

zerà tutti i vantaggi che si potrebbero sperare, almeno raffermarà quella unione tanto desiderabile che deve regnare fra i liberi popoli dell'occidente dell'Europa. (*Vivi segni di approvazione da varie parti della Camera*)

La seduta è levata alle ore 5.

Ordine del giorno per la tornata serale :

Seguito della discussione sollevata dal deputato Bosso sulle petizioni dei comuni di San Salvatore ed altri, per cangiamento di linea della strada ferrata verso Valenza.

SECONDA TORNATA DEL 21 GENNAIO 1851

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE PINELLI.

SOMMARIO. *Appello nominale — Seguito della discussione sollevata dal deputato Bosso sulle petizioni dei comuni di San Salvatore ed altri, per cangiamento di linea della strada ferrata verso Valenza — Nuove osservazioni del deputato Bosso — Mozione del deputato Bianchetti — Nuovi schiarimenti del ministro dei lavori pubblici — Repliche del deputato Bosso — Osservazioni dei deputati Chidè e Lanza — Schiarimenti del deputato Iosti — Nuovi cenni del ministro dei lavori pubblici — Raggiugli del deputato Cavallini — Approvazione dell'ordine del giorno semplice.*

La seduta è aperta alle ore 8 1/2 pomeridiane.

(*La Camera non essendo in numero, si procede all'appello nominale, da cui risultano mancanti i deputati seguenti*):

Antonini — Bella — Bellono — Berghini — Bersani — Berti — Bianchi Pietro — Blonay — Bolasco — Bolmida — Buffa — Cabella — Cagnardi — Campana — Carquet — Carta — Cavour — Chapperon — Chenal — Cornero — Correnti — D'Aviernoz — D'Azeglio — De-Castro — Delivet — Demartinel — Durando — Favrat — Ferracciu — Fiorito — Fois — Gandolfi — Garbarini — Garda — Garibaldi — Gastinelli — Gavotti — Gerbino — Ghiglini — Gianoglio — Gianone — Incisa — Jacquemoud — Jacquier — Justin — Marongiu — Mellana — Mezzena — Mollard — Mongellaz — Nieddu — Oliveri — Palluel — Parent — Pernigotti — Polto — Ponza di San Martino — Rattazzi — Ricotti — Roverizio — Rusca — Sauli Damiano — Sella — Serpi — Solaroli — Spano — Spinola — Trotti — Zunini.

PRESIDENTE. La Camera non è in numero; tuttavia potrà cominciare la discussione, non mancando che due deputati.

Voci. Sì! sì!

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione sollevata dal deputato Bosso sulle petizioni di San Salvatore ed altri per un cangiamento di linea di strada ferrata verso Valenza.

La parola è al signor Bosso.

PETIZIONI DEI COMUNI DI SAN SALVATORE E PROPOSIZIONI DEL DEPUTATO BOSSO RELATIVE ALLA STRADA FERRATA DA ALESSANDRIA A VALENZA.

BOSSO. Prima di rispondere a quanto il signor ministro dei lavori pubblici espose nella precedente seduta sulla scelta della direzione d'Alessandria al Po, o per San Salvatore, o

pei colli di Valenza, rimane indispensabile ch'io procuri di meritarmi la vostra benevola attenzione, rimuovendo da me due censure dal signor ministro appostemi, e che facile mi riuscirà dimostrarvi quanto fossero gratuite ed insussistenti.

Il signor ministro facendo allusione ad alcuni equivoci occorsi nell'amministrazione della strada ferrata, e che io accennava onde provare che anche i geni i più sublimi non sono infallibili, disse ch'io pure non lo era; ed io vi aggiungo che più d'ogni altro fallibile mi riconosco; ma io prego il signor ministro di permettere ch'io gli provi che l'applicazione speciale da esso ricercata nel progetto da me formato pella strada fra Novara ed Arona era affatto inopportuna.

Cinque anni or sono io veniva incombenzato dal Governo di formare un progetto di strada ferrata dalla Lomellina al lago Maggiore.

La direzione determinata da seguirsi era quella di Novara, Bellinzago e la valle del Ticino.

PRESIDENTE. Lo pregherei di entrare nella questione di cui si tratta, poichè le sue parole sono estranee alla medesima.

BOSSO. Il signor ministro ha parlato lungo tempo in questo senso e la Camera non vi si è opposta. Pare a me che possa anch'io toccare di quella questione, e rispondere analogamente.

PRESIDENTE. Mi perdoni; la questione degli errori che possono essere occorsi relativamente alla linea di Novara o di Arona non è quella che si agita.

BOSSO. Se si è lasciato parlare su questa questione il signor ministro, pare che uguale diritto competa anche a me.

Voci. Sì! sì! Parli! parli!

BOSSO. Eseguito il progetto per questi punti fissi, ed esaminato in un Consiglio presieduto dal signor ministro dell'interno, signor cavaliere Desambrois, venne riconosciuto essere quella direzione troppo vicina al confine lombardo, ed in alcuni punti quasi dominata dal cannone austriaco. Interrogato se non si potesse da Novara giungere egualmente al

lago Maggiore internandosi maggiormente nello Stato, accennai come per la valle dell'Agogna probabilmente si potrebbe trovare un passo di comunicazione fra questa ed il lago Maggiore, ed in allora mi venne fissato il tema di dirigere la strada da Novara verso Momo e Borgomanero, sul riflesso che trovandosi più centrale, essa riusciva utilissima alla popolazione delle grosse borgate poste sulla sponda della Sesia, e lasciava campo a scegliere dopo Momo per giungere al lago Maggiore, o la linea diretta per Revislate ad Arona, o quella per Orta e Gravellona a Pallanza.

Il progetto di massima fra questi punti così determinati venne approvato ad unanimità dal Consiglio speciale delle strade ferrate; invitato quindi a formare i progetti particularizzati e divisi in vari tronchi onde porli ad appalto, fu ad unanimità approvata dal Consiglio speciale l'esecuzione del tronco tra Novara e Momo, tronco appunto comune alle due successive direzioni, o per Borgomanero e Orta a Pallanza, o per Revislate ad Arona; esso venne, previa autorizzazione sovrana, concesso in appalto, ed è quasi ultimato. Eccovi, o signori, come il mio progetto trovasi convalidato da due pareri unanimi del Consiglio speciale, da un fatto compiuto col tronco già in parte eseguito tra Novara e Momo; oltre a ciò voi troverete ancora che nel bilancio delle strade ferrate del 1851, alle pagine 76, 77, sotto il titolo della strada da Novara ad Arona, categorie 36, 37, il signor ministro chiede lo stanziamento della somma occorrente a questa linea giusta i progetti dell'ispettore Bosso, cioè da Momo a Revislate, da Revislate ad Arona, nè accenna in modo alcuno voler abbandonare la già approvata direzione. Ora il signor ministro disse nella precedente seduta che ha fatto studiare altri progetti ed esplorare altre linee, e che gli venne riferito essersi trovata una linea tecnicamente migliore di quella da me progettata fra Novara ed Arona; io sono contentissimo di questo suo ritrovato; ma con ciò può egli reggere il confronto che da esso si volle istituire tra la mia linea che da Novara al lago Maggiore era obbligata a passare per Momo e Borgomanero, con un'altra di cui fra questi due estremi si lascia libera la direzione? Se ora il signor ministro, contro due pareri del Consiglio speciale, contro un fatto compiuto, contro un sovrano rescritto, contro l'affidamento dato a tutte quelle popolazioni, propone di variare direzione, convien credere ch'egli vi sia indotto da potenti ragioni, e che da qualche anno siano anche mutate le condizioni nostre internazionali, a tal che possiamo abbandonare una linea internata, e che dà vita a tante popolazioni e ad un attivissimo commercio, per maggiormente avvicinarsi alla frontiera austro-italica. Io adunque faccio plauso all'ingegno del signor ministro, e desidero che i suoi studi siano coronati d'un buon successo; ma appellandomi alla sua profonda dialettica, io non dubito che dopo tali schiarimenti converrà meco che non reggeva la censura appostami, perchè dedotta da un insussistente confronto.

D'un'altra censura ancora più gratuita il signor ministro credette appuntarmi, quella cioè d'aver esagerato la differenza di spesa tra la linea per San Salvatore da me proposta, e quella sui colli di Valenza da esso difesa. Le poche circostanze di fatto che io vado ad esporvi vi porranno in grado di giudicare chi di noi due abbia esagerato.

Il signor ministro disse che l'importare del mio progetto rilevando a lire 5,600,000, e quello della linea di Valenza ammontando a lire 6,200,000, la differenza, tenendo calcolo del ribasso d'asta che potrà ottenersi, non sarebbe che di due milioni e mezzo, e non di cinque milioni come io avrei calcolato nella mia perizia. Qui, mi duole il dirlo, il signor ministro avrebbe potuto essere più esatto nella esposizione

fatta alla Camera, e convien ch'io vi rammenti come egli nelle sedute ch'ebbero luogo in gennaio e febbraio dello scorso anno, esponeva alla Camera che il progetto della galleria di Valenza era già stato studiato da valentissime persone dell'arte, approvato ed in istato d'essere subito posto in appalto, per cui gran danno ne derivava alla cosa pubblica col grave ritardo, e che la sua esecuzione richiedeva la somma di cinque a sei milioni, cosicchè, aggiuntavi la spesa occorrente ai due tronchi della galleria ad Alessandria ed al Po, la somma ascendesse oltre a nove milioni. Egualmente voi troverete scritto nel bilancio delle strade ferrate del 1851, alla pag. 67, categoria 28:

Tronco da Alessandria alla galleria ..	L. 1,557,333	»
Alla pag. 68, cat. 29, Galleria	» 5,341,814	97
Alla pag. 69, cat. 30, Dalla galleria del		
ponte sul Po	» 2,270,087	»

Ammontare della linea da Alessandria al Po	
pei colli di Valenza	L. 9,169,234 97

Questo è il calcolo al quale io non poteva a meno di riferirmi nel parallelo istituito fra l'ammontare delle due linee, e dal quale risulta che la differenza eccede i cinque milioni. Se ora questa somma di nove milioni, la cui perizia era il frutto de'tanti prolungati studi fatti da persone le più competenti nell'arte, e sulla quale stavansi i lavori per appaltare un anno addietro, dei quali anzi una parte già era appaltata; se questa somma, io ripeto, viene ora diminuita di tre milioni in contraddizione a quanto dicevasi in quest'Assemblea dal signor ministro, ed alle somme di cui si chiede di recente ancora lo stanziamento a voi, o rappresentanti della nazione, sul bilancio del corrente anno, anche quivi io applaudo al signor ministro pel risparmio ottenuto; ma con tutto questo, sarebbe egli logico il concludere ch'io sia stato esagerato, e perchè non prevedi questa nuova riduzione, e per aver considerato come esatto il calcolo sul quale trovai basato il nostro bilancio? Non potrebbesi forse meglio applicare ad altri la censura d'essere stato esagerato, od almeno troppo confidente ne' studi già fatti?

Spero che le prodotte dimostrazioni saranno sufficienti per rimuovere da me ogni gratuita censura, e mi giudicherete tuttavia meritevole d'essere da voi creduto in quanto sto per esporvi; passerò quindi a rassegnarvi alcune considerazioni su quanto disse il signor ministro nella precedente seduta e sulle discussioni contenute nel volume da esso fatto alla Camera distribuire giorni or sono; avrei desiderato che al volume di cui ci ha favoriti avesse il signor ministro, come io fermamente credeva, annesso un piano e profilo comparativo delle due direzioni, elemento questo che più d'ogni altro avrebbe coadiuvato a ben conoscere l'importanza della questione di cui è difficile formarsi un giusto concetto colla sola lettura di quei documenti.

Non entrerò in discussioni d'arte, le quali sarebbero al momento difficili a trattarsi, e fors'anche inopportune, e mi limito soltanto ad accennare le principali circostanze, sulle quali io debbo sostanzialmente raccomandarmi alla vostra attenzione prima di dare il vostro voto in una così grave vertenza.

Dopo che in luglio presentai il mio progetto, nulla più io seppi di esso; tutto mi si lasciò ignorare, e solo da pochi giorni io ebbi conoscenza del parere esternato dalla Commissione il 7 ottobre scorso, il quale non poteva essermi più favorevole. (Pag. 174, 175, 176.)

Inefficaci riuscirono le mie preghiere presso il signor mi-

nistro di sapere almeno qual sorte fosse toccata ad un progetto che mi aveva costato non poca fatica. E siccome nella collezione dei documenti per esso pubblicati non ritrovo una mia lettera direttagli nei primi giorni di novembre, egli è necessario ch'io ve ne ragguagli.

In essa io scriveva che, ristabilita la salute, erami sollecitato a ritornare in Torino onde, qualora ne fossi richiesto, essere in grado di somministrare alla Commissione incaricata di esaminare il mio progetto tutti quegli schiarimenti che sono indispensabili, per emettere con cognizione di causa un coscienzioso parere sopra una questione d'un sì alto interesse all'erario nazionale.

Il signor ministro con sua lettera dell'8 novembre degnavasi rispondere: avere il Consiglio speciale di già deliberato nè potersi scostare dal voto emesso. Replico altra lettera nello stesso giorno, colla quale io dico, che non avendomi fatto conoscere qual fosse stato questo voto, il silenzio suo era per me abbastanza eloquente, da non lasciarmi dubitare che quel giudizio non mi era favorevole; lo supplicava intanto perchè mi fosse dato in comunicazione l'avviso del Consiglio speciale, assieme agli elementi sui quali esso aveva fondato questo suo giudizio. Mi si risponde di nuovo che il Ministero aveva deliberato di far pubblicare tutti i documenti, cosicchè ne avrei avuto cognizione allorquando sarebbero fatti di pubblica ragione.

Infatti così avvenne, e n'ebbi cognizione solo colla pubblicazione testè a noi tutti comunicata, talmente che mi riuscì impossibile di presentare alcuna confutazione a difesa del mio progetto, prima che venisse portato al vostro giudizio coi soli documenti dal ministro prodotti.

Credetti necessari questi brevi cenni sulla corrispondenza avuta per completare i pubblicati documenti.

Il perno principale al quale è appoggiato tutto il sistema d'opposizione fatto al mio progetto è quello delle diverse pendenze.

I signori ispettori Brunati e Carbonazzi, prima di emettere il loro parere contenuto nella relazione dei 7 ottobre (pag. 169), già avevano ponderate tutte le questioni elevatesi su questo oggetto, e contenute nelle relazioni del signor ingegnere Grandis; su tal punto essi dicevano (pag. 185): « Sembrare ad essi enorme il risultato dei calcoli del signor Grandis, nè poter essi far a meno di osservare come, essendo stati probabilmente dedotti dai principii adottati dal Pambour incontrerebbero la censura loro generalmente apposta di esagerazione. » E successivamente dicono alla pag. 189: « Trattandosi d'un'acclività di sei millimetri non poter essere applicabile il caso d'aversi ad adoperare macchine di rinforzo — e ripetere quanto già sopra avevano detto che i computi relativi non vogliono essere riferiti alle massime di Pambour, comechè riconosciute eccedenti ed esagerate. »

In quest'adunanza nulla essendosi conchiuso riguardo alla questione sulle pendenze, si tenne un'altra adunanza il giorno nove ottobre, nella quale non possono neanche andare d'accordo i signori ispettore Carbonazzi ed ingegnere Grandis; e finalmente nell'adunanza del 13 ottobre anche i signori ispettori Brunati e Negretti trovaronsi d'accordo col signor cavaliere Carbonazzi nell'ammettere che i convogli, i quali conducono 200 viaggiatori con dodici vetture e 150 tonnellate, con 25 wagons, possono essere tratti dalle stesse locomotive con poca diminuzione di velocità anche sulle pendenze del 7 per mille. Nè potrebbesi far caso di quanto successivamente si legge nel verbale del 25 ottobre riguardo alle pendenze, avendo avuto luogo in assenza del cavaliere Carbonazzi, ed in opposizione alla dichiarazione per esso fatta. Debbo quivi

osservarvi, o signori, che tutti questi calcoli comparativi fra le diverse pendenze si istituirono sempre sopra dati del 7 ed 8 per mille, e non mai del 6 per mille, pendenza osservata nel mio progetto, per cui si può concludere con maggior ragione che questa piccola differenza non poteva produrre alcun aumento notevole di spesa nella locomozione, e che tutt'al più si riducevasi ad una tenuissima diminuzione di velocità; nè posso tacere di far ancor riflettere che questa pendenza di sei millimetri erasi da me indicata sul profilo, perchè l'aveva riconosciuta meglio adatta alla conformazione del terreno a percorrerla, ma che non vi sono poi gravi difficoltà a diminuirla ancora, quando s'insistesse di volerla limitare al 5 per mille, come ho già esposto nella mia relazione (pag. 125), dicendo che le livellette da me notate potrebbero venir diminuite qualora, ad ogni circostanza avuto riguardo, ciò si credesse più utile per l'esercizio della strada; e quando io fossi stato richiesto a dare le opportune qualificazioni al Consiglio speciale, come erami offerto, non avrei mancato di provare questa mia asserzione.

Riguardo alla differenza di lunghezza, dalla lettura dei verbali 7, 8, 9 ottobre, ricaverete quali furono le circostanze che produssero alcuni equivoci nei rispettivi computi istituiti dal signor cavaliere Carbonazzi, il quale in seguito alle nozioni date dal signor Rovere, ammetteva essersi da ritenere le differenze in metri 3019. Qualora essi avessero meglio osservati i piani da me prodotti, avrebbero riconosciuto che questa differenza è attualmente minore di tre chilometri, e che, tenuto calcolo del prolungamento prodotto dalla modificazione di tracciato, che lo stesso signor ministro ammise doversi introdurre per evitare i danni a cui esponevasi la cittadella d'Alessandria, la differenza non eccederà i metri 2300, e non giungerà a metri 3019; egli è facile a convincersene colla semplice ispezione dei piani, la cui esattezza non venne mai posta in dubbio.

Non vi tratterò, o signori, sul punto della differenza di spese sulle quali i membri del Consiglio dovettero pienamente riferirsi a quanto asserivasi dal signor Rovere senza il mio intervento; infatti, come avrebbero potuto riconoscere se esatti o non fossero i calcoli prodotti dal signor Rovere in adunanze che si succedevano d'un giorno all'altro, e per cui non si lasciava loro nemmeno il tempo di pensare? E su questo rispetto ho motivo a credere che taluni di essi dichiararono non assumere responsabilità alcuna, perchè avevano dovuto riferirsi ai calcoli presentati dal signor Rovere, circostanza che avrei desiderato di vedere indicata nei relativi verbali. Mi limito ora, per non troppo dilungarmi, ad accennarvi una sola fra le tante somme, senza alcuna dimostrazione variata nella mia perizia dal signor Rovere. La galleria da me progettata nella lunghezza di metri 1100, e che da quanto si scorge in tutte le seguite discussioni non venne impugnata, quanto alla lunghezza, essendo la medesima determinata dal mio profilo, il signor Rovere dice doversi, a suo avviso, computare della lunghezza di metri 1306 (pag. 224, nota 13), e dopo d'averla così allungata di metri 204, crede pure a suo avviso, e perchè egli aveva calcolata la galleria di Valenza che trovavasi in assai più difficili condizioni al prezzo di lire 2315, necessario di applicare pure lo stesso prezzo alla galleria di San Salvatore, che io aveva calcolato in ragione di lire 1700 circa al metro lineare; con tale mezzo aumenta il prezzo della galleria di San Salvatore di lire 1,160,778.

Quindi non bastandogli ancora nel confronto delle due gallerie questo aumento, egli accorciasse (pag. 225, nota 14), supponendo introdotte pendenze al 7 per mille, quandochè sono solo del 6 per mille, la galleria di Valenza di metri cinque-

cento, e così diminuisce il suo aumentare prima da esso peritato di lire 1,156,500. Eccovi, o signori, come con un sol colpo di penna il signor ingegnere Rovere trovò il mezzo, aumentando da un lato il prezzo della galleria di San Salvatore di lire 1,160,778, e diminuendo dall'altro quella di Valenza di lire 1,156,500, di ridurre di lire 2,317,278 la differenza da me notata sui calcoli comparativi fra le due perizie.

Ma ora abbiamo un fatto che più non si può impugnare, e che dimostra se io non m'era attenuto a giusti calcoli col'assegnare alla galleria di San Salvatore il prezzo di circa lire 1700, piuttostochè quella di lire 2313; da un ingegnere francese venne proposto di costruire a rischio e pericolo, a forfait, la galleria di Valenza al prezzo di lire 1800; prezzo sul quale sperasi ancora dall'azienda della strada ferrata di ottenere qualche riduzione; eppertanto, trovandosi la galleria di San Salvatore in evidenti migliori condizioni non puoi elevar dubbio ch'essa si possa eseguire per la somma di lire 1700 al metro lineare da me calcolata.

Eppure, o signori, quando era un ingegnere italiano che offrivasi di costruire quella galleria a tal prezzo, non vi si voleva ad esso prestar fede: chetutta la nostra fiducia debba sempre di preferenza venire concessa ad ingegneri oltramontani?

Non mi estenderò, o signori, maggiormente sulla differenza di spesa risultante fra le due linee; nè potendo quivi discendere ad altre dimostrazioni in appoggio del mio progetto, non saprei darvi prove più convincenti, se non ripetendovi che sono tuttavia disposto a garantirvene l'esecuzione sulla somma da me calcolata.

Nè vale il dire che la medesima potrebbe dar luogo a discussioni nel progresso d'esecuzione, e che quando l'amministrazione vi fosse impegnata dovrebbero proseguire ad ogni costo; con un buon capitolato si possono facilmente determinare le reciproche obbligazioni.

Ora io chieggo, se per parte del Ministero si è certo di far costruire la linea per Valenza alla somma di sei milioni, come annunciavaci il signor ministro nella precedente seduta.

Io credo che egli non ne assumerebbe l'impegno; e mi sia permesso di ricordare una sola circostanza, quella, cioè, dell'abbandono già avvenuto dell'impresa ch'era stata concessa al signor Dorno pel tronco fra la galleria ed il ponte sul Po, il quale non fu per parte dell'appaltatore senza fondato timore che potessero qui rinnovarsi i medesimi guai che si incontrarono a San Paolo e Dusino: vi sono quivi dei rilevati di ventitrè a ventiquattro metri in colline franose, e poco dissimili da quelle rese, a nostro costo, tanto celebri; con tutto ciò si calcolò di poter eseguire questi altissimi rialzi, assegnando solo una base doppia dell'altezza, quando per San Paolo e Dusino si ebbe ora l'esperienza che non reggono questi terreni, nemmeno con una base eguale a quattro volte l'altezza; riflettasi che dovranno eseguirsi per lo sfogo delle acque da queste artificiali colline intersecate dagli acquedotti, calcolati ora dalla lunghezza di oltre metri cento, e che sarà forza di allungarli quasi sino a duecento metri.

Anche per la tratta di San Paolo invocasi ora il parere del Consiglio speciale e l'annuenza che le persone dell'arte diedero a questo malaugurato progetto del signor ingegnere Maus; ma a questo riguardo leggete quanto pubblicò uno dei primi nostri statisti, il conte Marione Petitti, troppo presto tolto agli amici ed alla patria; erano quelle le ultime parole dette colla verità d'un uomo che muore, colla conoscenza che era stato in grado di acquistare nella sua qualità di consigliere di Stato e di membro del Consiglio speciale della

strada ferrata; egli così si esprime alla pag. 61, nota 29, rapporto alla strada da San Paolo a Villafranca:

« Gli uomini pratici amministrativi e periti avvertirono « *in tempo* il progettista della già tanto sperimentata difficoltà di quell'infido terreno. Invano ciò vorrebbe negarsi « ora, allegando in prova non essersene fatto cenno nei verbali del Consiglio speciale. È vero che i promotori d'altre « direzioni e d'altre opere ebbero il torto di non far registrare la loro opinione contraria all'adottato progetto. Ma « se per moderazione, per amore di concordia si ommise « di farlo, tutti coloro che hanno assistito alla seduta del « Consiglio, e vogliono essere di buona fede, come tutti li « supponiamo, possono dire, se non fu da amministratori e « da periti caldamente contrastato il progetto, e riandando « i fatti più convincenti, posto il progettista in avvertenza « del pericolo che correva di fallire come fin qui infatti, ecc. »

Argomentate ora voi stessi in quale considerazione posansi tenere le deliberazioni consegnate nei verbali delle adunanze relative a queste vertenze, adunanze che con tanta precipitazione avevano luogo fra persone verso le quali tutto io professo la massima venerazione per essere di sommo ingegno, ed incapaci tutte di essere scientemente influenzate, ma fra le quali niuno aveva esaminato la località, nè riconosciuti i calcoli delle prodotte perizie, e che stante l'urgenza postavi dal Ministero erano costretti a riferirsi a quanto loro veniva esposto da chi era impegnato a far trionfare ad ogni costo il suo progetto. Considerate ancora come era stato composto il Consiglio speciale, il quale essendo presieduto dal signor ministro che erasi dimostrato di opinione contraria alla linea per San Salvatore, anche non volendolo, non poteva a meno che di avere sugli'impiegati da esso dipendenti una tal qual influenza morale; che vi era stato anche chiamato il suo primo ufficiale, un ispettore non applicato al servizio delle strade ferrate, e due giovani ingegneri di sommo merito ma direttamente subordinato al signor intendente generale ed ispettore superiore delle strade ferrate i signori cavalieri Bona e Maus, i quali due facevano parte del Consiglio.

Aggiungete ancora nel numero lo stesso signor Rovere; non dimenticate tutte le contraddizioni occorse, come dai pubblicati documenti risulta, fra i signori ispettori che da un giorno all'altro si trovavano condotti per variate condizioni a mutar parere, nè potete ignorare che li due o tre amministratori o consiglieri di Stato che intervenivano al Consiglio speciale sebbene dotati di estesissime cognizioni legali ed amministrative, nella materia di cui si tratta non potevano a meno che di appoggiare col loro voto la maggioranza delle persone dell'arte, ed eccovi sopra quattordici, undici o dodici membri che non potevano formare che un solo voto; notate in fine come contro quanto si è sempre usato di fare dal Consiglio speciale, di chiedere l'intervento dell'autore del progetto nelle adunanze sue, io non venni mai chiesto d'intervenirvi; nè vale la scusa di dire ch'io mi trovassi in allora ammalato, che ciò si ignorava dal ministro, e basta il leggere la lettera direttami il 7 ottobre scorso (pagina 195), ove vedrete che non prima ma dopo l'adunanza già seguita, a posta corrente mi si chiamavano gli elementi dai quali aveva dedotti i miei calcoli, e senza quasi concedermi, quand'anche fossi in buona salute, il tempo indispensabile a poterli raccogliere. Somma è la stima che io porto a ciascuno dei membri di quel Consiglio fra i quali posso annoverare vari dei miei amici; ma, composto come esso venne dal ministro stesso ed in una vertenza in cui questi era direttamente impegnato, nessuno può trovare abbastanza guarentito il pubblico inte-

resse. Qual danno poteva mai risultare alla cosa pubblica col ritardo di quindici o venti giorni? Non era forse un' opera questa di sufficiente importanza per circondarsi di tutte le cognizioni per provvedersi colla massima circospezione?

Vedendo succedersi tante riforme nella perizia dopo i profondi studi che dicevansi eseguiti, io prego il signor ministro a voler permettere di dubitare assai ch' egli sia per far eseguire questo tronco di strada da Alessandria al Po pei colli di Valenza colla somma di sei milioni, deviando la via quanto basti per togliere i danni a cui si espose la cittadella, ritenendo per limite inalterabile la pendenza di cinque millimetri, ed obbligandosi a darla ultimata entro il corso di trenta mesi.

Poche settimane ora scorsero dacchè foste chiamati ad autorizzare la mutazione di direzione della strada ferrata lungo la Polcevera; voi vedete come in questo progetto di assai minore importanza si andò a rilento, e come prima di adottare una direzione definitiva si esaurirono tutti gl' incombenenti i quali durarono due o tre anni.

Io sono persuaso che questa urgenza non esisteva come non esiste tuttora, e che anzi la nazione ha tutto l' interesse di ritardare l' esecuzione, evitandosi così la perdita certa dell' interesse d' un capitale che per più anni dovrebbe lasciarsi infruttuoso.

Del resto poi anche nell' anno scorso il signor ministro vi esponeva col più vivo calore la somma urgenza di por mano a questi lavori, che diceva già con tutta maturità e senno essere stati studiati da persone le più dotte, le più competenti; e d' allora in qua non abbiamo noi, se pur regge il calcolo di sei milioni enunciato dal signor ministro, non vi abbiamo noi già guadagnata una riduzione di tre milioni? Questa somma era pure perduta se quivi, come sopra altri punti della nostra strada ferrata, si avesse avuto fretta di lavorare prima di procedere a tutte le occorrenti investigazioni e studi onde ottenere quei perfezionamenti che l' arte è in grado di suggerire; non è forse l' attrito derivante dalle diverse opinioni quello che più facilmente produce simili utili risultati? Io per me non avrò mai a dolermi d' aver cagionato qualche ritardo nell' esecuzione di questo tronco di strada, qualunque ne possa essere l' esito, e soffrirei con rassegnazione replicate sconfitte di egual natura, quando questa fruttasse alla nazione risparmio di vari milioni. Insussistente ella si è pertanto l' allegata urgenza assoluta, come lo è ogni altra urgenza relativa di por mano a questi lavori, nè saprei scorgervi alcun danno quand' essa dovesse protrarsi ancora di qualche settimana: d' altronde non essendo stato discusso ed approvato lo stanziamento delle somme occorrenti, io credo che sarebbe anche intempestivo lo appalto di opere per le quali non si possono dal Ministero determinare le diverse rate di pagamento.

Dopo tutto quanto ebbi l' onore di esporvi, io spero che concederete di prendere in considerazione le supplicazioni di tanti comuni che a voi, rappresentanti della nazione, ricorsero; giacchè non potendo derivare da questa concessione nessun danno allo Stato, quando fosse ricusato il chiesto esperimento, sussisterebbe tuttavia il dubbio che noi, tutori del pubblico interesse, avessimo tralasciato di esaurire tutti quei mezzi che erano in nostra facoltà onde conseguirlo. Ed io porto pure fiducia che, meglio avvisando, il signor ministro non insisterà ad opporvisi, giacchè o le nuove discussioni che potrebbero colla massima sollecitudine aver luogo, convinceranno i comuni che i loro reclami non erano fondati, e più splendido sarà il suo trionfo; o dimostreranno che la proposta decisione riesce di maggior utile allo Stato, ed egli

avrà il più grande compenso, la soddisfazione cioè di aver ottenuto alla nazione che in esso si affida tutto quel bene che potevasi conseguire.

Ad ogni modo l' erario nostro nulla può perdere, tutto guadagnare colle chieste indagini.

PRESIDENTE. La parola è al deputato Bianchetti; ma credo che egli voglia riferirsi al tratto di strada ferrata da Novara ad Arona.

BIANCHETTI. Se la Camera me lo permette, darò solo una spiegazione. Alcune parole dette dal signor ministro dei lavori pubblici nella seduta dell' 11 andante, alle quali ha creduto or ora di rispondere l' onorevole Bosso, mi avevano determinato a chiedere la parola su d' una questione, sulla quale mi proponeva già prima di fare una speciale interpellanza al signor ministro, e di cogliere quest' occasione, perchè credeva che avesse qualche analogia con quella che si sta discutendo, in quanto che io mi propongo appunto di prevenire le malaugurate emergenze che occorsero per le gallerie di Valenza e San Salvatore.

Siccome però io non devo entrare nella questione attuale, così mi riserverei la parola dopo, oppure pregherei fin d' ora la Camera a fissare una delle prossime tornate per sentire la interpellanza che farò al signor ministro dei lavori pubblici sul tronco di strada da Novara al lago Maggiore.

PRESIDENTE. Le sue interpellanze potranno aver luogo appena finita la discussione sui trattati colla Francia.

BIANCHETTI. Come vuole la Camera.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola.

Io non entrerò in tutti i dettagli nei quali è disceso il signor Bosso, farò bensì alcune generali osservazioni sulle cose che ha dette.

Riguardo alla direzione del tronco da Novara al lago Maggiore mi pare evidente che la sia dessa estranea affatto alla presente questione, e se l' onorevole signor Bianchetti mi farà a questo proposito una interpellanza speciale, risponderò: dirò solamente che non mi occorre di asserire nella tornata passata che io avessi fatto studiare e scelta una linea diversa.

Accennai semplicemente che dopo la linea studiata dal signor Bosso ne erano state proposte altre, e che trovandomi indeciso fra queste varie linee, ho incaricato il signor ispettore Negretti di esaminarle tutte nel suo complesso, di rilevare i vantaggi e gli inconvenienti di ciascheduna di esse, e di definitivamente propormi quella che egli ravviserebbe migliore.

Ora o il signor Negretti proporrà quella linea stessa che era stata adottata prima, e in cui si erano cominciati, e non già quasi terminati i lavori, come è stato allegato, ed allora quella linea sarà compiuta, e con essa anche i lavori del tronco già appaltato, o veramente troverà più opportuno di mutare la linea, e io sarò per questa circostanza in grado di sottoporre a discussione la convenienza o non della mutazione della prima linea; se saremo in tempo, ciò potrà fors' anche decidersi nella discussione del bilancio.

Lascio adunque la questione della linea da Novara ad Arona, e venendo a trattare di quella da Alessandria al Po, comincerò a premettere qualche cenno intorno all' esagerata differenza di spesa fra le due linee poste a confronto.

Farò innanzi tutto osservare che sin dal gennaio del 1848 il Consiglio speciale nell' approvare i progetti dei due tronchi di strada d' accesso alla galleria di Valenza aveva già prescritto notevoli economie colla soppressione dei cavalcavia, e stimava potersi, anche senza una previa riforma del progetto, procedere all' appalto sui prezzi di perizia, perchè, trattandosi di

lavori a misura, potevano queste economie ugualmente ottenersi colla minor spesa a cui sarebbero definitivamente rilevati questi tronchi di strada. Quindi non regge assolutamente il confronto di spesa fra le due linee, istituito dal signor Bosso sulle risultanze di dette perizie.

Altre considerevoli economie il Consiglio opinava potersi anche introdurre nella perizia della galleria di Valenza, ma trovando opportuno di precisarle prima dell'appalto, fu nominata una Commissione, quella stessa che aveva di poi l'incarico di esaminare il progetto Bosso. Questa Commissione, appena compiuto il suo lavoro, ebbe a precisare il prezzo della galleria di Valenza, sicchè neppure da questo lato può dirsi che sia fondato il confronto istituito dal signor Bosso, prendendo per base i prezzi della primitiva perizia di detta galleria.

Per prova poi che io non ho avuto quella parzialità di cui il signor Bosso mi accusa, basterà che faccia presente alla Camera come i tre membri componenti questa Commissione, od almeno i due che riferirono (perchè uno per causa di malattia non poté prendervi parte) erano in buonissime relazioni col signor Bosso, ed anzi questi ebbe perfino da uno di essi in comunicazione il rapporto fatto al Consiglio speciale (e sono ben contento che una simile comunicazione siagli stata fatta); ma ciò rilevo per far vedere come il signor Bosso non fu menomamente impedito dal poter somministrare ai membri di quella Commissione tutti i lumi e schiarimenti pretesi occorrenti sul suo progetto, tanto più che io stesso, nel sottoporre questo progetto all'esame della Commissione, la informava espressamente essersi lo stesso signor Bosso offerto di dare alla medesima tutte le maggiori spiegazioni. Soggiungo poi che, se i membri incaricati in una Commissione speciale di esaminare un progetto abbisognano di dati, nozioni e schiarimenti per portare un giudizio con perfetta cognizione di causa, possono in generale e sempre prenderli in tutti i modi che loro convengono dagli autori stessi del progetto: così praticasi nell'esame di nuovi ritrovati o scoperte di meccanismi, di progetti per nuove opere proposte per le strade ferrate; s'interpellano, ove d'uopo, gli autori, e sentiti i medesimi, se ne riferisce al Consiglio speciale.

Io al certo non poteva indicare agli ispettori di procedere nell'esame del lavoro del signor Bosso in un modo piuttosto che in un altro, poichè i membri della Commissione erano uomini distintissimi per ingegno e lunga pratica, e dotati perciò di tutte quelle cognizioni che s'abbisognano in tali materie per dare un ponderato e maturo giudizio.

Il signor Bosso allega che antecedentemente, ed in molte altre occasioni, i membri del Consiglio speciale avevano dati voti per mera *condiscendenza e per amore di concordia*; mi pare che egli faccia ben poco conto di questi uomini riputatissimi, i quali sempre usano dir francamente il loro parere, come ne fanno luminosa prova le lunghe discussioni con cui sono i loro giudizi maturati, nè senza far loro gran torto si potrebbe supporre che abbiano mai creduto per amore di concordia, e mentito alle proprie convinzioni in qualsiasi circostanza.

Dette queste cose generalmente per purgarmi dalla taccia appostami dal signor ingegnere Bosso, farò osservare che dopo le economie introdotte nella costruzione della galleria di Valenza, economie che, come dissi, si stimò di precisare prima dell'appalto, anzichè lasciarle all'atto dell'esecuzione, il prezzo di detta galleria fu calcolato di lire 1840 circa per cadun metro lineale. Egli è vero che sulle basi di questo prezzo mi venne fatta un'offerta da un ingegnere francese, quale io accettai, ma non già perchè fosse presentata da un

francese anzichè da un italiano, ma perchè la medesima veniva fatta per la linea già approvata e sul progetto definitivo adottato dal Consiglio speciale. Se un ingegnere italiano mi avesse inoltrata una proposta nelle stesse condizioni, certamente io sarei entrato in eguali trattative che coll'ingegnere francese.

A questi poi io dissi che non potevo trattare definitivamente con lui, perchè, secondo le regole di nostra amministrazione, io doveva pubblicare l'appalto dell'opera sulle basi di apposito capitolato, il quale però io avrei fatto redigere sui prezzi della sua offerta, sempre quando fosse disposto a darmi anticipatamente una competente garanzia per la lodevole esecuzione dell'opera, nel caso egli ne fosse rimasto deliberatario.

Accettò il medesimo questa condizione; ma frattanto successero le vicende politiche in Francia, per cui impegnato egli forse in altri interessi, venne a dirmi che non era più in misura di darmi la chiesta garanzia, di modo che ogni trattativa fu così sciolta. Ecco in che consiste la preferenza che si pretende aver io data agli stranieri sugli italiani. (*Ilarità generale*)

Da tutte le altre cose poi dette dal signor Bosso si vedrà facilmente che egli ha voluto portare la questione sul terreno dell'arte, ha voluto farne una discussione tecnica; e questo si è sicuramente il modo infallibile di non finirla mai, perchè se una questione di questo genere si trae sul terreno dell'arte, discuteremo eternamente sulla medesima e non ne saranno propriamente giudici competenti che i soli ingegneri che qui siedono; ma non è su questo campo che vuolsi chiamare l'attenzione ed il giudizio della Camera, la presente vertenza non è punto una questione d'arte, ma sibbene puramente e semplicemente di alta amministrazione; si tratta di vedere se il ministro abbia regolarmente e giustamente proceduto, se nel suo operato abbia o non meritata l'approvazione della Camera, se, nel suo procedere, i Consigli ai quali si è affidato fossero tali che meritassero la di lui adesione, e tali pur anco da ispirare una piena confidenza alla Camera.

Io non credo certamente, o signori, che voi vorrete, che qui discutiamo di paragone di pendenze, della loro influenza sul corso delle locomotive e di consimili oggetti di meccanica superiore; che facciamo confronto di casellari, perizie ed altri dettagli d'arte; qui non si tratta, lo ripeto, che di precisamente determinare se io abbia o non proceduto regolarmente nel mio ministero; se siano giuste e meritate le taccie appostemi, se abbia agito o no con prevenzione e parzialità.

La questione adunque è di alta amministrazione; non fu mio scopo pubblicando i documenti che vi si riferiscono di dar luogo ad una discussione d'arte, ma di mostrare come io mi sia regolato in tutta questa pratica, e mi pare che quei documenti, ed anche la semplice lettura della relazione che li precede siano sufficienti per giustificare la mia condotta.

Io non vengo a dirvi che la sii buona o cattiva, ma solo vi rappresento che avete fra le mani elementi sufficienti per giudicarne, e che non potete nè dovete entrare in una discussione d'arte.

Aggiungerò ancora sulla questione d'amministrazione, che se avessi voluto ritardare o rendere di niun effetto, appoggiandomi ad un fatto compiuto, il giudizio sul progetto Bosso, eccitato qual fui dal ricordato ordine del giorno di questa Camera 26 febbraio a progredire nei lavori ed appaltare la galleria di Valenza, non avrei lasciato trascorrere un anno da quell'epoca senza dar principio alle opere, non avrei incaricato la stessa Commissione d'arte, a cui avevo affidato l'esame del progetto Rovere, di studiare e di dare il suo

giudizio su quello del signor Bosso raffrontato col primo; non avrei inculcato a questa Commissione di esaminare prima della rettificazione della perizia della galleria di Valenza se fosse accettabile il progetto del signor Bosso, perchè, nel caso affermativo, essendo evidentemente escluso il progetto Rovere, sarebbe stato inutile che se ne rettificasse e se ne modificasse la perizia? Come adunque mi si può imputare di avere voluto precipitare le cose per mettere in appalto la galleria di Valenza e, di essere sfavorevolmente prevenuto contro il progetto del signor Bosso?

Il signor Bosso pretende che sarebbe ingiusto di non aderire alle istanze dei comuni ricorrenti per una nuova revisione della linea in questione, nel senso da lui proposto; ma dopo quanto ho narrato, dopo ciò che risulta dai documenti distribuiti alla Camera, questa, mi lusingo, sarà abbastanza convinta che in tutto il corso di questa pratica io non tralasciai di prendere in considerazione tutte le circostanze che mi vennero esposte sia in favore di una che dell'altra linea; che se quindi adottai la risoluzione di mantenere quella già stata antecedentemente discussa ed approvata, ciò io feci, non già condottovi dal solo intimo e coscienzioso mio convincimento sulla maggior convenienza di questa direzione, ma perchè appoggiato al concorde parere degli uomini i più competenti, sia tecnici che amministrativi, componenti il Consiglio speciale.

Già accennai, e giova ripeterlo, essere questi tali uomini d'ogni eccezione maggiori, da non potersi senza evidente ingiustizia accusare di parzialità e tener suscettivi di qualsiasi influenza nelle loro deliberazioni, solo perchè sono queste presiedute dal ministro, rispetto a cui non possono neanche considerarsi gerarchicamente dipendenti molti dei membri del Consiglio speciale, perchè appartenenti al Consiglio di Stato, poichè, del resto egli è evidente che il ministro non potrebbe più valersi del consiglio e dell'opera dei più cospicui funzionari dello Stato, perchè o a lui soggetti per ragion d'ufficio, o da lui pretesi influenzati: il che sarebbe assolutamente assurdo e renderebbe impossibile qualsiasi amministrazione della cosa pubblica.

Torno poi a ripetere, che quei riclami stessi dei comuni ricorrenti, stati presentati alla Camera, già furono direttamente sporti al Ministero e da questo sottoposti all'esame e giudizio del Consiglio speciale: nella petizione testè data alla Camera si trovano precisamente gli stessi argomenti, si citano gli stessi documenti, nè altro vi si trova di più che qualche accusa contro il Ministero, identica a quelle riprodotte qui dal signor Bosso, di avere cioè operato immaturamente, di non aver preso in considerazione tutte le circostanze, di aver agito con prevenzione, ed altre simili, le quali mi pare che nulla aggiungano al merito sostanziale di questa petizione; anzi parmi che tali accuse molto detraggano al valore delle istanze di questi comuni, perchè porto avviso che quando si hanno buone ragioni e validi argomenti, questi si adoperano e non si ricorre al poco dicevole sistema di mettere in diffidenza dei rappresentanti della nazione quelli che amministrano la cosa pubblica.

Per la stessa ragione aggiungerò (nè potrei tacerlo) che quando il signor Bosso cercava di insinuarmi sospetto per quegli uomini onorandi da cui per ragion d'ufficio io cercava consiglio, ebbe a rincrescermi questa sua disposizione d'animo a dubitare sul merito d'uomini che a giusto titolo godono dell'universale estimazione, e rifiutai assolutamente quest'accusa e questo sospetto. (*Movimento a sinistra*)

Devo dunque ricordare al signor Bosso, dacchè taccia me di prevenzione, che in una sua memoria li 29 aprile 1850,

presentata al presidente della Commissione creata in dipendenza del voto della Camera, egli metteva in avvertenza che *si voleva velare al ministro la verità, e che il medesimo era deluso da coloro in cui doveva riporre la sua confidenza.*

Cosa ho fatto io in allora?

Feci rispondere al signor Bosso che non poteva negare la mia confidenza a questi uomini distinti; che avrei bensì temuto di non riconoscere la verità, ove avessi confidato soltanto nella mia propria opinione; ma siccome aveva posta intiera la mia fiducia in un Consesso composto di persone fra le più rinomate del paese, io non temeva menomamente che la verità mi fosse in alcuna guisa adombrata.

In quanto al partito proposto di nuovamente esaminare siffatti riclami dei comuni, io penso che lungi dall'esser esso innocuo, sarebbe anzi dannoso, imperocchè, ove si adotti, è mestieri di nominare un'altra Commissione, nè io per verità saprei come si voglia questa comporre, escludendo gli uomini competenti che già si pronunciarono sulla questione.

Ma supponiamo che, nominata la Commissione, essa avvisi che si debbano prendere in nuova considerazione simili riclami, e che in definitiva pronuncii meritarsi la preferenza la linea del signor Bosso; cosa ne avverrà in allora? Ne avverrà che sorgeranno alla lor volta tutti i comuni i quali hanno un interesse contrario; sorgerà una parte della provincia di Alessandria, a cui conviene maggiormente la linea di Valenza, e dirà: Come! voi avete mutata la linea, e sul semplice parere di una Commissione avete rifiutato il ragionato ed unanime voto del Consiglio speciale composto di 14 membri? Istituite dunque una terza Commissione, e questa giudichi. Ora io vi domando, o signori, cosa faremo? Faremo molti discorsi, ma non certamente strade ferrate. (*Bravo! Bene! da tutti i banchi della Camera*)

Mi increse poi sommamente il vedere come il signor ingegnere Bosso, a proposito della presente questione, vada insinuando una generale diffidenza su tutto quanto si è fatto e si va facendo riguardo alle strade ferrate, magnificando gli inconvenienti occorsi nel tronco di San Paolo, e ciò ben male a proposito, ora più che mai, perchè i lavori procedono con tutta regolarità e molta celerità, ed è lungo tempo che non si verificano altri sconcerti. Mi duole ancor più dei dubbi che egli emise sui buoni risultati che può dare col tempo la nostra strada ferrata, ripetendo quanto già asseriva nella seduta passata, asserzioni queste per verità alquanto azzardate. Egli esponeva allora (e qui prego la Camera di perdonarmi se entro in qualche dettaglio, perchè desidero che il paese non rimanga sotto la triste impressione del preteso mal esito della grande impresa che il Piemonte si assunse colla costruzione delle principali sue strade ferrate. La Camera vorrà dunque scusarmi, se soggiungo qualche cosa su questo argomento), esponeva, dico, il signor Bosso che il Ministero, nella relazione del bilancio del 1850, asserì che la strada ferrata rendeva il 5 per cento, e dimostrando egli erronei e falsi i calcoli istituiti dall'amministrazione, ne incolpò il ministro. Io veramente potrei respingere quest'accusa, facendogli semplicemente osservare che il bilancio era fatto, od almeno già preparatone tutto il materiale prima che io venissi al Ministero; che i bilanci, secondo il sistema stato osservato finora nella nostra amministrazione, e che, credo, dovrà cambiarsi, venivano presentati dall'azienda delle strade ferrate come risulta dalle relazioni che li precedono.

Ad ogni modo però farò presente che non sussiste che in quella relazione si dichiarasse che la strada nel 1850 ebbe a produrre il 5 per cento, attesochè la relazione era già fatta prima del 1850. Quello non fu che un semplice calcolo del

reddito presuntivo e basato sulle considerazioni e premesse della stessa relazione.

Molti sarebbero gli argomenti per dimostrare che i calcoli dell'amministrazione non erano così assurdi quali si pretenderebbero, ma basti il por mente che si sperava dalla medesima di poter prima d'ora attivare il trasporto delle merci, il quale poi, per circostanze che sarebbe troppo lungo enumerare, non si poté ottenere, ma che si avrà, credo, per il prossimo mese di febbraio;

Che l'esercizio della strada ferrata pel primo trimestre del 1849 non giungeva che sino a Valdichiesa e che, coi vari tronchi successivamente attivati sino ad Alessandria, era a presumerli un maggior movimento.

Che l'interruzione d'esercizio colle locomotive incontrata a Dusino, è presentemente cagione di gravi spese, sia per le complicazioni nella distribuzione del materiale, sia per il maggior costo del servizio fatto con cavalli, e così in modo affatto provvisorio e che dovrà col tempo cessare.

Quando si vogliono ritenere siffatte ed altre simili circostanze inerenti ad un esercizio che per necessità non si attiva ancora in condizioni normali, dacchè la strada si trova tuttora in costruzione od in via di armamento, si vedrà che la strada ferrata, anche allo stato attuale, è pur produttiva di non spregevole provento, ed eccedente quello allegato dal signor Bosso.

Giova ritenere che dal risultato dei prodotti pubblicati mensilmente si rileva che la strada ferrata ha dato nel testè scaduto anno un introito di un milione e settecento mila lire circa, cioè un milione seicento novant'otto; ora calcolando per l'esercizio la spesa di un milione e 97 mila lire, rimarrebbe un provento netto di quasi 600 mila lire, il quale ragguagliato alle spese già incontrate o da sopportarsi per compiere tutta la linea, darebbe ancora pressochè il due per cento; ma ritenuto che vi è un gran materiale, che si hanno quasi tutte le locomotive e buon numero dei vagoni necessari all'esercizio compiuto, ed attualmente eccedenti i bisogni del servizio limitato al trasporto dei viaggiatori da Torino ad Arquata, ognuno vede che l'attuale prodotto del due per cento non è punto un reddito disprezzabile, non è punto un reddito così piccolo, e che non è tanto ipotetica la prospettiva di un introito molto maggiore ampliato che sarà l'esercizio.

Tale si fu l'opinione manifestata dall'onorevole signor Menabrea, il quale esaminando il bilancio dell'esercizio delle strade ferrate colla maggiore accuratezza e con sottile accorgimento, ma in pari tempo con lealtà ed imparzialità, conchiuse con queste parole, che vi prego di sentire onde vediate quanto siano differenti dalle conclusioni che ne trasse il signor Bosso, il quale però invocava il giudizio dell'onorevole signor Menabrea. (*Si ride*)

Il signor Menabrea ha detto:

« *Votre Commission espère que la Chambre ne désapprouvera, point cette manière de procéder (vale a dire quella maniera sottile di esaminare il bilancio), cette manière de procéder, qui aura également pour résultat de démontrer que l'on peut déclarer notre ligne de chemin de Turin à Novi beaucoup plus avantageuse sous le rapport économique qu'on ne le croit peut-être généralement; résultat honorable pour l'administration elle-même, et qui donne l'espoir que les sacrifices faits par l'Etat pour cette œuvre colossale trouveront une compensation non-seulement sous le rapport politique, mais encore sous le rapport économique.* »

Questa è l'opinione del signor Menabrea, e della Commissione tutta, a cui pretendeva appoggiarsi il signor Bosso pren-

dendo conclusioni così differenti (*Ilarità*), cercando di mettere lo sconforto nel paese, chiamato a sopperire al grave dispendio della costruzione delle nostre strade ferrate.

Il signor Bosso poi, non contento nemmeno del prodotto dell'uno e mezzo per cento che supponeva avesse constatato il signor Menabrea, lo riduceva alla metà, e per grazia speciale lo portava sino ai tre quarti (*Ilarità*), manifestando i più gravi dubbi sul risultamento vantaggioso di quest'impresa, senza badare alla cattiva impressione che le sue parole avrebbero lasciato nel paese pel quale egli protestava sentimenti d'amore, ed in nome di cui egli pretendeva parlare.

Ritornando alla quistione, conchiuderò nuovamente che nella condizione attuale delle cose non si tratta che di vedere se il Ministero abbia proceduto regolarmente. Se ha proceduto regolarmente, si andrà innanzi, e si eseguiranno i lavori; in caso diverso, la Camera deciderà. (*Bravo! Bene! da tutte le parti*)

BOSSO. Domando la parola.

Voci. Ai voti! La chiusura!

LANZA. Domando la parola contro la chiusura.

BOSSO. Io credo di aver il diritto di parlare contro la chiusura.

PRESIDENTE. Essendo stata chiesta la chiusura, io debbo metterla ai voti.

BOSSO. Mi pare che la Camera non possa stare sotto l'impressione di quanto ha detto il signor ministro.

PRESIDENTE. Il signor Lanza avendo chiesto di parlare contro la chiusura, egli ha la parola.

LANZA. Io reputo che l'onorevole deputato Bosso abbia motivo di prendere la parola, quantunque si chiami la chiusura della discussione, stantechè fu veramente attaccato nella persona. Del resto, lascio al signor presidente il decidere se sia il caso di interrogare la Camera in proposito, trattandosi di un fatto personale.

PRESIDENTE. Osservo che egli non ha la parola che contro la chiusura. (*Ilarità*)

LANZA. Se il signor Bosso non crede di prendere la parola a tutela del fatto personale, allora io insisto per sviluppare maggiormente la mia domanda che ho fatta di parlare contro la chiusura, imperocchè, a parer mio, finora la questione fu trattata soltanto sotto l'aspetto tecnico, ed io la vorrei considerare un momento sotto il rapporto costituzionale.

Il signor ministro ha detto che la Camera giudicherà se egli operò regolarmente in tutto il corso di questa trattativa, per conseguenza io pregherei la Camera a volermi concedere la parola, appunto per trattare la questione sotto questo nuovo aspetto.

PRESIDENTE. Essendo stata domandata la chiusura della discussione, io non posso a meno di porla ai voti.

Quelli che crederanno che si debba ancora parlare voteranno contro.

Metto dunque ai voti la chiusura.

(*Nessuno si alza.*)

(*La Camera decide che può continuare la discussione.*)

La parola è al signor Bosso.

BOSSO. Sento il bisogno, prima di tutto, di rimuovere da me la censura datami dal signor ministro, di aver cioè diffidato quasi della coscienza de' miei colleghi.

Niuno più di me li ha sempre venerati, li ha sempre rispettati; ho citato quale fosse la costituzione di quel Consiglio, la sua formazione di quattordici membri: mi pare di avere abbastanza analizzato quale fosse ed in quali condizione si trovasse.

In appoggio della mia opinione, ho citato il libro del signor

Ilarione Petitti, testimonianza da meritarsi tutta la nostra confidenza. In quanto a questa Commissione, voi avete visto che sopra quattordici membri, undici non potevano rispondere che col signor ministro, o per lo meno trovavansi in una posizione tale da non aver affatto libero il loro voto. (*Mormorio*) In quanto poi a ciò che dissi riguardo alla differenza di prezzo risultante dal calcolo che il signor ministro aveva esposto alla Camera, di nove milioni, con quello di sei milioni, ciascheduno è in grado di poterlo riconoscere e dai bilanci e dalle parole stesse che il signor ministro aveva detto nelle sedute dell'anno scorso; e questa differenza esiste di fatto, e forse se io non avessi tanto insistito, già fin d'allora, come diceva, il signor ministro avrebbe appaltato quest'opera, e la nazione avrebbe perduti tre milioni...

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola.

BOSCO. Relativamente poi a quanto egli disse delle mie buone relazioni coi due ispettori che compongono la Commissione, certo io le aveva e le ho, e spero di continuare ad averle. In quanto al rapporto che, egli dice, mi venne dato, io ne ebbi conoscenza soltanto quando venne dal signor ministro presentato all'ufficio della Camera. Ho detto che sarebbe stato più giusto o almeno più consentaneo a quanto si pratica, che fossero stati dati questi documenti in comunicazione anche a me, perchè, come egli presentò alla Camera questo volume, avrei potuto presentare anch'io qualche scritto a sua confutazione, affinché la Camera non giudicasse sulla sola cognizione dei documenti che egli produceva. Mi pare che in ogni controversia così si opera, almeno nel nostro paese.

Il signor ministro va sempre alludendo a questa urgenza. Io rispondo che urgenza io non credo che vi sia. D'altronde si tratterebbe d'una dilazione di tre o quattro settimane, e vorrei che il signor ministro mi dicesse un po' qual danno produrrebbe una tal dilazione, soprattutto nella stagione in cui siamo. Io per me sono persuaso che vi sia nessun danno.

In quanto poi alla dilazione chiesta dai comuni onde poter addurre le loro ragioni, se il signor ministro non vuole formare una Commissione d'uomini da esso lui dipendenti, può ricorrere ai professori dell'Università e ad altri ingegneri; ed anche io gli dico e l'assicuro essere disposto a questo riguardo di rimettermi agli stessi membri del Consiglio speciale, colla condizione però d'essere da essi inteso; ciò è quanto ho sempre chiesto e chiedo ancora per dimostrare che non intesi mai di lanciar dubbi sopra d'essi. Ho supplicato di essere inteso dal Consiglio speciale, come lo furono tutti gli autori di altri progetti, come lo fui pur anch'io in occasione di varii progetti da me presentati al medesimo Consiglio; questo è quanto io di nuovo dimando, essendo disposto a sostenere anche davanti a questi giudici la mia opinione.

Richiamando la vostra attenzione sul bilancio del 1850 e su quanto io aveva rilevato trovarsi in quel bilancio, presentato dal signor ministro e non dall'azienda, ho detto che egli aveva preso un equivoco avendo calcolato che questa strada da Torino a Novi, poteva rendere il 5 per cento; io ho pure citato che l'onorevole signor Menabrea, col massimo ingegno, aveva dimostrato ridursi la somma all'uno e mezzo; siamo già ad una bella distanza dal 5 all'1 e mezzo; dissi che egli aveva calcolato circa 16,000 lire per chilometro di prodotto brutto, delle quali, tenendone 10,000 occorrenti alle spese d'esercizio, rimanevano 6000 lire; ora un chilometro costando 400,000 lire, resta precisamente l'1 e mezzo per cento di prodotto netto. Ho detto poi che questo trovavasi in seguito ridotto ancora, cosicchè il prodotto sovra citato venne a ridursi solo ai tre quarti, ed ecco come: io mi rapporto al

calcolo del signor Menabrea anche per le cifre seguenti: il signor ministro dice, che la spesa effettiva d'esercizio non fu che di 1,100,000 lire circa, rimanevano dunque per reddito netto 600,000 lire circa; nel calcolo in bilancio da lui presentato dicevasi che le spese d'esercizio erano di lire 1,450,000; per cui sarebbe risultata fra l'introito e la spesa una differenza di lire 300,000 circa: aggiungete inoltre che nel calcolo non si tenne conto del consumo delle traversine, dei rails, del materiale che tutto era nuovo, per cui la riparazione non aveva costato gran che all'erario: dunque vedete che siamo alle 300,000 lire; 300,000 sopra 400,000 danno precisamente i tre quarti per cento.

Del resto poi io sarei ben fortunato che i fatti corrispondessero ai calcoli del signor ministro: io vorrei anzi che dessero il 5; ho soltanto detto che il prodotto calcolato nel bilancio del 1850 era del 5, e che il signor Menabrea l'ha ridotto all'1 e mezzo, e che tenuto conto di quelle altre somme che non erano portate in calcolo si riduce ai tre quarti.

Quanto poi all'urgenza, io mi rimetto al giudizio della Camera, che credo sarà consentaneo all'interesse della nazione, quando ella non aderisca alla domanda fatta da questi comuni, ed io ripeto che realmente sussisterebbe sempre il dubbio che non siansi esauriti tutti quei mezzi che sono in noi onde ottenere una diminuzione di tre o quattro milioni.

Vedete che sono belle cifre. (*Si ride*) Aggiungete poi ancora le maggiori spese dal beneficio, ed il prodotto che darà questa linea, noi non siamo lontani dalla decorrenza di lire 1000 al giorno che potrebbe forse il paese guadagnare adottando quella linea; 1000 lire al giorno, costano grandi sudori ai contribuenti per farle entrare nelle casse del Governo, e non è una piccola somma, è una somma di considerazione, massime poi nelle attuali nostre circostanze, e mentre per portare qualche ristoro al nazionale erario siamo costretti, forzatamente dalla necessità costretti, a votare con mano severa nuove imposte, e scemare persino d'un qualche soldo l'eredità paterna d'un bambino orfanello, che colla perdita del padre più non avrà forse mezzo di sussistenza. Pensateci bene, e decidete.

CHIO. L'onorevole ministro dei lavori pubblici comunicando al Parlamento un volume di 300 pagine sul sunto della discussione del progetto della strada ferrata da Alessandria al ponte sul Po, ha senza dubbio voluto far appello al giudizio della Camera intorno al modo col quale, sotto la sua scorta, si amministra la pubblica cosa.

Io rispondo francamente al suo invito, e mi propongo di dire schiettamente il mio sentimento nella quistione sollevata dalla presente petizione.

Quantunque questa quistione nei pronunciati discorsi possa a taluno parere complicata ed ardua, tuttavia io porto opinione che possa rendersi assai semplice e facile, quando sia ricondotta a' suoi naturali confini, e discussa con calma e moderazione. Precisiamola adunque bene, o signori, perchè ben precisata sarà subito sciolta.

Due progetti di strada ferrata sono in pronto per congiungere Alessandria al ponte sul Po, l'uno del nostro collega ingegnere Bosso, l'altro dell'ingegnere Rovere. Ora, si domanda se nello stato attuale di cose il progetto Bosso si debba considerare come abbastanza discusso da dovere passare all'ordine del giorno sulla presente petizione, colla quale si domanda un nuovo esame del medesimo.

Per decidere questa quistione conviene esporre i fatti che la concernono. Il primo fatto che si presenta è il rapporto, col quale il 7 ottobre 1850, la Commissione nominata dal ministro e composta di tre distinti ingegneri, Carbonazzi, Bru-

nati e Mosca, accolse favorevolmente il progetto Bosso accordandogli la preferenza su quello del signor Rovere. Egli è ben vero che questa sentenza favorevole al progetto Bosso, riposava sopra una condizione essenziale, quella cioè che il signor Bosso giustificasse la vantata economia di spese.

Ma questa condizione, lungi dall'infirmare ai nostri occhi il progetto Bosso, imponeva anzi uno stretto obbligo al ministro di sottoporlo ad un nuovo più serio ed accurato esame. Ora, a quest'effetto due sole erano le vie che poteva seguire il Ministero. L'una era di procurarsi, per mezzo dei suoi numerosi agenti, quegli schiarimenti che la Commissione domandava, ancora necessari per decidere assolutamente sul merito del progetto Bosso.

L'altra via era di esigere l'intervento dell'autore del progetto nel seno della Commissione, perchè questa udisse dalla sua bocca i mille schiarimenti che quella non avrebbe mancato di chiedergli per illuminarsi pienamente. Ma esaminando attentamente tutto questo volume di 300 pagine (*Oh! oh!*), io trovo che nè l'una, nè l'altra di queste indicate vie è stata seguita dal Governo, il quale invece si limitò a scrivere al signor Bosso, perchè inviasse a posta corrente quegli ulteriori elementi di calcolo che la Commissione avea reputati necessari. Così procedendo, egli ha commesso un errore gravissimo, un errore, a mio avviso, essenziale, un errore che toglie ai nostri occhi ogni autorità al giudizio proferto poi il giorno 23 ottobre ultimo dal Consiglio speciale.

Infatti, egli è un principio elementare in materia di buona amministrazione, che quando si tratta di giudicare d'un progetto di opere da eseguirsi, è essenziale prima di tutto, di udire gli opportuni schiarimenti dall'autore del medesimo. È questa una massima incontrastabile osservata da tutti i Governi di qualunque forma, o liberi, o assoluti, o barbari, o civili. Essa, lungi dal potersi trascurare nelle presenti circostanze, diventava anzi essenziale se noi poniamo mente alle obiezioni mosse contro il progetto Bosso dagli avversari del medesimo. Infatti, fra sì fatte obiezioni primeggia una che trovo ripetuta con molta insistenza dal signor ingegnere Rovere, siccome quella che egli riguardava di gravissimo peso. Essa è che la perizia del signor Bosso non va corredata degli opportuni elementi per misurare nel suo vero valore il quantitativo de' valori necessari per l'esecuzione del suo progetto.

Ora io ragiono in questo modo. Io voglio, per esser generoso verso il Ministero (*Si ride*), ammettere per un momento che egli possa dispensarsi dall'udire l'autore di un progetto, quando la Commissione incaricata di riferire sul medesimo l'abbia respinto, fondandosi sulla falsità dei dati e degli elementi di calcolo sui quali il progetto riposa. Ma questo non è il caso di cui qui si tratta; il progetto Bosso ha ricevute le lodi della Commissione incaricata di esaminarlo.

Gli elementi di calcolo su cui si fonda non furono sentenziati falsi; ma solamente abbisognevola di ulteriori schiarimenti. Ora, è egli logico il respingere un progetto encomiato da una Commissione composta di uomini eminenti, per la sola ragione che questi reputano ancora necessari nuovi schiarimenti? Non è egli evidente che quello che in tale stato di cose doveva farsi dal signor ministro non era mai di soffocare un progetto che si presentava sotto lietissimi auspicii? Imperocchè sono lietissimi auspicii gli encomii di una Commissione composta di uomini competenti che l'avevano seriamente esaminato.

Nè venga a dirci il signor ministro che egli non ha strangolato il progetto in discorso perchè esso per suo ordine fu successivamente discusso nelle tre adunanze delli 8, 9 e 13 ottobre dalla nuova Commissione istituita e poi deciso nella

adunanza del Consiglio speciale del 25 ottobre. Noi non possiamo dichiararci paghi delle menzionate discussioni, vuoi perchè in queste sempre mancarono i desiderati elementi per giudicare definitivamente il progetto Bosso, vuoi perchè il principale sostenitore delle medesime era l'ingegnere Rovere, l'antagonista del signor Bosso, l'uomo che combatteva il suo avversario senza che questi potesse rispondergli. Se il signor ministro trovò conveniente che il signor Rovere intervenisse a quelle adunanze, perchè non trovò pure conveniente l'intervento del signor Bosso? Allora i due avversari si sarebbero trovati al cospetto dei loro giudici, avrebbero combattuto ad armi eguali, e la sentenza, qualunque fosse, sarebbe senza dubbio stata accolta con rispetto da tutte le parti. Io non so con qual cavillo il signor ministro possa rispondere a questa evidente argomentazione.

Nello stato attuale di cose, e dopo l'esame di queste 300 pagine stateci comunicate dal Governo, confesso francamente che la questione che si agita è ben lungi dal potersi considerare come coscienziosamente ed intieramente risolta. Molta luce credo ancora necessaria intorno alla medesima perchè la nazione possa dichiararsi soddisfatta.

Immensa è la mia stima pei membri che composero il Consiglio speciale che ha deciso sulla preferenza da darsi tra i due progetti Rovere e Bosso; ma per quanto grande sia la mia riverenza verso questo Consiglio, io non posso fare a meno che osservare come nel giudizio attuale emanato dal medesimo, egli si è riferito ai calcoli proposti dall'ingegnere Rovere, cosicchè il suo giudizio è uno di quelli espressi colla solita formola *si vera sunt exposita*: diffatti basta leggere l'offerta di libro per vedere che questo è il vero senso nel quale deve prendersi la decisione del Consiglio speciale. Non vale adunque l'obbiettare che esso componevasi di 14 membri. Fossero anche stati 1000 i membri, il loro giudizio non può mai avere alcuna autorità e fede che quella che meritano i calcoli dell'ingegnere Rovere.

Ora, io rispetto lo zelo, i lumi di questi distinti funzionari, ma non posso associarmi al loro giudizio intorno al progetto Bosso, prima, perchè egli non poteva essere giudice competente del progetto del suo avversario; secondo, perchè io non trovo nè logica, nè giusta la sua conclusione.

Infatti nelle diverse relazioni da lui fatte in seno alle menzionate adunanze, egli premette innanzi tutto che per giudicare definitivamente, ed adeguatamente il progetto Bosso mancano i *casellari*, ed i *disegni delle opere d'arte*.

Ma, giusta questa premessa, non è egli evidente che se voleva esser logico il signor ingegnere Rovere lungi dal concludere, respingendo assolutamente il progetto del suo avversario, doveva anzi concludere dichiarando che prima di venire ad un definitivo giudizio era necessario che il suo avversario fosse chiamato in seno della Commissione per dare gli opportuni schiarimenti intorno alla mancanza di casellari e di disegni delle opere d'arte? Lo ripeto, l'ingegnere Rovere avendo conchiuso respingendo il progetto del suo avversario, ha disconosciuto i principii di una coscienziosa ed imparziale dialettica, ha contraddetto alla promessa del suo ragionamento.

Io non voglio entrare in ulteriori osservazioni sopra questo argomento, perchè, ripeto, l'errore gravissimo commesso dal Ministero, affidando il giudizio di due progetti avversari ad una Commissione della quale era membro l'uno de' due autori, mentre ne era escluso l'altro, il quale non fu nemmeno chiamato a dare in seno alla medesima gli opportuni schiarimenti, è tale errore che, secondo me, rende superflua ogni altra osservazione.

Io rispetto altamente le intenzioni del signor ministro, nè tenterò di squarciare il velo che a me le copre. Sono convinto che il procedere del signor ministro è affatto alieno da spirito di parte quando penso al lato della Camera dal quale siede l'onorevole deputato Bosso. Ma confesso francamente che per quanto abbia pensato, non ho mai finora potuto rendermi ragione del perchè il signor ministro siasi ostinato a negare ad un ispettore onorario, e deputato del Parlamento l'onore di spiegare in seno alla Commissione un progetto nell'elaborare il quale egli ha dato non dubbie prove del suo vero amor di patria e del suo desiderio di concorrere coi suoi vasti lumi a procurare la prosperità del nostro paese.

In tale stato di cose io conchiudo, che in presenza d'un errore così grave quale è quello che fu commesso dal signor ministro, crederei che si commetterebbe una gravissima ingiustizia verso i petenti se si passasse all'ordine del giorno puro e semplice sulla loro petizione.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola per rettificare qualche asserzione meno esatta.

L'onorevole preopinante suppone che sia stato respinto e, come egli si esprime, *strangolato* il progetto del signor Bosso (*Ilarità*) dopochè l'accennata Commissione d'arte aveane fatto alti encomii.

Si disse da quella Commissione che questo progetto non era corredato da sufficienti dati onde poter ammettere un definitivo giudizio: ciò parmi non possa intendersi assolutamente come un encomio, tuttochè sia io il primo a riconoscere che ciò per nulla può ledere la riputazione di cui gode meritamente l'autore del progetto medesimo.

Osservò quella Commissione che il progetto del signor Bosso tuttochè non fosse che un semplice progetto di massima e come egli stesso lo chiamò *un avant projet*, sembrando però presentare notevoli vantaggi sotto il rapporto economico, potevasi aver motivo di preferirlo al progetto Rovere, sempre quando, corredato degli opportuni recapiti, giustificasse un risparmio anche solo della metà di quello che si allegava.

Il Consiglio speciale, a cui la Commissione suddetta presentò il suo rapporto, unanime opinò, pei motivi che si leggono nel verbale della sua seduta pubblicato, non meritarsi la preferenza sul primitivo progetto. Lungi però dal voler respingere ed assolutamente abbandonare il progetto del signor Bosso, desiderò avere ancora nuovi e maggiori schiarimenti.

Ne informai il signor Bosso; egli essendo ammatalo mi disse quello stesso impiegato che lo aveva assistito nella redazione del suo lavoro, e questo impiegato io misi tosto in comunicazione colla nuova Commissione. Non sussiste dunque che siasi negato al medesimo di somministrare tutti quei maggiori lumi che credeva necessari a' suoi giudici, come egli li chiama, coi quali d'altronde essendo in ottime relazioni avrebbe potuto anche prima della sua malattia liberamente conferire, comunicando loro tutti gli schiarimenti e titoli giustificativi del suo progetto.

Fu dunque questo suo progetto seriamente e ripetutamente esaminato; anzi dopo il rapporto sfavorevole della Commissione sul medesimo, avendo il signor Bosso, come dissi, fatta una specifica proposta di assumere a suo carico l'esecuzione dell'opera, ed offerta una cauzione di lire 300,000, mandai alla Commissione d'arte di prendere di bel nuovo in esame il progetto unitamente all'inoltrata proposizione.

Ma una terza relazione essendo venuta contraria al progetto ed all'offerta, si fu allora soltanto che fu definitivamente decisa l'adozione del progetto della linea per Valenza.

A quanto sinora esposti nulla più io avrei ad aggiungere se non che il mio operato apparisce dai documenti che vi ho pre-

sentati e che io ve lo confesso schiettamente, o signori, non saprei in qual altro migliore o diverso modo procedere, quando si volesse promuovere un nuovo giudizio su questa vertenza od istituire una Commissione di individui nuovi affatto della medesima, e ciò non già perchè io creda che non si possano trovare persone capacissime, ed anche professori, come ha detto il signor Bosso, competentissimi, ma perchè avendo io confidenza piena nel Consiglio speciale delle strade ferrate, non potrei scostarmi dalle sue deliberazioni, sia in materia amministrativa che in fatto di arte.

Voci. Ai voti!

PRESIDENTE. La parola è al deputato Lanza.

LANZA. A malgrado dell'asserzione contraria del signor ministro dei lavori pubblici, non si può rinvocare in dubbio che la Commissione speciale delle strade ferrate diede un avviso molto favorevole al progetto del signor Bosso: e basta a convincersene, il leggere il seguente brano della relazione di quella Commissione in data del 7 ottobre 1850.

« Dovendo i sottoscritti esternare il loro parere rispetto alle proposizioni del signor ispettore cavaliere Bosso, risultanti dal suo progetto del 25 maggio, e profilo del 1° settembre, essi ingenuamente dichiarano, che le circostanze precedentemente riepilogate loro paiono siffattamente imponenti e vantaggiose per consigliarne l'adozione, tuttavolta che esista realmente il risparmio da esso annunciato, ed anche altro minore, però di qualche rilevanza, locchè dovrebbe il signor ispettore Bosso giustificare colla produzione delle sezioni trasversali e dei relativi casellari, non che di quelli concernenti le opere d'arte in correlazione colla più volte citata linea del profilo 1° settembre, essendo soltanto approssimativi i computi inseriti nella relazione del 25 maggio relativi al primo profilo della spesa data. »

Ed in seguito nella stessa relazione soggiunge:

« Epper tanto noi siamo d'avviso che sia il progetto Bosso per la colla di San Salvatore del 25 maggio, colle modificazioni risultanti dal nuovo profilo del 1° settembre corrente anno, preferibile a quello Rovere del 24 dicembre 1849, e doversi quello adottare quantunque abbiassi per esso a declinare dalla massima prestabilita da questo Consiglio di non oltrepassare il cinque per mille nelle acclività, e quantunque alla linea Rovere abbia già il medesimo compartito la sua annuenza colla deliberazione dell'8 gennaio 1848, presentata in data 30 ottobre 1847. »

Dunque non vi può essere nessun dubbio che questa Commissione speciale composta di persone peritissime aveva giudicato degno di alta considerazione il progetto Bosso: solo fu richiesto il signor Bosso di presentare i casellari relativi, ossia i calcoli di dettaglio, dai quali soltanto si sarebbe potuto giudicare la cifra precisa a cui avrebbe potuto ammontare l'economia che in detto progetto di massima era dal suo autore calcolata nella egregia somma di cinque e più milioni. Che questo fosse l'unico ostacolo alla definitiva adozione del progetto Bosso, risulta pure da un verbale inserito nello stesso volume degli atti relativi a questa questione, in cui il Consiglio speciale delle strade ferrate deliberava ad istanza dello stesso ministro che siccome « il progetto Bosso non presentava questi calcoli di dettaglio, non era il caso di occuparsene oltre, ma convenisse di passare alla questione della acclività che si dovesse dare alla galleria di Valenza. »

Quale era adunque l'ostacolo che si opponeva a che si desse un giudizio definitivo sopra il progetto Bosso? Puramente la mancanza di nozioni sopra i dettagli di esso progetto.

Ma quando una persona conosciuta favorevolmente per la sua capacità nell'arte che esercita, quando un ispettore ono-

rario del genio civile presenta un progetto il quale è giudicato degno di molta considerazione da una Commissione speciale, e che non v'ha altro ostacolo per la sua adozione fuor quello di verificare i dati precisi, i dati di dettaglio non doveva essere cura speciale del signor ministro, di far sì che venissero constatati questi dati di dettaglio?

Se il signor ministro credeva che le economie presentate nel progetto Bosso fossero esagerate o nulle, a lui toccava di provarlo in contraddittorio del medesimo ed in modo talmente evidente da togliere all'onorevole autore del progetto della galleria per San Salvatore ogni ragione di dire, ed al pubblico di sospettare, che il signor ministro abbia sacrificato gli interessi dello Stato.

Io credo che non vi era altro mezzo per il signor ministro onde giustificarsi.

È bensì vero che in seguito il Consiglio speciale radunato e presieduto dallo stesso signor ministro ha definitivamente e quasi all'unanimità aderito al progetto Rovere; ma in quali condizioni lo fece?

Stretto dal tempo, spinto dalla necessità, incalzato dalla ragione di urgenza che lo stesso signor ministro incessantemente metteva loro innanzi. E su quali considerazioni fondava questa ragione d'urgenza? Questa compulsione del signor ministro per fare sì che il Consiglio speciale delle strade ferrate si decidesse immediatamente senza attendere i calcoli di dettaglio che dovevano servire di corredo e di schiarimento al progetto Bosso, io lo ignoro, ed i documenti pubblicati non ne fanno cenno.

Quello però che so ed ognuno di noi può persuadersi, si è che in quindici giorni al più il signor ministro avrebbe facilmente potuto procurarsi quei calcoli di dettaglio, incaricando qualche perito dell'arte, ancor vergine nella questione, a raccogliarli in contraddittorio coll'autore del progetto, o con una persona da lui delegata.

Ma il signor ministro non lo fece, e dimostrò di non volerlo fare, il che prova all'evidenza il nessun conto in cui teneva il progetto Bosso, e la sua riluttanza a chiarire il punto importantissimo se il progetto Bosso fosse veramente più conveniente dal lato dell'economia del progetto Rovere.

Chieggo ora alla Camera colle stesse parole del signor ministro, che giudichi se egli abbia operato regolarmente.

Non mi dilungherò oltre sopra questa parte che fu già ed assai bene svolta dall'onorevole deputato Chiò, e passerò pertanto alla questione più grave che già annunciai, cioè alla questione di costituzionalità.

Il signor ministro dopo aver con maggiore accortezza che verità risposto alle osservazioni dell'onorevole deputato Bosso, ha finito col dire che se il Ministero non avrà proceduto regolarmente, la Camera lo giudicherà. Io credo che sotto questo aspetto il signor ministro non ha punto buon giuoco. Bisogna richiamare l'attenzione della Camera al primo voto che diede sopra questa questione nella seduta del 19 gennaio. Dopo una lunghissima discussione sul soggetto, la Camera concludeva con un ordine del giorno concepito in questi termini:

« La Camera invitando il signor ministro dei lavori pubblici a far accertare col mezzo di apposita Commissione la distanza che avrebbe a percorrere la strada ferrata da Alessandria a Novara, passando da Casale e Vercelli, in confronto della linea di Valenza e Mortara, come pure della galleria alla colla di Valenza, da praticarsi presso di San Salvatore, passa all'ordine del giorno. »

Con questa deliberazione la Camera ha dato al Ministero un doppio incarico: 1° di far constatare per mezzo di una Commissione la differenza nella lunghezza delle due linee; 2° di

misurare e confrontare la relativa lunghezza delle due gallerie. Ottenuto l'accertamento di questi due punti in questione, il ministro doveva naturalmente riferirne in quella Camera che gli aveva commesso tale incarico. Vediamo in che modo egli ha disimpegnato l'incarico che erasi assunto in faccia al Parlamento. La Camera col concedere al signor ministro la prerogativa di nominare quella Commissione diede al medesimo un voto di fiducia, al quale era tenuto di corrispondere in un modo degno e soddisfacente. Ma il risultamento finale provò il contrario, e questo fatto dimostra come sia poco utile e dignitoso per il Parlamento di affidare simili incarichi al potere esecutivo. Quando si tratta di nominare una Commissione per l'esame di una proposta, la quale in qualche modo urti con un progetto che il Governo ha già accettato, mi pare che sia cosa poco prudente d'incaricare il potere esecutivo di designar le persone che debbono far parte di quella Commissione la quale dovrà decidere tra il progetto adottato dal Ministero ed un progetto diverso od opposto preso in considerazione dalla Camera.

Ma checchessia di ciò, nel caso di cui si tratta, la Camera diede un voto di fiducia al Ministero concedendogli quest'incarico; e fece assai bene allora, perchè il ministro aveva saputo co' suoi atti anteriori guadagnarsi la confidenza del Parlamento. Ma cosa intendeva implicitamente la Camera nel dare un voto di fiducia al Ministero? Intendeva che egli nominasse una Commissione composta d'uomini imparziali, i quali avessero quindi nessun interesse locale e nessuna prevenzione rispetto ad una linea piuttosto che ad un'altra. Questo era l'unico mezzo per facilitare la risoluzione della questione e per far rispettare il suo giudizio. La Commissione invece venne composta di persone che avevano già pubblicamente e calorosamente dichiarato il loro parere in favore d'una delle due linee ferrate in discussione; si nominarono due ingegneri che erano in questa questione veramente i due antagonisti, poichè l'uno era l'autore del progetto per la linea da Alessandria a Novara per Valenza e Mortara, l'altro era l'autore del progetto per la linea da Alessandria a Novara per San Salvatore, Casale e Vercelli.

S'aggiunsero poi alla Commissione da altri membri rispettabilissimi che io da molto tempo stimo ed apprezzo, ma che avevano già manifestata un'opinione diametralmente opposta, ed era conosciuto avere anche opposti interessi. Che cosa doveva quindi succedere di una Commissione composta in questo modo? doveva succedere una discussione interminabile per mai intendersi e per concludere a nulla; il che appunto avvenne. Noti di più la Camera che sino dal 19 gennaio 1850 il Ministero aveva ricevuto l'incarico di nominare questa Commissione, inculcando allo stesso di accelerarne i lavori, stante l'urgenza di decidere la questione affidatagli, urgenza che il signor ministro più che ogni altro riconosceva. Ciò nonostante, la Commissione non si riunì che dopo 5 mesi, cioè al 16 giugno 1850. Essa teneva due sole sedute, nelle quali non poté mettersi d'accordo sopra nessun punto, neppure nella nomina di un terzo perito, benchè ne avesse ricevuto dal signor ministro ampia facoltà. Invano l'ingegnere Bosso insisteva per questa nomina; i suoi avversari non vollero accondiscendere. Questo prova la poca o nessuna volontà di quei membri di decidere quei punti che la Camera voleva risolti.

Infine la Commissione si scioglie senza avere nè precisata la distanza comparativa delle due linee, nè la lunghezza relativa dei due *tunnell*, quello di San Salvatore e quello di Valenza, cosicchè non fu accertato nè l'uno nè l'altro dei due punti, che il signor ministro si era impegnato innanzi alla Camera di far accertare.

Che le cose siano procedute in questo modo nel seno della Commissione, risulta evidentemente da atti autentici. In una lettera dello stesso presidente della Commissione, in data del 20 luglio 1850, ed indirizzata al signor ministro, si dice: « Come ben era a prevedersi, i due signori ingegneri della Commissione dai fatti studi non poterono ottenere concordi lo stesso risulamento, ecc. »

In seguito la stessa lettera soggiunge: « Viste le cose a questo punto, anziché commettere ad un terzo perito, secondo la facoltà fattale nell'istesso dispaccio di sua istituzione, lo incarico di esaminare le proposte e osservazioni dei signori ingegneri dissenzienti per manifestarne il suo giudizio, la Commissione ha creduto che darebbe egualmente effetto al suo mandato raggugliando il Ministero di tutti gli ottenuti risultamenti, lasciandone giudice lui stesso ed il Parlamento. » Questo è per verità un curioso modo di conchiudere... Che? La Commissione voleva lasciar giudici il Parlamento e il Ministero di una questione che era incaricata di risolvere, di una questione che aggiravasi sopra due punti di fatto da accertarsi, cioè le relative lunghezze delle linee e delle gallerie; e che la Commissione poteva e non ha voluto accertare! Ma non poteva succedere diversamente in una Commissione quale fu composta dal signor ministro. Chi non l'avrebbe preveduto?

Ma perchè il mio giudizio non sia tenuto per troppo severo sul conto di questa Commissione, citerò le parole dello stesso Consiglio speciale della strada ferrata, in data del 7 ottobre: parlando di questa Commissione così conchiude:

« Questa Commissione che non poté mettersi d'accordo sopra nessun punto, nemmeno sulla scelta di un terzo perito, questa Commissione, dico, nulla conchiuse, non fece alcuna relazione, non diede alcun parere, e non fece che trasmettere i processi verbali delle sue inconcludenti sedute, con tutti i dati e studi che avea raccolti, accompagnati da una lettera del suo presidente. »

In tale stato di cose, quale partito avrebbe dovuto prendere il ministro per agire regolarmente, ed adempiere con fedeltà al mandato della Camera? Egli avrebbe dovuto nominare un'altra Commissione, od almeno un terzo perito d'ufficio.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Così si va avanti!

LANZA. Ma per andar avanti presto bisognava allora nominare una Commissione composta di membri, i quali fossero conosciuti per la loro imparzialità, e non avessero già manifestata un'opinione troppo decisa nelle questioni che erano chiamati a risolvere. E qui mi comprende bene il signor ministro che quando parlo d'imparzialità non intendo di tacciare le persone che egli scelse di cieca condiscendenza verso il potere; ma chiunque abbia speranza del cuore umano, sa che colui il quale ha già spiegata pubblicamente un'opinione, od ha interessi particolari per farla prevalere, difficilmente si ritratta, perchè difficilmente può persuadersi di non aver ragione, o che un'altra opinione sia preferibile alla sua. Di qui ne deriva la convenienza di far decidere le questioni da persone non ancora prevenute nè in favore nè contro.

Il signor ministro dimostrò pertanto poca avvedutezza nella scelta dei membri di cui componeva quella Commissione, nè cercò di porvi riparo quando s'avvide che essa non corrispondeva allo scopo.

Ma qui mi sia lecito di supporre che al signor ministro poco importasse il risultato dei lavori della Commissione, deliberato essendo di far seguire a qualsiasi rischio e pericolo i lavori della strada ferrata per Valenza e Mortara, e mi sia

lecito di supporre ancora che parecchi membri della Commissione nutrivano lo stesso proposito. I fatti, o signori, parlano chiaramente per poter supporre tale divisamento, poichè prima di accertare la lunghezza delle due differenti linee ferrate, il signor ministro tagliava in mezzo la questione ed arbitrariamente la risolveva, appaltando con somma fretta il tronco di strada ferrata da Sartirana a Mortara.

Decida ora la Camera se quest'atto del signor ministro sia regolare, e se meriti la sua approvazione. Per me lo dichiaro non solo irregolare, ma incostituzionale. Esso è un atto incostituzionale in quanto che egli ha dato in appalto un tronco di strada ferrata senza che la Camera ne avesse stanziato i fondi. Diffatti nel bilancio del 1850, provvisoriamente approvato, non solo si contiene nessuna somma con questa destinazione, ma neppure trovasi accennato quel tronco di strada ferrata.

Nè risponda il signor ministro che se non vi erano fondi speciali stanziati a quest'oggetto, possiede però dei grossi residui degli esercizi anteriori a pro delle costruzioni della strada ferrata. Egli è abbastanza buon amministratore per non ignorare che un ministro non può più servirsi di questi residui per una nuova opera non incominciata, nè appaltata prima della scadenza dell'anno finanziario in cui fosse stata approvata la spesa; ma in questo nostro caso vi è di peggio, cioè tale spesa speciale non fu mai in nessun esercizio specialmente approvata come è rigorosamente stabilito dalle nostre leggi di contabilità.

Dunque è incontestabile che il signor ministro si è arbitrato a fare una spesa contro tutte le regole ed il disposto delle stesse leggi fatte sotto un Governo assoluto. È egli questo un modo di agire costituzionalmente? La Camera lo giudichi.

Per quali ragioni pertanto il signor ministro invece di far risolvere i quesiti di cui la Camera lo aveva incaricato, cercò con atti arbitrari di rendere impossibile od inutile almeno l'accertamento e la decisione di quelle questioni che la Camera desiderava di veder dilucidate?

Le ragioni di questo procedere io non le posso altrove trovare che nell'ostinazione del signor ministro di volere ad ogni costo sotterrare il progetto Bosso prima che si potesse conoscere se era o no il migliore, e far prevalere col fatto la linea ferrata per Valenza e Mortara. S'ido chiunque ed anche il signor ministro a dare un'altra spiegazione che appaghi.

Intanto qual sarà l'impressione che la condotta tenuta dal signor ministro in questa pratica lascerà durevole in molti di noi, ed in parecchie parti dello Stato? Lascierà sussistere se non altro il grave dubbio che si sarebbero potuti risparmiare, adottando il progetto Bosso, parecchi milioni, ma che il ministro per una prevenzione ed ostinatezza non abbastanza giustificata vi si oppose. Questa considerazione, o signori, nelle strettezze in cui vertono le nostre finanze, acquista maggior peso.

Riassumo. Il signor ministro ebbe tempo e mezzi di far accertare e risolvere le quistioni di cui la Camera coll'ordine del giorno del 19 gennaio 1850 lo incombenzava, e non lo fece.

Il signor ministro poteva far eseguire gli studi di dettaglio sul progetto Bosso e matematicamente dimostrare se era o no più economico del progetto Rovere, e non lo fece, anzi lo condannò e lo fece condannare, quantunque dichiarasse nel seno medesimo del Consiglio speciale delle strade ferrate che mancavano i dati necessari per poterlo giudicare, e quantunque il progetto Bosso avesse di già ottenuto l'approvazione di massima dalla Commissione speciale.

Dopo questi fatti irrefragabili e che ognuno può verificare negli atti stampati, la Camera ed il paese giudichi se il signor ministro ha operato *regolarmente*!

Non insisterò maggiormente per difendere una causa la quale fu già siffattamente pregiudicata dal signor ministro che secondo tutte le apparenze non tiene più oramai che ad un tenue filo; però prima di porre termine al mio dire, mi corre l'obbligo di applaudire all'onorevole deputato Bosso che tanta lena e perseveranza dimostrò nello eseguire e sostenere il suo progetto convinto come egli era ed è tuttora dalla sua maggior convenienza ed utilità. Io lo invito a perseverare nel suo proposito senza lasciarsi sgomentare dagli ostacoli, e quantunque il ministro sia apertamente deciso di proseguire i lavori della galleria nella direzione di Valenza, l'onorevole deputato ha ancora un modo di nobilmente vendicarsi del signor ministro, ed è di completare i suoi studi sulla galleria di San Salvatore, in modo da accertarne irrefragabilmente la spesa, e ciò fatto pubblici il risultato dei suoi studi, dai quali se risulterà una vistosa economia, in favore della galleria di San Salvatore, il signor ministro sarà irremissibilmente giudicato dalla nazione.

Siccome io ho domandato la parola particolarmente per una ragione costituzionale, mi si permetta ancora un'ultima osservazione in questo senso.

Da quanto ci disse l'onorevole signor ministro dei lavori pubblici nella seduta di ieri l'altro, egli ha in pronto tutti i capitoli per dare in appalto la galleria di Valenza. Io osserverò a questo proposito, che egli così operando cadrà nella stessa irregolarità, nella stessa violazione dello Statuto, in cui è già caduto quando appaltava il tronco da Sartirana a Mortara; e pensi il signor ministro che nel bilancio del 1850 non si sono votati fondi per la galleria di Valenza; pensi il signor ministro che i fondi votati negli anni anteriori per quest'uso rimasero inoperosi, e che perciò non essendo stati impiegati, non può in verun modo disporre senza una nuova approvazione del Parlamento.

Io stimo che prescindendo dalla questione tecnica e dalla questione economica, la Camera deve fermare il suo pensiero sopra la questione costituzionale, imperocchè essa ha già troppe prove per andar persuasa come i signori ministri siano corrivi nel fare delle spese senza la debita autorizzazione, riservandosi di chiederne dopo la ratifica alla Camera.

La Camera sa quanto sia umiliante per lei simile posizione, trovandosi essa posta dal Ministero nella dura necessità di approvare, voglia o non voglia, quelle spese; giacchè i signori ministri possono essere bensì moralmente responsabili, ma non sempre materialmente in condizione di rimborsare all'erario le spese fatte illegalmente, tanto meno quando trattisi di somme colossali, come sono usi da qualche tempo in poi.

Io invito pertanto la Camera ad invigilare perchè i signori ministri non vogliano ulteriormente arbitrarsi di spendere altre somme, se queste non siano prima votate in modo regolare dal Parlamento.

Mentre dico tali cose, non è già mio proposito di voler differire, col far insorgere una nuova questione la pubblicazione dell'appalto della galleria di Valenza. No, sia pur tranquillo il signor ministro, giacchè se egli di questa vertenza che da più di un anno dura, è stanco, io ne sono ristuoco; io intendo soltanto di salvare il principio costituzionale. Del resto io posso in proposito accertare il ministro, che se egli presenterà un progetto di legge il quale lo autorizzi a fare questa spesa, io non mi opporrò. Con ciò respingo da me la

taccia ingiusta che mi si appose di voler trarre in lungo questa malaugurata questione.

Voci. Ai voti! ai voti!

IOSTI. Domando la parola per un fatto personale.

Come membro della Commissione nominata dietro l'ordine del giorno della Camera, stimo mio debito di rettificare un fatto non giustamente accennato dall'onorevole preopinante.

Esso ha asserito che la Commissione nominata per conoscere la differenza in lunghezza delle due linee e delle due gallerie, non potè andar d'accordo e neanche convenire sulla scelta del terzo perito.

Siccome fui io il primo che in quella Commissione ebbe a sottoporre che il nostro mandato era al suo termine, e che il meglio era rimettere le carte al Ministero, devo perciò questa spiegazione alla Camera.

Prima di tutto, non è vero che non fossimo d'accordo sulla lunghezza, poichè i due ingegneri, e noi testimoni della discussione, eravamo convenuti nella differenza di quattro chilometri in più sulla linea di Casale, partendo dal punto dell'attuale strada ferrata da Alessandria a Torino, scelto dal signor Bosso, e di 6 a 7 chilometri partendo da Alessandria. Quanto al non poterci noi accordare sulla scelta del terzo perito, si è perchè noi credevamo inutile e conducente a nessuna definitiva conclusione la scelta di un terzo perito nelle insorte contestazioni.

Secondo lo spirito della Commissione pareva che il terzo perito avrebbe potuto aver luogo per una ricognizione di fatto, per una decisione pel sì o pel no; ma la questione sulle gallerie cadeva sur un punto che involgeva questioni di massima le quali non potevano decidersi da un terzo perito. La differenza consisteva in questo che il signor Bosso contrapponeva il progetto di San Salvatore colla pendenza dal 7 all'8 per mille, con quello della linea di Valenza, la cui pendenza era del 5 per mille. Io fra gli altri insisteva doversi paragonare le due gallerie in pari circostanze di pendenza. Il signor Bosso diceva che non v'era questa necessità; ma intanto il signor Rovere allegava essergli stato ordinato di redigere il suo progetto colla pendenza del 5 per mille e non credersi autorizzato ad ammetterne una maggiore.

Ora, ciascun vede che non era possibile rimettere al giudizio di un terzo questa decisione. Quindi la vostra Commissione convenne non aver più nulla a fare, salvo a rimettere i dati raccolti al Ministero, per quegli ulteriori incombeni che avrebbe creduto.

Dette queste cose, a rettificazione dei fatti, io non entrerò nella questione costituzionale, giacchè il signor ministro ha chiesto di parlare egli stesso, ed egli sa difendersi assai bene senza bisogno di altrui aiuto. (*ilarità*)

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Farò una semplice osservazione sul valore che ha dato il signor Lanza al primo rapporto fatto dalla citata Commissione d'arte ridotta come già dissi, a soli due membri, stantechè il terzo fu costretto ad astenersi dal prendere parte all'esame del progetto per cagione di malattia sopravvenutagli.

Mi basterà a questo riguardo ricordare alla Camera che i membri di questa Commissione facevano parte di quell'altra, che ha fatto all'unanimità due rapporti contrari al progetto Bosso, e che il Consiglio delle strade ferrate, anche unanime, a questa opinione si attenne.

In quanto poi all'ordine del giorno 19 gennaio 1850 accennato dal signor Lanza, debbo ricordargli che il medesimo fu susseguito da un altro in data 26 febbraio successivo, adottato

a grande maggioranza dalla Camera, e concepito nei termini seguenti :

« 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, ecc., passa all'ordine del giorno. » (*Risa*)

A fronte di così esplicito e formale eccitamento a proseguire i lavori, ognuno vede che se io non fossi stato animato dal desiderio di rischiarare la questione, discuterla ed esaminarla con tutta ponderazione, avrei facilmente potuto procedere oltre ad appaltare la galleria di Valenza ed il tronco da questa galleria al Po: ma invece, sia per deferenza al precedente ordine del giorno della Camera, sia, ripeto, per istudiarla maggiormente la cosa, io attesi le risultanze dei lavori della Commissione, onde prendere colla maggior possibile cognizione di causa una maturata decisione.

Se non che vedendo che le operazioni della Commissione andavano in lungo; che i suoi studi non riuscivano a dilucidare la questione; che finalmente ella poneva termine al suo mandato senza prendere come disse l'onorevole signor Lanza alcuna specifica e positiva conclusione, mi risolsi a sollecitare la spedizione di una pratica che io ritengo, per motivi già più volte spiegati a questa Camera, della più assoluta urgenza.

Ora, se la Camera desidera conoscere più particolarmente l'operato della Commissione suddetta, non ha che a fissare a tale effetto una seduta, ed in questa io sono certo di dimostrarle all'evidenza che da tutti gli studi da lei fatti, e dai risultati delle sue operazioni quand'anche fosse sciolta la questione delle lunghezze dei due tronchi di strada in contesa e delle due gallerie, non si sarebbe potuto trarre alcun partito, nè adottare una decisione contraria all'adozione dei primi progetti, ma solo si avrebbe potuto ricavare qualche argomento per conoscere ciò che per il passato si sarebbe forse potuto fare, non mai ciò che si dovrebbe definitivamente stabilire al presente.

Venendo ora alla taccia d'incostituzionalità apposta dall'onorevole preopinante al mio operato, osserverò anzi tutto che dacchè venne decretata per legge la direzione della linea di strada ferrata, oggi in contesa, e prima ancora che fossero definitivamente approvati i vari progetti, i fondi presunti necessari alla loro esecuzione furono stanziati nei bilanci degli anni 1848 e 1849.

Se poi, per fatti indipendenti dall'amministrazione, non si potè procedere agli appalti ed attivare i lavori, ciò nullameno i fondi vennero conservati, specialmente per quanto riflette la galleria di Valenza, nei successivi bilanci.

Ora, se per non essere stati ancora detti bilanci, tuttochè presentati a tempo, approvati dalla Camera, malgrado sia stato il Ministero più e più volte autorizzato a riscuotere le imposte, e fare tutte le spese necessarie, e massime quelle contemplate da precedenti contratti, fra cui quelli relativi alle strade ferrate, deve dirsi incostituzionale il procedere del Ministero, secondo l'opinione del signor Lanza sarebbero incostituzionali tutti gli appalti sin qui dati e della galleria dei Giovi e dei tronchi della Scrivia, ed infiniti altri per provviste di materiali e simili; in una parola dovrebbe ritenersi incostituzionale la costruzione della strada ferrata. (*Risa generali*)

LANZA. Domando la parola.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Quanto alla

Commissione, che mi si appone di avere mal composta, parmi che in essa stessa stii la mia difesa.

Io mi ricordo che quando la composi, ottenni una generale approvazione. Conoscendo le difficoltà che si potevano incontrare nel dare un giudizio che doveva essere puramente tecnico, diedi alla Commissione la facoltà di scegliere a suo talento un perito, perchè non voleva che la mia opinione già manifestata alla Camera potesse menomamente influire sul voto della Commissione.

Questa io composi di interessati egualmente nell'uno e nell'altro senso, perchè credeva che in un affare così rilevante si sarebbero messi d'accordo; e qualora non fossero a ciò riesciti, non avrebbe la Commissione esitato a ricorrere ad un terzo perito, che per delicatezza mi ero astenuto dal nominare io stesso.

Ma, ritornando alla prima dichiarazione, ripeto che sono pronto, quando la Camera così desideri, ad esporle i motivi per cui la Commissione nulla ha concluso: ed allora si vedrà che i risultamenti delle sue operazioni e dei suoi studi non avrebbero mai condotto a variare la direzione della linea, abbandonando i grandiosi lavori e le costosissime opere già fatte in quei tronchi per incominciare da capo a far nuovi studi e nuovi progetti con spreco di tempo e di danaro.

E qui mi si permetta ancora di rispondere all'accusa mosami di avere accennato positivamente che la differenza di lunghezza della linea per Casale e Vercelli era di 11 chilometri in più, quando invece dalla Commissione è stata riconosciuta di soli 4 o di 6, secondo le due opinioni dei periti. Io dissi nella ricordata seduta di questa Camera che dai ragguagli avuti mi risultava che la lunghezza della linea anzitutto era maggiore di 11 chilometri di quella adottata per Valenza: ma la Camera ricorderà egualmente che nel giorno successivo, salvo errore, e nel seguito della stessa discussione io feci presente che da una nota rimessami poco dopo dallo stato maggior generale appariva che le misure prese sulle carte di quell'ufficio non portavano che un divario di otto chilometri, ed anche meno.

Per necessità, accennando alle lunghezze delle due linee, dovevo riferirmi ai rapporti avuti, ed io stesso ammi che questi si trovavano fra loro contraddicenti, cosa questa tanto più facile ad accadere quando si tratta di misure prese da persone diverse e su carte topografiche di diversi autori. In prova della facilità con cui possono occorrere siffatte contraddizioni sia nelle misure prese da periti isolati, che dalle stesse Commissioni, mi basterà invocare la testimonianza dell'onorevole signor Cavallini (il quale se non erro, con tutta attenzione e particolare cura ebbe a fare uno spoglio dei titoli e documenti da me presentati alla Camera per farle conoscere gli studi fatti dal Governo sulle varie linee di strade ferrate), se fra quegli atti non abbia trovato un rapporto stampato in data... in cui una Commissione composta di tre distintissimi ingegneri, cavalier Mosca, cavalier Negretti e lo stesso signor Bosso, unanime asseriva che la differenza delle due linee in questione era di sedici chilometri.

Molte voci. Ai voti! ai voti!

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Dunque se io andai errato accennando un divario di undici chilometri, ciò non deve far meraviglia.

Ad ogni modo la mia condotta è fatta manifesta alla Camera; sta ad essa il portarne giudizio.

Da varie parti. Ai voti! ai voti! La chiusura!

BOSSO. Domando la parola per un fatto personale. (*Risposte mori prolungati*)

PRESIDENTE. Gli do la parola per un fatto personale.

MANTELLI. Fu un fatto personale dal principio sino ad ora. (*ilarità prolungata*)

BOSSO. Il signor ministro dice che in precedente rapporto io dissi che la differenza era di 16 chilometri: io prego il signor ministro a produrre questo documento dal quale si vedrà che egli è in grande errore.

In quanto poi ai lavori della Commissione, dirò che sono decisamente precisate le lunghezze e portate nel verbale, e giacchè egli disse che era solo per approssimazione che aveva detto che erano 11 chilometri, ecco le precise parole che il signor ministro disse alla Camera:

« Dalla misura esattamente fatta risulta che da Alessandria a Casale e da Casale a Vercelli, e quindi da Vercelli a Novara, in confronto dell'altra linea da Alessandria per Valenza a Mortara, e da Mortara a Novara vi è una differenza in più di lunghezza per la prima linea di 11 chilometri... »

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Veda quello che ho aggiunto nella seduta dopo.

BOSSO. Il giorno dopo produsse una carta dello stato maggior generale, dicendo: « Guardate risulta qui che vi sono da 7 ad 8 chilometri di differenza. Dunque vedete che aggiuntevi le sinuosità della linea diretta ai centri di popolazione, potrebbe dare sicuramente la differenza di 11 chilometri. »

Ecco come nella seduta susseguente volle provare quanto aveva asserito il giorno prima, che cioè la linea era stata esattamente misurata e riconosciuta di undici chilometri più lunga.

Queste sono le parole del signor ministro, ed io lo prego a produrre il documento col quale egli asserisce aver detto che erano 16 chilometri di differenza. (*Rumori*)

Voci. La chiusura! la chiusura!

PRESIDENTE. Do la parola al signor Cavallini per un fatto personale.

CAVALLINI. Voleva appunto dichiarare alla Camera che sta in vero che nella Sessione ultima quando venne agitata nella Camera questa questione, fu distribuito in quell'epoca dal ministro uno spoglio di documenti in cui mi rammento benissimo di aver trovato una relazione firmata Bosso, Ne-

gretti e Mosca da cui risulta che la differenza della linea per Casale e della linea per Valenza è in più, per la parte di Casale, di chilometri 16. (*Movimenti*) Questo è un fatto positivo. Anzi aggiungerò di più che fra i documenti deposti nella Segreteria vi erano due copie stampate di questa relazione.

BOSSO. Ripeto che il signor Cavallini prende un equivoco, e che giammai io dissi ciò che sapeva non poter esistere, cioè esservi che una differenza di quattro in cinque chilometri, per cui rinnovo la mia istanza perchè si riproduca quella relazione.

CAVALLINI. Si consultino le carte, e si vedrà chiaramente la verità della mia asserzione.

PRESIDENTE. È inutile questo fatto, perchè le verificazioni posteriori hanno constatato la verità.

Voci generali. Ai voti! ai voti!

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Ho solo detto ciò per dimostrare che tutti possono errare prendendo misure sulle carte topografiche.

BOSSO. Non sussiste la sua osservazione.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la chiusura della discussione. (È approvata.)

La discussione essendo chiusa, porrò ai voti i due ordini del giorno. La Commissione ha proposto l'ordine puro e semplice sulla petizione 3401, ed il signor Bosso propose invece questo ordine del giorno motivato:

« La Camera trasmette al Ministero la petizione 3401 onde la prenda in considerazione, e passa all'ordine del giorno. »

Pongo ai voti l'ordine del giorno puro e semplice della Commissione perchè ha la priorità.

(La Camera approva.)

La seduta è levata alle ore 11.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

Seguito della discussione dei progetti di legge pei trattati di commercio, navigazione e di proprietà letteraria colla Francia.