valenza.

Al 13 febbraio 1845 emanavano le regie patenti, colle quali S. M. ordina l'esecuzione delle strade ferrate di cui approvò le linee colle regie patenti del 18 luglio 1844, e prescrive che vi sia provveduto per cura del Governo a spese delle regie finanze, semplificando a tal fine le forme di amministrazione e di controllo.

Un ultimo tentativo per far prevalere sulla linea per la Lomellina la linea per Casale e Vercelli risulta essersi fatto con ricorsi delle dette città, sui quali son meritevoli d'essere riferiti i *considerando* e il voto del congresso centrale per le strade ferrate:

« Il congresso centrale, udita lettura dei ricorsi della città di Casale e Vercelli, tendenti ad ottenere che la strada ferrata proveniente da Genova e diretta al lago Maggiore passi per le dette città ed abbandoni l'andamento prescritto per Valenza e provincia di Lomellina;

« Udita parimente lettura del contro ricorso della provincia di Lomellina, non meno che le più recenti osservazioni

della città di Mortara, aventi lo scopo di conservare in essa provincia il passaggio di tale strada ;

« Udita lettura del dispaccio ministeriale in data 12 aprile prossimo passato ;

« Sentito il signor riferente nelle sue motivate conclusioni ;

« Considerando che la strada ferrata da Genova al lago Maggiore riescirà in modo apprezzabile più breve nella direzione già assegnatale colle sovrane determinazioni per la provincia Lomellina a fronte della direzione per Casale e Vercelli ;

« Che dalla strada da Genova al lago Maggiore dovendo pur diramarsi quella per la Lombardia, dopo il varco del Po, il miglior modo che si presenti, affine di non pregiudicare sostanzialmente con soverchio maggior cammino agli interessi soprattutto di Genova, è quello di dirigere la strada per la provincia di Lomellina ;

« Che nessuna grave difficoltà d'arte, nè per l'apertura di *tunnels*, nè per la costruzione del ponte sul Po, nè per altri riguardi havvi nella direzione per Valenza e Mortara, come dimostrano gli elementi che il congresso ebbe sott'occhio, e che anzi tutto induce a credere che sarebbero per riuscire maggiori in complesso le difficoltà e le spese nell'altra direzione per Casale e Vercelli ;

« Che d'altra parte colle diramazioni delle strade ferrate, che potranno venir fatte in progresso di tempo, sarà provveduto alle esigenze particolari delle provincie di Casale e di Vercelli, mentre ora la deviazione dalle più rette linee già assegnate dalle strade da Genova alla Svizzera ed alla Lombardia darebbe luogo a gravissimo danno al commercio in generale dello Stato,

« È di voto : non esservi motivi d'arte, nè di pubblica economia che possano consigliare il Governo di S. M. a dipartirsi dalle determinazioni già prese sulle direzioni delle strade ferrate da Genova alla Svizzera ed alla Lombardia. »

Dopo l'esposizione che si è fatta di varii rapporti sulla preferenza a darsi alla linea per la Lomellina ; dopo le regie patenti 18 luglio 1844 e 13 febbraio 1845 ; dopo le decisioni del congresso centrale per le strade ferrate del 2 settembre 1844, relative al varco del Po ; infine dopo il voto qui riferito del medesimo congresso centrale, non sarebbe d'uopo aggiungere altro, a dimostrare che leggi sinora esistenti per la scelta e per l'esecuzione della strada ferrata da Genova ad Arona, per Mortara e Novara, furono dettate da' severi studi fatti in proposito, e da motivi di arte e di pubblica economia.

In appoggio a quest'asserzione viene un ultimo rapporto dell'ingegnere Carbonazzi, in data 7 settembre 1847, nel quale coi più dettagliati calcoli si dimostra la maggior brevità e le minori spese occorrenti per la linea della Lomellina, non che i maggiori vantaggi risultanti dalla esecuzione della medesima, pel commercio nazionale : « Ci sia dunque fatta facoltà, conchiude l'ingegnere Carbonazzi, di ripetere ancor qui abbondantemente : dannosa la vagheggiata deviazione pel commercio di transito, non necessaria pel commercio lombardo, dannosissima pel commercio degli Stati sardi. »

Da tutto ciò vede la Camera che la questione intorno alla convenienza dell'una piuttosto che dell'altra linea fu profondamente e minutamente discussa, e da persone le più intelligenti in linea d'arte.

Quindi io non posso a meno di approvare tutte le considerazioni svolte dal signor ministro ; se non che debbo rammentargli che non altrimenti la Camera nella tornata del 19

gennaio ultimo scorso, adottò l'ordine del giorno di cui si fa cenno nella petizione del municipio di Genova, se non perchè egli dichiarò ripetutamente che era servo della legge, e che si riteneva ciò non ostante in obbligo di eseguirla.

Gli ricordo pure che il Governo corre una grave responsabilità se omette dal dare esecuzione alla medesima, poichè dalla sospensione delle leggi nasce nelle popolazioni la sfiducia in esse, dalla sfiducia l'indifferenza, e da questa l'inesecuzione. Che se ciò è vero, se si parla delle leggi in generale, quanto maggiori non saranno gli inconvenienti che deriveranno dalla sospensione di quelle che hanno attinenza colla politica e colle commerciali contrattazioni, quale è quella di cui ora è caso ? Gli abitanti delle terre limitrofe alla linea della strada ferrata stata prescelta dalle lettere patenti del 18 luglio 1844 non avranno certamente ommesso di intavolare ed anche di compiere o l'una o l'altra convenzione, appoggiati come erano ad una disposizione testuale della legge. Ma se attualmente si reca in dubbio l'ulteriore attuazione di quella linea, le loro speranze, i loro diritti verranno delusi, e per l'avvenire non vi sarà più nulla di certo. È necessario impertanto che noi togliamo il paese da questo stato di incertezza. Si afferma che non sonosi fatti studi di dettaglio, di località, ma qui io debbo citare le parole stesse pronunciate dal signor deputato di Cavour, ora non sono molti giorni in questa Camera, nell'occasione in cui trattavasi della strada ferrata che da Torino deve far capo alla Francia, e si discuteva se dovesse preferirsi quella per la valle di Susa, oppure l'altra che transiterebbe per quella d'Aosta.

Il signor conte di Cavour affermava allora che non era questione di trattare sulla linea migliore da adottarsi, ma si bene di fare in guisa che o l'una o l'altra fosse attivata senza perdere tempo ; poco appresso all'incontro facevasi a sostenere un'opinione totalmente opposta.

« Io non intendo (diceva egli) di disapprovare 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 tralasciasse di fare quanto è più urgente. Io non ho i dati di fatto necessari per portare un assoluto giudizio, ma mi pare che dalla semplice esposizione della carta geografica non possa sostenersi che sia la linea dell'Arco, sia quella della Dora Baltea presentino i vantaggi della linea della Dora Riparia e dell'Arco. . . . 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 le une e le altre linee partenti da Torino per giungere a Reviano. « E terminando il suo discorso l'onorevole oratore conchiudeva così : « 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 convizione assoluta, che la linea già stata studiata della Dora Riparia e dell'Arco è già fra tutte quella da preferirsi. »

Se pertanto gli studi generali in linea d'arte e di economia, come ebbi l'onore di esporre innanzi, si fecero fra le due linee per Casale e Vercelli, e per Valenza, Sartirana e Mortara, io dovrei limitarmi a chiedere l'applicazione di quella teoria anche per ciò che concerne la petizione della città di Genova, tanto più che l'opera è già in corso di costruzione.

Del resto fa d'uopo non dimenticare che ogni anno che passa infruttuosamente ci presenta un capitale perduto; che se il commercio si avvia lungo una linea difficilmente vi si può deviare, e che quanto più prontamente sarà effettuata la linea da Genova al lago Maggiore ed alla Lombardia tanto più prospero riuscirà il commercio genovese.

Genova e Trieste, come rettamente osservava il signor ministro, si contendono fra loro il commercio marittimo, non solo per la linea settentrionale, ma ben anco quello per la Svizzera, pel Tirolo e per alcune provincie germaniche. Quello di Trieste ha un lieve vantaggio su quello di Genova per il commercio col Levante; all'opposto Genova ne ha uno considerevole pel commercio coll'Occidente, consistente in che le mercanzie che formano l'oggetto delle commerciali transazioni dell'Italia settentrionale e le nazioni d'Occidente, tramettonsi vicendevolmente fra esse e Genova, in parecchi giorni di tempo in meno di quanto farebbe d'uopo con Trieste, perchè per comunicare con vie di mare da quest'ultimo porto con quelli d'Occidente devesi percorrere tutto l'Adriatico, e quindi all'estremità dell'Italia meridionale per angolo retto volgersi a ponente; devonsi superare le difficoltà d'approdo nell'Adriatico, che esistono in grande parte dell'anno, e vincere gli ostacoli che si frappongono ad una strada ferrata per Salzburg, ovvero per Verona ed Innspruk, che unisca le provincie austriache al centro della Germania, la Baviera ed i paesi renani, mentre il passaggio del Luckmanier può vincersi assai agevolmente, e per il lago Maggiore da Genova le merci ponno essere con leggero dispendio trasportate in quelle regioni.

E questo ben lo conobbe l'Austria, la quale si è risolta a costruire una strada ferrata da Coira a Milano; compiuta quella linea e formato un tronco da quest'ultima città al lago Maggiore, gli abitanti della Svizzera, della Lombardia e del Tirolo, e varie altre provincie germaniche, alle quali le comunicazioni con Trieste verrebbero rese in tale guisa più speditive, meno dispendiose e più comode, preferiranno Trieste a Genova pel loro commercio d'introduzione e d'esportazione sia col Levante, sia col Ponente, talchè per Genova non rimarrebbe che il commercio pel Piemonte, ed è evidente che tale danno arrecato a Genova nella sua importanza commerciale deve riverberare su tutto lo Stato.

E mentre mi riservo di prendere nuovamente la parola quando abbiano parlato gli oratori che propugnano la linea per Casale e Vercelli, propongo intanto, in luogo delle conclusioni della Commissione, il seguente ordine del giorno motivato:

« La Camera, sentite le discussioni riguardo alla linea della strada ferrata da Alessandria al lago Maggiore per Valenza, Mortara e Novara, invita il ministro dei lavori pubblici a dare corso ai lavori della detta linea, appaltandone le relative opere, non tralasciando però d'incoraggiare gli studi per l'apertura di vie secondarie che alla primaria si attacchino, onde sia quanto più presto possibile raggiunto questo mezzo di vivificazione delle provincie e comuni limitrofe per lo scambio dei loro prodotti territoriali e d'industria locale con quelli provenienti dagli emporii principali di Genova, Torino e Svizzera, e passa all'ordine del giorno. »

PRESIDENTE. Domando se l'ordine del giorno del deputato Cavallini è appoggiato.

(È appoggiato.)

La parola è al deputato Cavour.

TECCHIO. Domando la parola per un richiamo al regolamento. L'articolo 19 del regolamento dice:

« La parola è conceduta secondo l'ordine delle domande o

delle iscrizioni. Non si deroga a quest'ordine che per accordare la parola alternativamente *pro, sopra e contro* l'argomento in discussione. La parola *sopra* è esclusivamente riservata agli oratori che avrebbero emendamenti a proporre. »

Io ho annunziato alla Camera che ho un emendamento da proporre alle conclusioni già esposte dalla Commissione. Quindi, in nome dell'articolo 19 del regolamento, domando la parola.

Avverto poi la Camera che le mie parole saranno brevissime, poichè la mia proposta non tende ad altro se non che a dirigere la questione. Con essa credo di poter rendere la questione molto più semplice e circoscritta ai veri limiti nei quali dev'essere posta, avuto riguardo alla petizione da un canto ed alle dichiarazioni del signor ministro dall'altro lato. L'andare ritardando la lettura della mia proposta riescirebbe, secondo me, a complicare d'assai l'argomento e a duplicarne la trattazione.

PRESIDENTE. Osserverò al deputato Tecchio che l'articolo 19 del regolamento si riferisce ad altro, e non ha relazione alcuna col caso attuale, poichè qui non si tratta di proposizione sovra cui vi debba essere votazione, ma non si tratta d'altro che di una discussione sopra una votazione di una petizione, quindi non vi può essere altro se non che discorsi sopra le conclusioni delle Commissioni, e sopra quelle altre conclusioni che gli oratori possano andar proponendo.

Ora la Commissione ha proposto il rinvio della petizione presentata alla Camera dal municipio di Genova al ministro dei lavori pubblici; il signor Cavallini invece propone sopra questa stessa petizione un ordine del giorno, il quale cambia le conclusioni della Commissione. Ed io non posso far altro se non che seguire a dar la parola a quelli che l'hanno chiesta prima, ed il signor deputato Tecchio debbe quindi averla dopo.

La parola è dunque al signor Cavour.

TECCHIO. Io domando che sia consultata la Camera se mi spetti sì o no la parola.

CAVOUR. Domando la parola per un richiamo al regolamento.

Senza discutere, per ora, il principio svolto dal deputato Tecchio, osservo che è uso della Camera quando tre o quattro oratori hanno parlato per sostenere le loro proposte, di permettere che altri oratori abbiano la parola per combatterle. Pertanto siccome sinora il ministro e due onorevoli deputati della Lomellina hanno parlato in un senso, pare che la Camera debba permettere che un altro deputato esponga le ragioni buone o cattive che militano a favore dell'opposta opinione.

TECCHIO. Domando la parola per dare alcune spiegazioni. (*Mormorio*)

PRESIDENTE. (*Interrompendo*) Prima debbo consultare la Camera. Ella ha eccitato il di lei giudizio, e debbo consultarla.

TECCHIO. Io chiedo la parola per un fatto personale, e credo di aver diritto di parlare onde spiegarmi a questo proposito.

Il conte di Cavour pare abbia voluto accennare che io pretendi di parlare per togliere a lui quella facoltà che gli spetta secondo il turno dell'iscrizione.

Questo suo sospetto è tanto falso inquantochè io ho espressamente asserito che mi contentava di leggere il mio ordine del giorno, e che non lo avrei neppure svolto se non quando venisse il mio turno.

Domando quindi semplicemente che il presidente voglia

consultare la Camera se intenda permettermi la lettura del mio ordine del giorno, che è un emendamento alle conclusioni della Commissione, e che l'articolo 19 del regolamento mi attribuisce il diritto di proporre.

PRESIDENTE. Io consulterò la Camera sulla mia opinione, vale a dire, se non si debba mantenere la parola al deputato Cavour, al quale spetta secondo il diritto di iscrizione. (*Rumori*)

Deciderà la Camera: (*Forte mormorio*)

PESCATORE. Domando la parola.

IOSTI. L'emendamento del deputato Tecchio. . . . (*Bisbiglio*)

CAVOUR. (*Interrompendo*) Siamo alla fine della seduta e non vogliono lasciarmi discutere. (*Mormorio continuo*)

IOSTI. Ogni deputato ha diritto di parlare sull'ordine della discussione. (*Interruzione prolungata*)

PRESIDENTE. Io spero che il deputato Iosti vorrà cedere al giudizio della Camera.

Quelli che credono. . .

PESCATORE. Domando la parola. (*Rumori*)

PRESIDENTE. Su che cosa?

PESCATORE. Per un richiamo al regolamento.

Il signor deputato Tecchio ha fatto una proposizione; ha pregato il signor presidente a voler consultare la Camera sulla sua proposizione; io domando dunque che il signor presidente consulti la Camera sulla proposizione fatta dal deputato Tecchio.

PRESIDENTE. Il signor deputato Tecchio non aveva la parola per far proposizione veruna, e perciò consulto la Camera se intenda mantenere la parola al deputato Cavour, che era iscritto prima.

PESCATORE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Non posso accordargliela. . . (*Rumori*)

PESCATORE. Consulti la Camera. . .

PRESIDENTE. Chi intende si debba accordare la parola al deputato Cavour voglia alzarsi.

(Dopo prova e controprova, la Camera si pronuncia per la negativa.)

La parola è al deputato Tecchio.

TECCHIO. Fedele alla mia prima dichiarazione, io non svolgo, ma semplicemente leggo la mia proposizione, riservandomi in quanto occorra a svolgerla e giustificarla allorché verrà il mio momento secondo l'ordine delle iscrizioni.

« La Camera, dichiarando che la deliberazione del 19 gennaio prossimo passato non autorizza il Ministero né a sospendere l'esecuzione de' lavori in addietro appaltati, né a ritardare la stipulazione dei nuovi appalti pei lavori della strada ferrata nella linea già determinata dalle regie patenti 1844, rimette la petizione del Municipio di Genova al ministro dei lavori pubblici, e passa all'ordine del giorno. » (*Bene! Bravo!*)

JACQUEMOUD GIUSEPPE, relatore. L'ordre du jour proposé par l'honorable député Tecchio me paraît tellement conforme avec les conclusions de la Commission que je n'hésite pas à y adhérer, car cet ordre du jour tend au même but que les conclusions dont j'ai donné lecture et qui sont ainsi conçues.

(*Rilegge le conclusioni della Commissione.*)

Mais d'après les doutes que M. le ministre a exprimés à la Chambre et sur lesquels il demande une solution, et d'après la discussion qui s'est élevée il me paraît nécessaire de trancher la question d'une manière telle qu'il ne puisse rester aucune incertitude sur les intentions de la Chambre. C'est pourquoi je me réserve de consulter les membres de

la Commission pour demander s'il ne serait pas le cas d'ajouter à l'ordre du jour de M. Tecchio quelques expressions qui accordent spécialement à M. le ministre l'autorisation de contracter l'adjudication de la galerie sur la route de Valence et Mortare.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io ho domandato alla Commissione che ella si esprimesse più esplicitamente, perchè il dire che si continuino i lavori può intendersi di quelli che sono appaltati.

Ma questa è cosa assai grave, motivo per cui mi sono astenuto d'impegnare l'amministrazione in nuovi lavori prima che il veto della Camera fosse adempiuto: avrei creduto, operando diversamente, d'anticipare e quindi di voler deludere le intenzioni della Camera.

Altro è continuare gli appalti in corso, altro è intraprenderne dei nuovi.

Laonde mi sembra che le espressioni della Commissione non sieno abbastanza esplicite, e desidererei di essere messo in posizione di poter procedere senza tema di perturbazione negli ordini.

VALERIO L. Domando la parola.

PRESIDENTE. Non so se si voglia concedere di parlare al deputato Cavour.

Quando la Camera intenda di derogare non solamente al regolamento, ma alle regole di giustizia (*Mormorio*), secondo le quali tutti quelli che sono iscritti debbono avere la parola, con ordine alternativo tra il pro e contro, si starà al suo giudizio; mi pare però che quando tre oratori hanno parlato in favore della petizione del municipio di Genova sarebbe ingiusto il non sentire anche almeno uno di quelli che intendono parlar contro. (*È vero! è vero!*)

VALERIO L. Io non intendevo chiudere la bocca al conte di Cavour; io chiedo che si tenga conto della mia domanda di parlare, e che al mio turno mi sia ciò concesso.

PRESIDENTE. La parola è al signor Cavour.

CAVOUR. Molto malagevole riesce ai deputati che credono dover in coscienza difendere in questo consesso la causa della linea da Casale a Vercelli il prendere la parola; diffatti essi hanno da lottare contro l'influenza del Ministero, il quale ha manifestato altamente la sua preferenza per la linea di Valenza e di Mortara, e contro l'influenza dei deputati di Genova e della Lomellina, che esercitano essi pure un'alta influenza sopra una parte della Camera. Ciò nulla meno io mi farò ad esporre per debito di coscienza le ragioni che credo poter contrapporre a quelle dette dal signor ministro, e dal municipio di Genova esposte nella sua petizione.

Se si dovesse prendere letteralmente in considerazione quanto disse il municipio genovese, si potrebbe credere che l'esistenza del suo commercio dipendesse dall'esecuzione della linea di Valenza e di Mortara; o per lo meno che lo scegliere l'altra linea ponesse in grave pericolo gli importantissimi traffichi di quella cospicua città. Ad appoggio di questa proposizione il municipio genovese obbiettava che la linea da Casale a Vercelli allungherebbe di dodici e forse di quattordici chilometri la distanza a percorrerla da Genova al lago Maggiore; e con questa asserzione il municipio di Genova si mostra meglio informato di quello che sia il ministro dei lavori pubblici e gl'ingegneri che di questa questione hanno trattato, e che hanno esposta pubblicamente la loro opinione, posciachè la Commissione stata nominata dal signor ministro con quella somma imparzialità che lo distingue, per quante ricerche abbia fatte e presso il Ministero e presso le aziende e presso i singoli ingegneri, non escluso quello citato dal deputato Cavallini, cioè il signor ingegnere Carbonazzi, non

potè rinvenire il menomo documento che stabilisca in modo approssimativo la distanza da Alessandria a Casale per Vercelli, come neppure un qualunque lavoro di profilo su quella linea.

Di questa ricerca furono incaricati e il signor Bosso, uno dei meglio disposti a favore della linea di Casale, e il signor Rovere, non meno ardente per preferirla ad ogni altra; ed il signor Bosso, ed il signor Rovere ebbero a dichiarare altamente, ed i processi verbali della Commissione ne fanno fede, processi che, ove la Camera lo chiedesse, potrebbero anche essere comunicati, che non esisteva nè al Ministero dei lavori pubblici nè presso alcuna azienda, nè presso il signor ingegnere Carbonazzi alcun dato preciso nè sulla lunghezza, nè sul profilo della linea in discorso: anzi il signor ingegnere Carbonazzi invitato a dire su quanto fece per un sistema di canalizzazione, di cui fece cenno il signor ministro dei lavori pubblici, rispose, almeno così riferivano il signor Rovere ed il signor Bosso, che i suoi studi non si erano estesi superiormente a Valenza; quindi al giorno d'oggi non esiste documento alcuno dal quale si possa ritrarre, anche per approssimazione, qual sia il profilo della linea da Alessandria a Casale. Se ciò sia avere studiato maturamente la questione, come lo diceva l'onorevole ministro dei lavori pubblici, io non lo so; ma certo, a parer mio, ciò non si potrebbe francamente asserire, tanto più ch'io credo, come già dissi, che in favore di quella linea vi siano argomenti di egual valore, tanto per le molte considerazioni del commercio interno quanto per quelle relative al commercio esterno. Il far fare un profilo sopra una distanza di 28,000 metri non è cosa da trasandarsi, e quando questo si sia trasandato non potrassi mai dar consciamente un giudizio in merito; nè mi si oppongano le parole che io pronunciava quando si trattava delle varie linee che potrebbero per avventura trarsi per stabilire una strada ferrata fra il Piemonte e la Savoia, posciachè la cosa è ben diversa, e la sola disamina della carta dimostra che la differenza tra le linee della Doria Riparia e della valle dell'Arco, paragonata alle linee della Dora Baltea e dell'Isère è del 5 al 2 (per ciò non si richieggono studi, e basta consultare la carta per convincersene); ma per stabilire la preferenza tra la strada da Alessandria a Novara per la linea di Mortara o per quella di Casale si richiedono studi.

Ora al giorno d'oggi nè il Ministero, nè l'intendente generale dell'azienda, nè alcun ingegnere ha potuto dire ancora quale sia, in modo esatto, questa distanza, e nei calcoli comunicati alla Camera dall'onorevole signor ministro la distanza tra Alessandria e Casale era segnata dai 31 ai 32 chilometri, mentre l'appalto per l'inghiainamento della strada portava solo 28 chilometri; dal che risulterebbe una differenza talmente grave che è evidente richiedersi un qualche lavoro per poterla precisare.

Nè si dica che questo lavoro porterebbe un ritardo notevole e quindi nocivo al commercio di Genova; giacchè per fare un profilo di massima tra Alessandria e Casale io credo fermamente non richiedersi dei mesi, ma poche settimane, tanto più che gli ingegneri a ciò destinati conoscono le località ed hanno già fatti studi in proposito, e possono per conseguenza in poche settimane portare a compimento quelle investigazioni che la Camera ordinava coll'ordine del giorno del 19 gennaio; ove da queste investigazioni risultasse che i fatti su cui si appoggiava il municipio di Genova, cioè che la differenza fra le due linee non fosse di 12 o 14 chilometri, ma solo di 3, 4 o 5, io direi in allora che questa differenza di distanza non può porre a repentaglio nè l'esistenza di quel commercio, nè la sua prosperità.

Infatti, io già dimostrava alla Camera che ove la distanza maggiore fosse anche di cinque chilometri, questo non avrebbe prodotto per la mercanzia che un aumento di spesa al più (adottando la tariffa di 20 centesimi per chilometro, che forse il Governo non adotterà preferendo quella di 18 centesimi per chilometro e per tonnellata) di un franco per tonnellata; e se la differenza di un franco per tonnellata potesse porre a repentaglio il commercio di Genova, potrebbe considerarsi attualmente come molto neghittoso per non aver introdotti quei miglioramenti che sono in vigore in tutti gli altri porti del mondo, che diminuiscono le spese dello scaricamento dei bastimenti di oltre un franco per tonnellata. Il non esservi a Genova nel porto per i bastimenti una sol capra, mancanza che non si troverebbe in nessun altro porto del Mediterraneo, aumenta la spesa di scarico di ben oltre una lira per tonnellata; e qui mi appello all'onorevole ministro stesso, il quale è obbligato di pagare, per lo scarico delle mercanzie e delle macchine che fa venire dall'Inghilterra, oltre un franco per tonnellata di più che se vi esistesse a Genova una capra. Dunque se veramente il commercio di Genova potesse essere posto a repentaglio per una differenza di un franco per tonnellata, allora l'amministrazione sarebbe colpevole al più alto grado di non mai avere introdotto quelle semplicissime facilitazioni che diminuiscono di ben oltre quella somma le spese di scarico della mercanzia.

Io dico che per le mercanzie che attraversano il nostro paese la spesa di un franco di più per tonnellata è affatto indifferente, nè può avere influenza di sorta sull'andamento generale del commercio. Infatti, o signori, notate quali sono le mercanzie che da Genova transitano per la Savoia o per la Lombardia: sono, o generi manufatti, o generi coloniali, cioè generi che hanno un alto valore sopra un determinato peso, i meno costosi dei quali sono i cotoni in lana, i zuccheri, ecc.: ebbene, una tonnellata di zucchero costerà 1200 o 1300 franchi; e non è sopra una tonnellata di un genere che costa 1300 franchi che la differenza di spesa di un franco possa aver influenza di sorta. Io credo dunque che il municipio di Genova, quando esponeva che la maggior distanza della linea tra Casale e Vercelli potrebbe mettere a repentaglio il suo commercio, esagerava grandemente gli elementi del problema.

Il signor ministro ci diceva che si erano fatti degli studi gravi e delle mature considerazioni prima di dare la preferenza alla linea per la Lomellina: io però ho letto con attenzione tutti gli scritti, tutte le relazioni che si sono stampate in proposito, e non trovo (forse vado errato, forse quel pregiudizio di cui faceva cenno il signor ministro può accecarci) che negli scritti anteriori al 1844 si sia posta in confronto la linea di Casale e Vercelli con quella di Mortara: in allora vi era in confronto il progetto dell'ingegnere Brunel, il quale invece di passare il Po a Valenza lo passava a Gerola; in allora, è vero, la linea che senza passare ad Alessandria, da Novi si sarebbe diretta al lago Maggiore passando il Po a Gerola, presentava un'economia notevolissima, non solo rispetto alla linea di Casale e Vercelli, ma altresì rispetto a quella di Mortara. Ciò essendo fin dal 1844, non si venne mai al confronto delle due linee di cui presentemente si ragiona, e la relazione degli ingegneri Bosso, Carbonazzi e Mosca, cui alludeva l'onorevole deputato Cavallini, non era diretta a stabilire un confronto per le due linee da Alessandria a Novara passando per Casale o per Valenza, perchè in essa non si parlava di passare il Po a Valenza, ma bensì a Gerola; in allora la Commissione creata per questo oggetto credeva dover portare il suo esame in una questione più larga, cioè se fosse meglio

stabilire la strada da Torino a Genova per la valle del Po, o per la valle del Tanaro, e quindi, dando la preferenza alla valle del Po, proponeva un passaggio vicino a Valenza; questa linea non fu adottata per altre considerazioni gravissime, ed io mi affretto a dire che son ben lontano dal biasimare il Governo di aver dato la preferenza alla linea per la valle del Tanaro; ma dico che non si può appoggiare un argomento di preferenza sulla relazione degli ingegneri Bosso, Carbonazzi e Mosca, perchè la questione che essi studiavano era una questione affatto diversa da quella che esaminiamo.

Ripeto che se sta infatti che la differenza tra le due linee non sia che di 4 o 5 chilometri, non si può invocare l'interesse del commercio genovese onde dare la preferenza alla linea di Mortara e di Valenza. Ma l'onorevole signor ministro ci dice che il commercio interno non ha poi quella importanza che gli si vuol dare, e ciò perchè egli non tenne conto che del commercio delle provincie di Vercelli e Casale. Ma prima osserverò al signor ministro che oltre a queste provincie vi sono quelle di Biella, Ivrea ed Aosta che hanno interesse a questa linea, e che fra queste la provincia di Biella è la più industriosa dello Stato, e nella quale esistono il maggior numero di opificii, i quali si alimentano intieramente con materie prime tratte dall'estero. Tutti sanno che nella provincia di Biella abbondano i lanifizi e tutti sanno pure che il nostro paese non ha che una piccola produzione di lane, e che quasi tutte le lane che si lavorano nel biellese giungono da Genova. Io domando se sia un piccolo interesse che le manifatture del biellese possano ricevere le loro materie prime nel modo più pronto e meno costoso di quello che le riceverebbero se la strada di ferro passasse lungi dalla località dove si trovano. Si osservi altresì che la valle d'Aosta ha delle relazioni frequentissime con Genova, che, in parte notevole, la carne che si consuma in Genova si trae dalla valle d'Aosta per la quantità di vacche che d'Aosta vanno a Genova....
(Interruzione)

Una voce. Dalla Svizzera.

CAVOUR. L'interruzione non mi commuove punto, poichè sono testimonio oculare di questo commercio che si fa tra Genova e la valle d'Aosta; si osservi poi che non si è tenuto conto dal signor ministro del commercio della Svizzera colle provincie interne del Piemonte, e del commercio interno delle varie provincie del Piemonte fra di esse, cioè di quel commercio che si fa colle merci che noi mandiamo nella Svizzera, cereali, vino, ecc. Ora, chi potrebbe spedire in gran copia del vino all'estero, massime se i prezzi del trasporto ne aumentassero di molto la spesa? Qui prego la Camera di notare questo fatto, che le spese di trasporto hanno una grande influenza sul commercio del vino, che è una mercanzia di piccolo valore sopra un determinato peso; una tonnellata di zucchero costa dieci volte tanto quanto una tonnellata di vino, quindi le spese di trasporto sullo zucchero influiscono molto meno che sul trasporto del vino.

Io credo che anche il commercio del vino, che è una delle principali produzioni dello Stato, debba essere preso in considerazione e dal Ministero e dalla Camera.

Quali sono poi le derrate che ricaviamo dalla Svizzera? Ricaviamo dei legnami da costruzione, ricaviamo delle pietre da lavoro, dei marmi, ricaviamo dei caci. E queste derrate dove si consumano? Certo nelle provincie dell'interno, e vanno in poca copia a Genova, ma per la maggior parte vengono in Piemonte; dal che risulta che una strada che ravvicini le provincie svizzere alle provincie piemontesi credo che abbia una grande importanza.

Si noti poi, e di ciò l'onorevole signor ministro non ha te-

nuto alcun conto, quantunque io la creda la principale osservazione che milita a favore della linea da Casale a Vercelli, ove si eseguisse questa linea, si otterrebbe per ciò solo un'attività più del quarto della strada fatta che deve unire un giorno Torino e Novara, e servirà a mettere la capitale in comunicazione con le ricche ed industri provincie che si trovano sulla sinistra del Po; egli è quindi questo un vantaggio di non poco momento, e credo che il signor ministro non mi niegherà essere da tenersi in considerazione l'aver già costruito 25 chilometri di questa strada, di cui egli l'altro giorno riconosceva l'altissima importanza. La provincia stessa di Novara, e quelle vicine al lago Maggiore, sono provincie assai industri, e che tendono a svolgere i loro mezzi di produzione. Tutti conoscono come in Intra visiano molte fabbriche di cotone, come pure se ne trovino sulle sponde del lago Maggiore non che nel Novarese. Ora queste fabbriche dove smerciano i loro prodotti? Non li mandano sicuramente all'estero, non li mandano a Genova per spedirli oltremare, ma li mandano in Piemonte. Tutte le case d'Intra hanno corrispondenti in Torino, e quivi hanno depositi dei loro prodotti; dunque interessa altamente le provincie finitime del lago Maggiore di vedere la comunicazione colla capitale accelerata.

In una relazione dell'intendente generale delle strade ferrate si dice che questa strada servirà anche pel commercio tra Alessandria e Valenza, come per quello tra Torino e la Lombardia ed il lago Maggiore; e non è certo aumentando la distanza di 40 e più chilometri che si unirà Torino col lago Maggiore e con quelle provincie che hanno tante relazioni fra loro.

Il municipio di Genova e quelli che sostengono l'altra linea dicono che non bisogna solo tener conto del peso delle mercanzie, ma del loro valore; è vero che su 150,000 tonnellate che attraversano annualmente i Giovi solo 26,000 sono dirette dal Genovesato all'estero; ma queste tonnellate rappresentano un valore superiore a tutte le altre mercanzie. In quest'argomento io non iscorgo che una ragione di più per dimostrare l'importanza di stabilire le relazioni di Torino col lago Maggiore e la Lombardia.

Tutti sanno che Torino è il mercato centrale delle sete di tutto il Piemonte. Le sete di Oleggio sono lavorate in Piemonte dove esistono moltissimi torcitoi; e di qui si scorge quanto importi che le relazioni di Torino colle provincie d'oltre Sesia, le quali producono una gran quantità di seta, siano accelerate. E poichè si parla di transito, io credo che non sia da tenersi in gran conto quello delle sete della Lombardia per Lione e per l'Inghilterra, perchè questo transito l'abbiamo già perduto quasi per intero, le sete lombarde trovando ora un vantaggio per la celerità e l'economia della spesa nel passare il San Gottardo per andare a Lione anzichè passare per la strada di Torino.

Per tal modo noi riacquisteremo tutto il vantaggio per il transito delle sete lombarde che si consumano in tanta copia a Lione ed in Inghilterra.

Io credo che questo argomento possa meritare qualche seria considerazione, e mi rincresce che ei sia sfuggito affatto alla sagacità dell'onorevole signor ministro dei lavori pubblici. Ma l'obbiezione che ha colpito maggiormente la Camera, e che anche sopra di me fece un senso che io non nego, è quella del soverchio ritardo.

Il signor ministro dice: se voi sospenderete i lavori della linea da Valenza a Mortara, e se adottate l'altro sistema, voi rimandate di oltre quattro anni l'esecuzione di questo progetto, quando a questo proposito egli stesso ci disse che si richiedevano 2 anni e mezzo per fare la galleria di Valenza; io non so se esso creda che per compiere l'altra linea si richie-

dano anche 7 anni; qui il signor ministro, quantunque egli sia, e lo riconosco, assai imparziale, è caduto in una qualche esagerazione. Premetterò una questione di fatto.

Il municipio genovese asserisce, senz'altro, essere la galleria di San Salvatore il doppio di quella di Valenza; ma bisognerebbe credere che il municipio genovese sia molto più edotto del Ministero e de' suoi ingegneri, perchè nessuno di questi, fra i quali debbo dire che vi erano persone molto distinte, nessuno ha potuto somministrare alla Commissione di cui ho avuto l'onore di far parte il benchè menomo dato che ci potesse indurre a credere che la galleria di San Salvatore avesse ad essere più lunga di quella di Valenza; anzi vi sono argomenti che ci inducevano a pensare che quella di San Salvatore dovesse essere molto più breve di quella di Valenza. Infatti si è accennato che in questa forse vi sarebbero sopraggiunti degli inconvenienti, perchè avrebbe necessitato di stabilire una salita dell'8 per mille sul tronco d'Alessandria a San Salvatore; ma non fu contrastato che sarebbe possibile che la galleria di San Salvatore avesse ad essere minore di quella di Valenza. E se ciò fosse, posto che non è stato dimostrato impossibile, se la galleria, come dissi, di San Salvatore invece di 2400 metri (il che non si può d'altronde appoggiare a nessun dato positivo) fosse solo di 1500 metri, come io suppongo, crede allora il ministro che si richiederebbe maggior tempo di quattro anni per eseguire questa strada? Il ministro sa molto meglio di me che il tempo che si richiede non è già in ragione aritmetica, ma in ragione geometrica della lunghezza della galleria. E quindi ove fosse vero che la galleria di San Salvatore fosse minore di 800 a 900 metri di quella di Valenza, sarebbe probabile che invece di esigere quattro anni di tempo si compirebbe in un anno, e forse anche in un tempo minore; aggiungasi a ciò ch'io non credo neppure che il ponte sul Po richiegga tre anni per essere costruito.

Il ponte sospeso fu costruito in un anno, ed io non vedo il perchè... (*Vivo mormorio*) Io non credo di aver detta cosa che sia men vera; in linea d'arte io non mi credo un'autorità; io ho soltanto asserito che il ponte sospeso fu costruito in un anno, e che perciò non veda ragione per cui il ponte sul Po non possa costruirsi in due anni. Noti la Camera a questo proposito che non vi sono lavori da fare sulle sponde, ed il Po è incanalato in quei luoghi dove vorrebbe attraversare.

Io interpello pertanto il signor ministro se nella sua buona fede non creda che in due anni questo ponte possa essere costruito.

Se questo ponte può essere costruito in due anni, se la galleria fosse minore.... (*Segni di dissenso*) io sono lontano dall'asserire che la galleria debba necessariamente essere minore, ho detto che possibilmente lo può essere, e che questo è un fatto abbastanza grave per meritare di essere verificato.

Io ho aggiunto che non era impossibile che la galleria di San Salvatore fosse minore; il municipio di Genova all'incontro afferma che essa è maggiore.

A simile asserzione io non posso opporre che il silenzio degli ingegneri che furono consultati, ed a tal proposito io penso che, siccome l'onorevole ministro ordinò che ci venissero comunicati tutti i dati che si poterono raccogliere, ove ne fosse esistito qualcuno, da cui apparisse che la galleria fosse maggiore, ci sarebbe senza dubbio stato somministrato, perchè non posso supporre che i miei avversari abbiani voluto risparmiar un'arma per gli ultimi momenti, la qual cosa certamente sarebbe poco leale, ed io quindi non voglio nemmeno supporlo.

Io dico quindi che se la galleria potesse farsi in minor tempo di quello giudicato necessario dal ministro, io credo che il tempo che si perderebbe per fare gli studii si acquisterebbe nei lavori della galleria di Valenza.

Il signor ministro ha detto che sarebbe compiuta in due anni e mezzo; io lo desidererei; ma a dire la verità non lo spero, se considero il tempo che fu richiesto per fare i pozzi della galleria dei Giovi.

Si caleola ancora al giorno d'oggi che 30 mesi si richiederebbero per fare la galleria dei Giovi, e in verità, ragionando per analogia, non posso sperare che la galleria di Valenza si faccia nell'istesso spazio di tempo, perchè oltre la galleria vi sono anche i pozzi da fare e i materiali da preparare. Io vorrei non pertanto ingannarmi, e quando la Camera abbia deciso che si debbano continuare i lavori su quel punto, io mi unirò ad essa onde spingere il Ministero acciocchè faccia sì che sieno proseguiti con tutta l'alacrità possibile; ma però, lo ripeto, ho un dubbio fondato che la galleria di Valenza possa farsi in 30 mesi.

Se poi questo mio dubbio si facesse realtà, il che auguro non sia, se invece di trenta mesi se ne richiedessero trentasei e forse di più, io credo che allora in quello spazio di tempo si potrebbero fare il ponte sul Po e tutti gli altri lavori, tranne la galleria di San Salvatore; e quando questa galleria fosse riconosciuta meno lunga di quella di Valenza, la questione di tempo posta in campo dall'onorevole signor ministro sarebbe affatto tolta. Io non credo poi vi sia probabilità che la strada svizzera di cui si tratta possa essere compiuta prima della strada da Genova al lago Maggiore; non credo che il *tunnel* del Lukmanier possa esser terminato prima del *tunnel* di San Salvatore, e qui pure invoco la opinione del ministro dei lavori pubblici; ripeto perciò che l'argomento del tempo ha molto minor valore di quello che il signor ministro parve volergliene dare. Ma veniamo alla conclusione: che cosa si chiede da noi?... Che si accertino i due fatti, e che ciò non si faccia in modo illusorio; è evidente che se si adottasse l'ordine del giorno proposto dal deputato Cavallini o quello proposto dal deputato Tecchio, gli studii che la Camera commetteva con ordine del giorno del 19 gennaio sarebbero una derisione per le provincie che hanno fatto sentire la loro voce... (*Rumori e segni d'impazienza*)

Si sono ascoltati cinque oratori, mi pare...

Voci. Parli! parli!

CAVOUR. Io dico che se dopo avere adottato quell'ordine del giorno, ordinati gli studii, istituita una Commissione sul dubbio che già si fossero fatti degli studii, e quando questa Commissione vi dice: « Finora non si sono fatti studii di sorta, » gli ingegneri che ne faceano parte, fra i quali ve ne erano di quelli che parteggiavano per la linea di Valenza, hanno dovuto confessare non essersi iniziati studii per la linea di Alessandria a Casale; se dopo ciò la Camera vuole nondimeno che si prosegua senz'alcun indugio per accertare questi fatti, le provincie interessate potrebbero con ragione lagnarsi, quell'ordine del giorno (non vorrei profferire una parola meno conveniente) potrebbe sembrare in certo modo una derisione. Non si tratta d'altronde che d'un indugio di due, tre o quattro settimane, e si è aspettato assai più per quel famoso progetto della galleria di Valenza, il quale non giunse a Torino se non poco dopo che s'era adottato a quel riguardo un ordine del giorno. (*Segni d'ilarità*)

Poichè l'onorevole signor ministro lo dice, io non dubito della verità della sua asserzione, ma io non so se al giorno d'oggi la Commissione superiore lo abbia esaminato.

Quel che è certo si è che nulla s'era ancora esaminato po-

chi giorni or sono, quando questa Commissione era raccolta, e di questa Commissione faceva parte il signor ingegnere Rovere. Ora, poichè si è aspettato tanto tempo, non veggo perchè non si possa ancora aspettare quattro settimane. Io non veggo come, aspettando quattro settimane, si possa porre a repentaglio la sorte del commercio di Genova e le condizioni politiche dello Stato, come già accennava l'onorevole deputato Farina.

Io domando che si sospenda solo per quattro o cinque settimane; se in questo frattempo non saremo in grado di portare alla Camera dei dati positivi, allora deciderà la Camera nella sua saviezza, e noi non ci opporremo maggiormente; ma dopo aver dato una specie d'affidamento a quattro provincie che presentano più di 600 mila abitanti, alle quali si è unito il municipio di Novara che dovrebb'essere imparziale in questa vertenza, perchè la strada passa per Novara in tutti e due i progetti, mi pare che vi sia bastante motivo per soprassedere ancora per qualche settimana.

Concludo adunque pregando la Camera a voler aspettare, prima di prendere una definitiva determinazione, che gl'ingegneri che si sono assunto l'incarico di fare il profilo da Alessandria a Casale abbiano compiuto il loro lavoro.

PRESIDENTE. La Commissione ha presentato un ordine del giorno il quale si accosterebbe a quello proposto dal deputato Tecchio; ne darò lettura:

« La Camera, dichiarando che l'ordine del giorno 19 gennaio non autorizza il Ministero nè a ritardare i lavori per l'addietro appaltati, nè a sospendere la stipulazione dei nuovi appalti per i lavori della strada ferrata sulla linea determinata nelle patenti del 1844, ed invitandolo anzi a dare in appalto quelli della galleria presso Valenza, rinvia la petizione al ministro de' lavori pubblici, e passa all'ordine del giorno. »

Il deputato Tecchio aderisce?

TECCHIO. Sì, aderisco.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Ho domandato la parola per dare alcuni schiarimenti su ciò che disse il signor conte di Cavour.

Per quanto riguarda il confronto delle due linee e le sue argomentazioni in proposito, ripeto francamente, come già dissi, che se non si fecero appositi rilievi sulla linea di Casale e Vercelli si fu perchè l'approfondito esame delle circostanze locali, degli elementi di pubblica utilità ed economia mostravano ad evidenza, e col solo aiuto di dati generali topografici, qual traccia meritasse la preferenza, e quindi si limitarono gli studi più accurati, le operazioni geodetiche ed i piani esecutivi alla traccia prescelta senza altro spreco di tempo e di danaro.

Del resto su di ciò non v'ha più questione, tanto più che dai documenti presentati alla Camera è provato come questa pratica è stata considerata sotto tutti i suoi rapporti col l'interesse generale dello Stato, al quale solo doveva aversi riguardo per trattarsi di una delle più importanti sue comunicazioni, la cui esecuzione costosissima gravitando su tutto il paese, a ragione deve l'intero Stato sentirne il beneficio.

Il conte di Cavour espose che dall'esame delle carte stampate non gli risultò che si fosse proceduto dal Governo coll'allegata maturità di giudizio. A questo proposito però non posso che riferirmi ai titoli e documenti che vennero presentati alla Camera, e di cui ha narrato il sunto il signor deputato Cavallini.

Quanto agli interessi del commercio interno delle provincie d'Ivrea e Biella, torno a ripetere essere pur io intimamente persuaso che a Casale, e Vercelli, e Biella ed Ivrea avrebbero maggiori vantaggi se la strada ferrata passasse per

le loro provincie, ma sta sempre che qui si tratta solo di un maggiore o minore vantaggio; ora io credo che discostando troppo la linea dal tracciato di Lomellina, allontanandola di troppo dal Ticino e portandola di qua dalla Sesia, se ne ricaverà il tristo effetto d'influire in modo sulle relazioni colla Lombardia, da farne scapitare tutto il commercio; non è dunque il caso soltanto di una piccola differenza, ma sibbene di rendere un utile ad alcune provincie con grave danno dell'intero Stato; del resto non si può negare che la provincia d'Ivrea, la valle d'Aosta, e tutti i paesi che hanno rapporto con Genova comunicheranno sempre più facilmente con quell'emporio del commercio quando sarà costrutta la strada dal Po a Mortara che non attualmente pel difetto di comunicazioni.

Dirò inoltre che quando veramente si prendesse a considerare il commercio di queste provincie, si troverebbe vero quello che ho osservato, che cioè il medesimo tenderebbe ad estendersi verso la linea successiva, ed in allora per favorire queste valli sarebbe opportuno far passare la strada sulla destra della Sesia per Gattinara, Romagnano, Borgomanero ed Arona, ed è appunto perchè il signor conte di Cavour ha parlato dell'importanza di dar pronta comunicazione a queste provincie, anche per la Svizzera che io ritengo che in allora sorgerà questo dubbio, pel vantaggio evidente che ne ricaverrebbe la valle della Sesia principalmente, e se, mossa dal suo utile, questa provincia solleciterà una tal direzione, ciò farà coll'appoggio di ragioni molto più valide ed urgenti che non se ne addussero ora per cambiare la linea di Mortara; ed in ciò io credo che sarà questa volta meco d'accordo lo stesso signor deputato Turcotti. (*ilarità prolungata*)

Osserverò poi al signor conte di Cavour che la città di Novara, lungi dal rimanersi indifferente alla questione che in oggi si agita, si adoperò in ogni modo, cercando ben anco di trarre al suo partito il municipio di Alessandria, perchè si dia la preferenza alla linea per Casale e Vercelli, senza badare nè punto nè poco che, giunta la strada ferrata sulla destra della Sesia a Vercelli, potrebbe di leggeri succedere che gli abitanti della valle Sesia, ragionando nel loro interesse, ponessero la questione in questi termini: poichè si vuol andare al lago Maggiore, perchè girare per Novara, attraversare la Sesia, di passo difficile e di costosa regolazione, anzichè, tenendo sempre la destra della Sesia, salire alquanto, e per Gattinara venire sino rimpetto a Romagnano, passare ivi la Sesia, cosa questa ivi facilissima, e quindi, proseguendo per Borgomanero, far capo ad Arona? In questa guisa si avrebbe pur sempre la più breve linea da Genova al lago Maggiore, con immenso beneficio di tutta la valle di Sesia.

Ora, se si adottasse la linea per Casale e Vercelli, siffatta dimanda sarebbe tutt'altro che irragionevole; e perciò non so comprendere con qual criterio la città di Novara prenda partito per una tal direzione, che potrebbe riescirle totalmente fatale.

Quanto alla perdita di tempo preziosissimo in cui s'incorrerebbe cangiando l'attuale traccia, mi occorre far presente al signor conte di Cavour che io dissi essere persuaso che, mentre seguendo la linea attuale in tre anni si potrebbero compiere i lavori tutti fino ad Arona, quando vengano accensentiti i fondi a ciò necessari, nell'altra linea si potrà appena arrivare oltre il Po, e ciò, torno a ripeterlo, essenzialmente per la difficoltà del passaggio di quel fiume, secondo l'opinione dei più distinti uomini d'arte che ho consultato, i quali, per la loro pratica cognizione delle località meritano molta confidenza. Occorre inoltre un altro riflesso, che, cioè, mutata la linea, vuolsi fare tutto il corredo di rilievo per

scegliere, tracciare, rettificare sul terreno la linea, quindi compilarne i progetti, i piani esecutivi e le perizie per lo stradale, per la galleria di San Salvatore, per il ponte sul Po, per quello sulla Sesia, operazioni queste per cui s'impiegherà non meno certamente di un anno.

Non parlo poi del tempo che richiederanno le difficoltà prevedibili ed imprevedibili dell'esecuzione, massime pel passaggio del Po, al cui riguardo non si può invocare l'esempio del ponte in ferro costruito presso Casale, perchè se fu fatto in un anno un ponte sospeso, perchè vi è solo una pila da fondare in mezzo al fiume, la cosa è ben diversa per un ponte in muratura che esigerà non so quante pile per tutto il sito dove il Po sfugge liberamente, e quando si tratterà di mettere otto o dieci entro il Po, sarà affare molto più grave ancora: egli è evidente dunque che il confronto non regge; poichè, se per questo punto sospeso basta un anno, non basteranno parecchi per quello in muratura, quando anche i lavori procedano felicemente; mentre se per disgrazia sopravvenissero accidenti di piene straordinarie, non saprei prevedere nè quando, nè come lo si vedrebbe ultimato, per la circostanza che essendo il fiume incanalato, non lo si potrebbe deviare, come si praticò nel ponte di Valenza.

Quanto alla galleria di San Salvatore è inutile ragionare sull'ipotesi della sua maggiore o minore lunghezza per rapporto a quella di Valenza, dipendendo intieramente questa dall'altezza a cui si vuol praticare, mentre più si va in alto del colle di San Salvatore, tanto minore ne sarà la lunghezza; ma in ciò si dovrà sempre badare alla pendenza della via, la quale non può eccedere un certo limite.

Quanto alla strada di Svizzera, che dovrebb'essere la continuazione della grande linea da Genova al lago Maggiore, io non ho detto che la medesima si possa eseguire in Svizzera così presto che interessi sollecitare l'ultimazione della nostra per congiungerla tosto a quella; osservai solo che importa sollecitarla per torre di mezzo le dubbiezze, l'incertezza, il discredito che colpirebbero le nostre opere, che servir devono di base alla grande impresa della strada ferrata svizzera, per cui necessariamente si dovrà ricorrere ai capitali esteri.

Ora, giova ripeterlo, chi vorrà prender parte, ed a giuste condizioni, a tale impresa, se vedrà la continua oscitanza, la mutabilità di pensiero in cui noi viviamo, le infinite lungaggini in cui c'ingolfiamo nel dar seguito alla questione che si agita, se sia meglio proseguire nella direzione già decisa per legge, e su cui già si spesero 6 o 7 milioni, o variarla nuovamente per mutarla ancora più tardi ove occorra? Così operando scemano fiducia e credito; fallito questo, mandano i capitali, e senza capitali la strada per la Svizzera non si farà nè presto, nè tardi.

Finalmente, rispetto all'ordine del giorno, io sono perfettamente d'accordo col signor conte di Cavour; chè se la Camera tien fermo al suo ordine del giorno, e non mi accorda facoltà di progredire, io non posso far nulla. Egli è appunto per ciò che io ho interrogato la Camera, e mi sono astenuto sinora dal dare in appalto la galleria di Valenza ed i successivi tronchi, i cui progetti già erano compiuti ed approvati molto prima che nascesse l'odierna questione.

Per compiere questi lavori io credo che il tempo da me accennato sia sufficiente, non potendosi far confronto delle opere della galleria di Valenza con quella dei Giovi, perchè dovendosi in questa lavorare nello schisto, lo scavo ne riesce difficilissimo; inoltre la quantità d'acqua che visi trova rende pure penoso il lavoro, la stessa sua situazione fa perder gran tempo, perchè durante l'inverno non vi si può sempre lavo-

rare, e poi da ultimo i pozzi necessari allo scavo sono profondissimi: quanto a Valenza le circostanze sono affatto diverse e il lavoro molto più facile.

Quanto poi a quell'indugio che il deputato Cavour, non ostante le esposte considerazioni, vuol ridurre a quattro o cinque settimane, io faccio osservare che con questo ritardo si verrà all'una di queste due conseguenze: o si approverà la linea attuale, come confido (poichè al postutto non si è finora *ex professo* parlato dei milioni spesi, che però sono argomento di qualche importanza) o, dico, si approverà la linea attuale, e allora questo poco tempo sarà inutilmente perduto; o non si approverà, ed allora ne conseguiranno tutte le lungaggini che ho rilevate dallo studio del progetto, della sua approvazione non solo, ma della sua riduzione in legge, la quale oltre alla sanzione di questa Camera, dovrà pure riportare quella del Senato e del Re, e se alcuno di questi poteri non l'adottasse, o insorgesse in proposito qualche dubbio bisognerà tornare a ripigliare la discussione, che ognun vede quanto riescirà intricata ed interminabile.

Foci. La chiusura!

PRESIDENTE. Se la chiusura è chiesta, la pongo ai voti.

MELLANA. Io chiedo che la discussione si rimandi a domani. (*Vivo mormorio*)

PRESIDENTE. Perdoni; siccome la chiusura è stata chiesta, io debbo parlarne ai voti.

MELLANA. Allora parlo contro la chiusura.

PRESIDENTE. Il deputato Mellana ha la parola contro la chiusura.

MELLANA. Mi sembra che l'argomento sia di tale gravità da non potersi così leggermente troncare la discussione; in esso non solo è posto in campo l'interesse materiale di molte provincie a questa questione interessate, ma pur anche qui dell'onore della Camera si tratta, o signori, e sotto questo punto la discussione non è ancora matura; e questo lato della questione è ben più grave di quello degli'interessi materiali. Se la Camera principia in cose di tanto momento a cambiare ogni giorno di avviso e di opinione, io al certo non so quale credito essa potrà acquistare presso la popolazione... (*Clamorosa interruzione e rumori*) Sì, lo ripeto, qui si giuoca l'onore della Camera. Quindi io domando che sia messa ai voti la questione pregiudiziale della sospensione, onde domani possa la Camera con più maturo consiglio giudicare.

PRESIDENTE. Quando è chiesta la chiusura, o che si tratta di sospenderla, la sospensione è implicitamente compresa nella questione della chiusura.

IOSTI. Domando la parola sulla chiusura.

Io non ci vedo alcuna contraddizione tra l'ordine del giorno del 20, relativamente a che si facessero gli studi, quand'anche passasse l'ordine del giorno attuale che ordinasse al ministro di continuare i lavori. L'ordine del giorno del...

PRESIDENTE. Scusi, entra nel merito della questione, non parla sulla chiusura.

IOSTI. Sì, confuto l'argomento del signor Mellana; egli dice che trova incoerente la condotta della Camera, decidendo oggi con un ordine del giorno che ordina al ministro di seguire la legge, quando coll'ordine del giorno del 20 ordinava gli studi comparativi. Io dico che non c'è niente di contraddittorio, che gli studi furono accordati per una soddisfazione particolare ai due municipii, e dietro l'insistenza del deputato Cavour, mentre nè la Camera, nè il Ministero intendevano con quell'ordine del giorno di sospendere l'attuazione della legge, e così l'ordine del giorno del 20 soddisfa ai desiderii dei sunnominati municipi e del deputato Cavour, mentre quest'oggi col nuovo ordine del giorno si dichiara

esplicitamente che, accordando questa soddisfazione, la Camera non intendeva nè derogare, nè sospendere la legge.

Ora, a tal riguardo, non ci è nulla di votato che contraddica al voto di quest'oggi; anzi io troverei molto incoerente e molto disonorevole per la Camera che si sospendesse l'esecuzione di una legge con un semplice ordine del giorno. Quando tal fosse stata e sia l'intenzione della Camera, che essa si spieghi definitivamente, se ella intendeva di derogare o di sospendere la legge, e di riprendere la discussione su studi che costarono alle passate amministrazioni anni di tempo; si spieghi la Camera sopra questa circostanza, su cui io precisamente aveva chiesto la parola prima di dare il mio voto all'ordine del giorno proposto dalla Commissione per interpellare in proposito il signor ministro, se cioè egli con questo ordine del giorno crede avere acquistato tutta la sua libertà d'azione secondo la legge del 1844; e quindi se egli in forza di quell'ordine del giorno si creda autorizzato ad accettare tutti i contratti che gli saranno proposti e che crederà convenienti all'erario. Prima di votare io abbisognava di queste spiegazioni del signor ministro, perchè non vorrei con un ordine del giorno gesuitico, come quello poco tempo fa emesso dalla Camera, essere mistificato. (*ilarità*)

Voci. La chiusura!

PRESIDENTE. La chiusura essendo stata appoggiata, io la metto ai voti.

MELLANA. Domando la parola contro la chiusura.

Le ragioni che si addussero dal preopinante per combattere le mie ragioni e per appoggiare la chiusura consistono nell'erronea asserzione, che cioè non vi esista discrepanza di sorta fra il voto emesso or sono pochi giorni dalla Camera e quello che si proporrebbe ora dalla Commissione.

Io domando come si possa asserire con sincerità una tal cosa, quando il signor ministro fino ad ora ha sempre detto che esso voleva che la Camera lo togliesse con questo nuovo ordine da quel letto di Procuste in cui fu posto dall'ordine del giorno del 19 gennaio. Il ministro vuol fuggire alla sua responsabilità; egli che ha tanta persuasione del suo operato, non osa continuare nei lavori, e chiede un ordine del giorno col quale sia tolto dall'imbarazzo, nel quale egli, come dice, è stato messo col suddetto ordine del giorno; non so pertanto comprendere come non si veda in ciò una discrepanza tra il voto emesso dalla Camera in allora e quello proposto in oggi dalla Commissione, e che si vorrebbe importare alla carica e senza permettere sia continuata la discussione: credo la Camera vorrà rispettare sè stessa; se facesse diversamente, io non temo di dirlo, commetterebbe un abuso di maggioranza (*Rumori*) che sarebbe un fatale precedente. Insisto quindi perchè la discussione sia continuata o rimandata a domani. Aggiungo che non si torrà l'agitazione nel paese se esso non è convinto, e non è collo strozzare le discussioni che si può persuadere.

VALERIO L. Domando la parola sopra la chiusura.

Io comincerò per dire che in ambedue le volte in cui fu trattata questa questione non mai fu nell'idea della Camera di autorizzare menomamente la sospensione dei lavori.

Io credo che questo non abbia avuto luogo mai, anzi nell'ultima deliberazione ricordo che un onorevole deputato, l'avvocato Bronzini, fece la formale domanda della sospensione dei lavori, e che questa domanda non fu dalla Camera presa in considerazione; e con ragione, perchè il Parlamento non poteva e non può con un ordine del giorno sospendere l'azione di una legge. Per sospendere l'azione di una legge è necessaria una legge; in questo modo solo si può una legge sospendere.

Se altrimenti si fosse operato e si operasse, ciò sarebbe la più alta violazione della Costituzione che sia stata commessa mai, di modo che io credo che la nostra discussione non può in nessun modo continuare sopra il terreno in cui è stata messa. Le leggi si debbono osservare: il signor ministro dei lavori pubblici ci ha detto un'altra volta esser egli servo della legge, e nulla più. Ora chi serve alla legge ha il dovere di farla adempiere con precisione e senza particolari riguardi. La legge che impone l'esecuzione della strada ferrata esiste. L'ordine del giorno del 19 gennaio non ne ha e non ne poteva sospendere l'azione. Al ministro incombeva ed incombe il sacro dovere di farla eseguire con quella rapidità e precisione che è imposta dagli interessi economici e politici del Piemonte. (*Segni di approvazione*)

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io ho detto che non posso assolutamente sospendere i lavori, e non li sospendere: gli appalti seguiti in questo ed altri casi consimili debbono avere la loro esecuzione, ed i lavori non possono rimanere incompiuti senza involgere lo Stato in danni incalcolabili.

Nel dire quanto sopra io manifestai alla Camera il dubbio che mi si affacciava senza volerlo sciogliere da me, perchè ciò sarebbe un'assoluta adozione dell'ordine del giorno: io confessai sinceramente che se io avessi sospesi i lavori avrei fallito al prescritto della legge sospendendone l'eseguimento, ma questa legge non prescrive di lavorare con più o meno sollecitudine; se ne è sospesa in altri tempi l'osservanza, perchè ad obbedire al disposto della medesima si richiedevano spese, e in quell'epoca mancavano alle finanze i fondi per sopperirvi, a cagione delle circostanze speciali della guerra; in ora cambiate, cessò il motivo di sospendere l'osservanza delle regie patenti 18 luglio 1844. Ma io domando se la posizione in cui si trova il ministro è chiara e netta. Vi è un ordine del giorno che io seguo; con questo si mandano a fare nuovi studi; e quindi non credo di dovere spingere il Governo in impegni che abbiano poi a rendere questi studi inutili.

BRONZINI-ZAPPELLONI. Io ho domandata la parola per un fatto personale. (*Mormorio*)

LANZA. Domando la parola contro la chiusura.

Io dirò solo due parole per raccomandare alla Camera la pura imparzialità, in quanto al lasciare che continui la discussione. Dirò a che abbiano parlato gli oratori, i quali credono che sia nell'interesse delle loro provincie come anche dello Stato il difendere l'ordine del giorno già stato adottato nell'altra seduta.

È bene che queste ragioni vengano esposte, poichè finora abbiamo solo inteso quattro o cinque discorsi, piuttosto lunghi ed elaborati, di coloro che vorrebbero ritornare sull'ordine del giorno dell'altra tornata, ed in senso contrario non vi fu che l'onorevole Cavour che ebbe la parola. Mi pare che prima di venire ad una decisione sia bene che qualche altro deputato parli in altro senso.

Allora la Camera potrà giudicare con piena cognizione di causa, e dare ad un tempo soddisfazione a tutte le parti.

Del resto le provincie interessate potranno credere ragionevolmente che le loro ragioni non furono state sufficientemente esposte, e ritorneranno un'altra volta su questo proposito col mandare altre petizioni alla Camera.

Io sono persuaso che se invece di essere le 5 e mezzo fossero soltanto le 3, la Camera avrebbe pazienza di sentir qualche altro oratore; si rimandi dunque la discussione a domani, e così potremo sentire altri oratori con soddisfazione reciproca.

PRESIDENTE. Il signor deputato Iosti avendo la questione pregiudiziale a proporre, ha la parola.

IOSTI. La questione pregiudiziale è questa: che io non credo che la Camera possa entrar nel merito della questione, senza prima dichiarare che vuole sospendere o derogare alla legge.

No, signori, non si può trattare una questione di merito così profonda, così intricata e per opposti interessi così delicata, con discussioni fatte a questo modo; è d'uopo che la Camera veda sino a qual punto voglia ritornare sulle cose giudicate, e che furono giudicate con molta profondità. La Camera prima di ritornare sulla cosa giudicata dev'essere convinta che quella decisione fu presa senza maturità di esame, la Camera deve di ciò essere persuasa prima di dichiarar dubbio e sospetto tutto quello che si è fatto dalle amministrazioni passate.

Io non dico che tutto quello che si è fatto siasi fatto bene, come non pretendo nemmeno che sia tutto bene ciò che si fa adesso, e che si farà in avvenire; ma soggiungo che, chiunque abbia letti e meditati gli atti delle amministrazioni passate, non potrà contestare che la questione fu profondamente discussa, e che la decisione fu presa con maturità di esame.

Rifletta dunque bene la Camera prima di ritornare sulle cose giudicate. Se ella decidesse di rivedere le ragioni che decisero la prima legge del 1844, allora si enterebbe nella questione del merito, ed in tal caso mi riserverei il diritto della parola per difendere e il mio interesse, e l'onore delle passate amministrazioni, benemerite del paese.

Si fa presto ad accumulare dati statistici presi qua e là a capriccio, più o meno esatti e senza il corredo di seri documenti; si fa presto ad affastellare ragioni più o meno esatte di commercio interno ed esterno, di economici principii, di considerazioni strategiche, sperando così colla novità e l'arditezza delle proposizioni surrepire un voto. Ma, signori, avvertite che tali cose, e più altre, erano tutte presenti alle menti delle persone che decisero in allora la questione, e che il voto emesso dal Consiglio dei ministri coi considerandi letti dall'onorevole signor Cavallini dietro l'esame dei ricorsi delle città di Casale, di Vercelli e Mortara non fu nè leggero, nè cervelotico; ma profondamente studiato e meditato è il risultato di analisi profonda di tutti gli elementi che occorrevano ad un ragionato giudizio.

Come mai dunque ritornare su una cosa decisa e con tanta leggerezza gettare il fango in faccia a tutte le amministrazioni passate, a tutti i nostri uomini speciali i più eminenti che tuttora dirigono i nostri interessi e i nostri pubblici lavori? La Camera rifletta, il paese l'osserva, guai se se s'inganna. (*Mormorio*)

Non si deroga alla legge per capriccio, o signori, ma per questo vi vogliono ragioni serie e una profonda convinzione che sia stata decretata senza sufficienti ragioni, senza conoscenza di causa, o per influenza di parte.

La Camera decida adunque avanti tutto che sospende la legge e che riprende a discuterne i motivi, ed io non indicherò quale sia la discussione a seguirsi, ma voglio conoscere, e tutti ne abbiamo diritto, il terreno su cui mi trovo, nè essere, ripeto, mistificato con un ordine del giorno gesuitico.

Voci. Non si può.

PRESIDENTE. Io non posso mettere ai voti la questione pregiudiziale del deputato Iosti.

Voci generali. La chiusura! la chiusura! (*Rumori*)

BRONZINI-ZAPPELLONI. Domando la parola per un fatto personale. (*Mormorio*)

PRESIDENTE. Ha la parola per un fatto personale.

BRONZINI-ZAPPELLONI. L'onorevole deputato Valerio mi faceva dire che nella discussione, la quale ebbe luogo allorchè emanava dalla Camera l'ordine del giorno intorno al quale ci tratteniamo, io aveva chiesto la sospensione dei lavori, io debbo dire che questa parola non è uscita dalla mia bocca. Io diceva che si trattava di una questione gravissima, la quale avrebbe forse potuto dar luogo ad una sospensione di lavori, ma quando? quando si fossero fatti gli studi che allora si chiedevano dai deputati delle provincie interessate per la linea di Casale e di Vercelli, ma non che si trattasse di sospendere i lavori. Del resto, giacchè ho la parola... (*Rumori prolungati* — *No! no! no!*)

Voci. Ai voti! ai voti! A domani!

MELLANA. Domando la parola per un fatto personale. (*Rumori generali*)

Voci. No! no! no!

MELLANA. La Camera deciderà se sia o no per un fatto personale.

Voci. A domani! a domani! (*Rumori vivissimi* — *Movimenti su molli banchi*)

PRESIDENTE. Prego la Camera a voler far silenzio; accorderò ancora la parola per questo fatto personale, e poi porrò ai voti la chiusura.

MELLANA. In tutta la discussione, e più specialmente ed ingiustamente dal ministro, venne detto che le provincie di Casale e Vercelli furono mosse in quest'affare da municipale interesse. Sappia il ministro che solo vi è municipalismo quando si vuole cosa non giusta o contraria agli interessi generali; ci provi dunque questo peccato con dei documenti, e noi taceremo; ma intanto non si permetta di accusarci di municipalismo, accusa che noi potremmo ad altri rimandare.

Varie voci. Oh! oh! Non è fatto personale! (*Vivi rumori*)

MELLANA. È fatto personale, rappresento una città calunniata, quindi è fatto personale. (*Forte mormorio*)

Voci. No! no! no!

MELLANA. Ha detto il ministro che specialmente peccavano di municipalismo le provincie di Casale e di Vercelli... (*Rumori ed interruzioni*) La Camera adunque vuol soffocare la parola? È questa la libertà della tribuna? (*Esclamazioni da diversi banchi*)

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Ho detto che Casale e Vercelli potevano essere accusate di municipalismo, quanto Genova, e che io credeva in sostanza che un po' di municipalismo ci fosse dappertutto. (*Bene! Bravo!*)

MELLANA. E nel ministro ancora. (*Interruzione* — *Vivi e prolungati rumori*)

Voci. Ai voti! ai voti! È tempo! è tempo!

PRESIDENTE. Credo che la Camera non vorrà costringere il presidente a levar la seduta per quest'agitazione.

DURANDO. Si abusa della sua pazienza.

PRESIDENTE. Pongo dunque ai voti la chiusura della discussione.

(È adottata.)

Abbiamo due proposte d'ordine del giorno: quella del deputato Mellana è così concepita:

« La Camera, rinnovando il suo ordine del giorno del 19 gennaio, passa all'ordine del giorno. »

Quello della Commissione è già stato letto, e credo che la Camera non ha bisogno di maggiori schiarimenti. Però prima di metterlo ai voti lo rileggerò:

« La Camera, dichiarando che l'ordine del giorno 19 gennaio non autorizza il Ministero nè a ritardare i lavori per l'addietro appaltati, nè a sospendere la stipulazione dei nuovi

appalti pei lavori della strada ferrata sulla linea determinata nelle patenti del 1844, ed invitandolo anzi a dare in appalto quelli della galleria presso Valenza, rinvia la petizione al ministro dei lavori pubblici, e passa all'ordine del giorno. »

Domando se è appoggiato.

(È appoggiato.)

Lo pongo ai voti.

MELLANA. Quando si propone un ordine del giorno, si sviluppa; così vorrei del mio.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno è la conseguenza della discussione.

Leggo l'ultima conclusione della Commissione concepita in questi termini. (*Vedi sopra*)

MELLANA. Domando la divisione.

PRESIDENTE. Di che parte?

MELLANA. Dalla prima parte sino alla parola: *ed invitandolo a dare in appalto...*

Domando poi che si dia la precedenza alla mia proposta.

PRESIDENTE. Consulterò la Camera a questo riguardo.

(La Camera non accorda la precedenza all'ordine del giorno del deputato Mellana.)

IOSTE. (*Rivolto al ministro dei lavori pubblici*) È sufficiente l'ordine del giorno della Commissione?

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Prego il signor presidente di dirmi che cosa si vota. Essendosi fatto molto rumore, non ho udito quest'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ultima conclusione della Commissione.

Il deputato Mellana ha chiesta la divisione, perciò leggerò sino al punto ove dice: *ed invitandolo a dar in appalto, ecc.*

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io accetto volentieri quest'ordine del giorno, perchè è quello che mi toglie d'imbarazzo.

PRESIDENTE. Darò lettura della prima parte di questo ordine:

« La Camera, dichiarando che l'ordine del giorno 19 gennaio non autorizza il Ministero nè a ritardare i lavori per l'addietro appaltati, nè a sospendere la stipulazione de' nuovi appalti dei lavori della strada ferrata sulla linea determinata nelle patenti del 1844, » ecc.

Lo pongo ai voti.

(La Camera approva.)

Leggerò la clausola su cui fu sospesa la votazione, cioè la seconda parte di quell'ordine del giorno:

« ...ed invitandolo anzi a dare in appalto quelli della galleria presso Valenza, rinvia la petizione al ministro dei lavori pubblici, e passa all'ordine del giorno. »

La pongo ai voti.

(È approvata.)

La seduta è levata alle ore 5 3/4.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

Discussione del progetto di legge per la riforma delle tasse postali.