

TORNATA DEL 23 APRILE 1851

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE PINELLI

SOMMARIO. *Atti diversi — Relazione sul progetto di legge per l'aggiunta di due fili al telegrafo elettrico — Discussione sul progetto di legge per l'esercizio provvisorio dei bilanci attivo e passivo 1851 — Mozione del deputato Avigdor per la presentazione d'un rendiconto finanziario, e risposte del ministro delle finanze — votazione ed approvazione della legge — Seguito della discussione del bilancio passivo delle strade ferrate — Approvazione delle categorie I, II, III e IV — Interpellanza del deputato Fagnani sulla categoria V, e risposta del ministro dei lavori pubblici — Approvazione delle categorie fino alla XVII — Osservazioni, e ordine del giorno del deputato Berruti intorno alla stazione di San Damiano — Spiegazioni del deputato Bona, e del ministro dei lavori pubblici — Approvazione delle categorie fino alla XXX — Osservazioni del deputato Lanza sulla categoria XXX, ponte sul Po (argini in difesa di Bozzole, Pomaro e Ritirata) — Schiarimenti del ministro dei lavori pubblici — Approvazione delle categorie sino alla XL — Osservazioni del deputato Avigdor intorno alla categoria XLI, tronco da Villafranca a San Paolo — Approvazione delle categorie sino alla XLVII.*

La seduta è aperta alle ore 2 pomeridiane.

FARINA PAOLO, segretario, dà lettura dei verbali delle due tornate precedenti.

CAVALLINI, segretario, dà lettura del seguente sunto delle petizioni ultimamente presentate alla Camera:

3786. Vari Consigli delegati e molti abitanti della Savoia, inviano una petizione identica a quella portante il numero 3656, per ottenere diminuiti i diritti di dogana.

3787. Puggioni Francesco, di Cagliari, narrando che nella notte del 12 corrente, mentre si restituiva a casa, fu arrestato da una pattuglia di carabinieri e di cavalleggieri, e che quantunque indossasse la divisa della guardia nazionale, fu ammanettato e tradotto in un corpo di guardia, da cui non venne rilasciato che alle ore 11 del giorno successivo, chiede s'inviti il Governo a far rispettare anche in quella città l'inviolabilità personale.

3788. Molti operai fabbri ferrai, nell'addurre che la sola cagione per cui in questi giorni, mentre il Piemonte viene coperto da una rete di strade ferrate, trovansi ridotti alla inerzia e alla miseria per difetto di lavoro, si è l'egoismo degli imprenditori che traggono tutti i materiali dall'estero, chiedono che il Governo, onde provvedere al benessere delle classi industriali, prescriva agli imprenditori nei capitoli di appalto che i lavori debbansi eseguire in paese.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. La Camera non essendo in numero si farà l'appello nominale, e i nomi degli assenti saranno iscritti nel foglio ufficiale.

(Si procede all'appello nominale dal quale risultano mancanti i seguenti deputati:

Angius — Bairo — Barbavara — Bella — Bellono — Benso Gaspare — Benso Giacomo — Berghini — Bertolini Bianchetti — Bon-Compagni — Bottone — Brofferio — Bronzini — Cagnone — Carta — Chapperon — Chenal — Chiarle — Chiò — Correnti — D'Aviernoz — D'Azeglio — Daziani — Delivet — Demartinel — Devillette — Durando — Farina

M. — Ferraris — Fiorito — Fois — Galli — Galvagno — Garbarini — Gavotti — Ghigliani — Gianoglio — Jacquemoud — Jacquier — Justin — La Marmora — Mantelli — Marongiu — Marco — Mellana — Michelini — Mollard — Nieddu — Paleocapa — Palluel — Parent — Pernigotti — Piccon — Pissard — Poliotti — Ponza di San Martino — Radice — Riccardi — Ricci Giuseppe — Rocci — Roverizio — Rusca — Sauli Damiano — Siotto Pintor — Serpi — Spano — Trotti — Taveri — Viora — Zanini.)

Pongo ai voti il processo verbale.

(È approvato.)

Se vi sono relazioni in pronto, darò la parola al relatore.

RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PER L'AUMENTO DI FILI AL TELEGRAFO ELETTRICO.

TECCHIO, relatore. Ho l'onore di deporre sul banco della Presidenza la relazione sul progetto di legge per la costruzione di nuovi fili al telegrafo elettro-magnetico da Torino a Genova. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 790.)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER L'AUTORIZZAZIONE DELL'ESERCIZIO PROVVISORIO DEL BILANCIO PER L'1851.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge intorno all'esercizio provvisorio dei bilanci del 1851. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 808.)

Darò lettura del progetto del Ministero, e poscia di quello della Commissione.

Progetto del Ministero:

« Art. unico. Sino a tanto che i bilanci attivi e passivi dello Stato non sono rispettivamente approvati, è fatta facoltà al Governo di continuare a riscuotere le tasse ed im-

poste dirette ed indirette, a smaltire i generi di privativa demaniale secondo le vigenti tariffe, ed a pagare le spese ordinarie e straordinarie dello Stato nella conformità determinata dalla legge del 31 gennaio ultimo scorso. »

Progetto della Commissione :

« Art. unico. Le facoltà relative alla percezione delle rendite, ed al pagamento delle spese accordate al Governo colla legge 31 gennaio sino tutto il mese di aprile del corrente anno, sono prorogate a tutto il mese di luglio prossimo venturo. »

È aperta la discussione generale.

AVIGDOR. Je demande la parole pour adresser une interpellation à M. le ministre des finances, s'il veut bien me le permettre.

(Il ministro delle finanze fa segno di assentire.)

Si je connaissais dans le vocabulaire parlementaire une expression plus modeste que celle d'interpellation, je m'en serais servi pour demander à la Chambre la permission d'adresser les simples observations que j'ai à présenter à M. le ministre des finances.

La *Gazette Officielle* de l'autre jour nous a appris que M. le comte de Cavour était régent du Ministère des finances.

Hier, M. le président du Conseil nous a informé que ce Ministère avait été définitivement confié à l'honorable comte de Cavour.

J'ai une trop haute idée, une estime trop profonde du caractère et des moyens de M. le ministre des finances pour supposer un instant qu'avant d'avoir accepté l'héritage de son prédécesseur, il n'ait voulu jeter un coup d'œil profond sur notre situation financière.

Cette situation, je prierais M. le ministre des finances de vouloir bien la soumettre à la Chambre. Je demande donc le détail des opérations qui ont eu lieu depuis l'an passé relativement aux deux emprunts que la Chambre a votés.

Ces opérations sont encore inconnues par toute la Chambre; personne ne sait les conditions auxquelles ces emprunts ont été contractés. Souvent on nous a promis des rapports et de grands rapports. Nous n'en avons eu ni de grands, ni de petits, ni même un aperçu.

Par la loi du premier février 1850 la Chambre a autorisé une émission de 4 millions de rente; par la loi du 12 juillet 1850 elle a encore autorisé l'émission de 6 millions, ce qui fait la somme de 10 millions: il y a de plus une autre somme de 5 millions, ce qui ferait déjà 15 millions; enfin il y a 18 millions que l'on a accordés au ministre des finances pour rembourser la Banque de ses avances.

Mon désir serait donc que, dans le plus bref délai possible, monsieur le ministre des finances voulût bien présenter à la Chambre un détail très-circonstancié des conditions auxquelles a été contracté le premier emprunt de 4 millions, ainsi que de celles auxquelles a été contracté le second emprunt de 6 millions. Et en demandant les conditions je ne demande pas un aperçu général, je désirerais seulement que ces conditions fussent bien détaillées, tout autant pour le premier emprunt que pour le second: je désirerais qu'on y vît figurer les époques diverses des versements, les différences de change, enfin tout ce qui a été relatif à l'ensemble de cette opération.

Ainsi je commence par avertir M. le ministre des finances que, bien qu'il soit un ennemi puissant à combattre (je n'entends pas pour autant mettre monsieur le ministre des finances au nombre de mes ennemis; ni je ne voudrais qu'il me mit au nombre des siens) je serai toujours moi-même prêt à le combattre jusqu'à ce qu'il nous ait présenté un rapport tellement clair, tellement précis que non seulement

messieurs les membres de la Chambre des députés puissent y voir clair, mais encore que la nation toute entière puisse connaître d'une manière précise notre situation financière. Il ne faut pas oublier que c'est un triste système en matière de finances que celui de vouloir cacher sa situation lorsque cette situation est censée être mauvaise, parcequ'alors l'opinion publique tend plutôt à empirer l'état des choses qu'à le croire meilleur; car, dans ce cas, l'opinion publique est plutôt pessimiste qu'optimiste. Ainsi, afin que notre situation soit connue, soit à l'intérieur, soit à l'étranger, et afin que l'on sache que notre situation n'est pas aussi désespérée qu'on le croit généralement et que nos ennemis peuvent vouloir le faire croire, je prie monsieur le ministre de nous donner connaissance de toutes ces opérations sans rien omettre. Cela lui sera d'autant plus facile, qu'il a eu, je pense, le temps pour reconnaître l'état des choses et qu'il n'aurait pas accepté l'héritage de son prédécesseur sans vérifier l'état réel du trésor. Monsieur le ministre comprendra, je l'espère, qu'il est enfin temps que l'on sache à quoi s'en tenir à cet égard: s'il veut bien me promettre qu'il nous présentera ces détails sous peu, je ne présenterai aucun ordre du jour; mais s'il me répondait par un refus, je proposerai alors l'ordre du jour suivant:

« La Chambre invitant monsieur le ministre des finances à lui soumettre avant l'époque du 10 mai prochain l'état détaillé et complet des conditions auxquelles ont été contractés les emprunts autorisés par les lois du 1 février et du 12 juillet 1850, passe à l'ordre du jour. »

CAVOUR, ministro delle finanze, d'agricoltura, commercio e marina. L'onorevole deputato Avigdor, prima che s'intavoli la discussione sulla legge attualmente sottoposta all'esame del Parlamento, crede necessario d'invitare il Ministero a far conoscere in modo chiaro e preciso lo stato attuale delle nostre finanze. Egli crede essere questa cosa tanto più facile in quanto che la persona chiamata a reggere il Ministero delle finanze dovrebbe, a suo credere, essere in certo modo sin d'ora nel caso di fare alla Camera quella esposizione che egli desidera. L'interpellanza dell'onorevole deputato Avigdor fa sì che io anticipi una dichiarazione che era già mio intendimento di fare alla Camera, cioè che nell'assumere il Ministero delle finanze, io non mi ero dissimulata la gravità delle condizioni nelle quali versavano le nostre finanze; che però io aveva, ed ho fede nelle risorse del paese, fede nei mezzi che possono adoperarsi per far uscire le finanze da questo stato assai grave; fede però che andrebbe assolutamente delusa, se il Ministero non trovasse nel Parlamento un concorso attivo ed energico. Prima di assumere il Ministero delle finanze, lo dichiaro francamente, io non ho proceduto a quell'esame minuto, particolareggiato, a cui faceva cenno l'onorevole deputato Avigdor, mi è bastato di sapere come per circostanze che è inutile qui ricordare, v'era necessità che uno fra i membri del Ministero assumesse quest'incarico, onde io non esitassi a farlo immediatamente, senza richiedere dal Re o dai miei colleghi una mora per esaminare tutte le difficoltà e risolvere quindi ponderatamente se fosse il caso di affrontarle. Io ho consultato mi sia permesso il dirlo, più la mia devozione al paese che non forse le proprie forze, io ho ascoltato la voce dell'imperiosa necessità forse più di quella prudenza. Comunque sia, io non sono certamente entrato al Ministero delle finanze ignorando assolutamente la condizione delle cose, ma non la conosceva in tutti i suoi particolari così minutamente da esser in grado di renderne conto dettagliato, esatto e chiaro al Parlamento, al paese, e direi quasi all'Europa.

Ma al punto che io mi sono determinato ad assumere quest'incarico, io ho formato meco medesimo il proposito di consecrare tutto il tempo che avrei disponibile allo studio preciso della condizione delle nostre finanze, e tostochè questo studio sia compiuto, e spero che non si richiederanno che pochi giorni, di venire al Parlamento ad esporla in tutta la sua schiettezza.

Io convengo assolutamente col signor Avigdor in una cosa, ed è che l'incertezza che regna attualmente, non solo nel Parlamento e nel paese, ma dirò pure in tutta l'Europa sullo stato delle nostre finanze ci è dannosissima.

Non ho nascosto essere le nostre condizioni gravi, ma sono, ripeto, e nel paese e all'estero ritenute molto più gravi di quello che lo siano effettivamente.

Quindi io credo col signor Avigdor essere assolutamente necessario il fare un'esposizione chiara e precisa delle condizioni attuali, non solo rispetto ai prestiti, ma relativamente ai bilanci in corso, e ai residui dei bilanci passati.

La Camera sa quanto sia complicato l'attuale nostro sistema di contabilità, e come sia difficile l'accertare in modo esatto l'ammontare degli impegni contratti negli esercizi chiusi. La questione dei residui racchiude in sé un labirinto dal quale non si può uscire tanto facilmente, ma io spero se le mie forze mi permetteranno, di rendermi in capo a pochi giorni atto a poter trovare il filo di questo labirinto, per renderne ragione al Parlamento. In questa medesima circostanza io verrò esponendo chiaramente quali siano i mezzi che io credo opportuni per arrivare ad una soluzione definitiva, onde assicurare le nostre finanze in un dato tempo, entro il quale un previdente Parlamento deve assicurare i pubblici servizi.

Io prego quindi l'onorevole signor Avigdor a volermi concedere soltanto alcuni giorni, sperando di non abbisognare della mora ch'egli indicava nel suo ordine del giorno estensibile sino ai 10 di maggio prossimo.

Io non ho potuto ancora raccogliere ed esaminare tutte le carte relative alle cose finanziarie e parlamentari, e se io dovessi sostenere due discussioni al giorno, una nella Camera e l'altra presso il Senato, mi si richiederebbe per certo un tempo maggiore per poter studiare regolarmente le condizioni delle cose; ma se non mi si farà tanta premura, forse in sette od otto giorni sarò in grado di poter corrispondere a quanto richiede il signor Avigdor, e forse di oltrepassare la sua aspettativa, perchè sarebbe mia intenzione di riferire non solo sui prestiti passati, ma anchè sullo stato attuale così in ordine ai prestiti, come in ordine ai bilanci, e d'indicare sommariamente alla Camera quali sono le idee del Ministero nella questione finanziaria.

Io spero che il signor Avigdor, dopo queste spiegazioni, non vorrà insistere per l'ammissione del proposto ordine del giorno.

AVIGDOR. Je ne voudrais pas lier M. le ministre des finances comme Prométhée au rocher du Caucase. La Chambre ne voudrait pas accepter le rôle de l'aigle dévorant à son égard. Convaincu de la sincérité de ses promesses dont toute la Chambre vient d'être témoin, je retire donc l'ordre du jour que j'ai proposé; mais je prends acte de la déclaration faite par M. le ministre des finances, que dans quelques jours il espère mettre sous les yeux de la Chambre ce rapport clair et net.

Je fais observer à M. le ministre que, comme ici il ne s'agit que de deux opérations, il doit trouver au Ministère une correspondance sur ces deux opérations. En donnant à des employés le dépouillement de cette correspondance, et en

établissant, d'après les livres auxiliaires, la situation du Gouvernement vis-à-vis des maisons avec lesquelles il a contracté, ce qui est très-facile, M. le ministre pourra nous présenter tous les documents nécessaires; car je ne lui demande pas la situation des finances, mais je lui demande seulement les détails relatifs aux deux emprunts.

M. le ministre en acceptant une situation qu'il ne connaissait pas, a fait preuve d'un courage presque héroïque et d'une abnégation qu'on ne pouvait attendre d'aucun autre; c'est pourquoi, ne voulant pas pressurer sa position qui est déjà assez pénible, je me borne à prendre acte de ses promesses, et je retire l'ordre du jour que j'avais proposé.

CAVOUR, ministro delle finanze, d'agricoltura, commercio e della marina. Io differisco dal signor Avigdor sopra un punto, e si è che quanto io stimo utile, opportuno e necessario di fare al Parlamento un'esposizione la più esatta possibile sullo stato delle finanze, altrettanto io crederei inopportuno e pericoloso il fare un'esposizione ristretta soltanto alle operazioni del prestito.

Quando il Ministero è in grado di spiegare tutti i vari elementi di cui si compone la nostra condizione finanziaria, io spero che il risultato di queste spiegazioni, massime se riesce a farle talmente chiare ed evidenti che non vi rimanga alcun dubbio, e che tutti, e Parlamento, e pubblico, ed esteri possano conoscere lo stato delle cose, io confido, dico, che il risultato di quest'esposizione sarà favorevole al nostro credito, alle nostre finanze. Ma se si venisse solo esponendo il risultamento di queste due operazioni, a cui accennava l'onorevole signor Avigdor, indipendentemente da qualunque altra esposizione finanziaria, io credo che questo riuscirebbe altrettanto dannoso, quanto sarebbe utile l'esposizione completa anzi accennata.

Prego quindi la Camera di non trovare straordinario se io chiedo qualche tempo, giacchè se dovessi soltanto rassegnare il rendiconto delle operazioni finanziarie, potrei farlo senza dilazione, e mi rimarrebbe solo ad esaminare se fosse opportuno o non il farlo; ma, come dice lo stesso signor Avigdor, nulla v'ha di più facile che di far fermare il conto di un'operazione finanziaria fatta con una casa di banco, colla quale si ha un conto corrente, il quale si può arrestare qualunque momento sia opportuno. Ma quello che richiede maggior tempo e maggiori ricerche si è il raccogliere gli elementi necessari per istabilire la nostra vera condizione finanziaria cioè per istabilire quali siano le somme che noi dobbiamo solamente per spese già fatte e liquidate nel corrente esercizio, e quali sono i mezzi per sopperire a questi impegni, a queste spese.

Ecco quello che, a mio credere, deve costituire l'esposizione da farsi alla Camera. Io dissi che alcuni giorni erano necessari, ma non oserei indicarne più uno che un altro, poichè ciò dipende e dalle altre occupazioni assai gravi e numerose a cui debbo attendere, e anche dalla difficoltà più o meno grave di riunire gli elementi necessari per presentare questo rendiconto.

Ad ogni modo, ripeto, spero che non sarò costretto di richiedere una mora colanto lunga quanto quella che lo stesso onorevole deputato Avigdor voleva spontaneamente offerire al Ministero.

PRESIDENTE. Interrogo la Camera se intende di passare alla discussione degli articoli.

(La Camera delibera affermativamente.)

Rileggo l'articolo unico del progetto ministeriale, poscia quello della Commissione che lo ha emendato. (Vedi sopra.)

Domando al signor ministro delle finanze se accetta il progetto della Commissione.

CAVOUR, ministro delle finanze, di agricoltura, commercio e della marina. Il Ministero lo accetta.

PRESIDENTE. Allora pongo ai voti il progetto della Commissione.

(La Camera approva.)

Si passa ora allo squittinio segreto sul complesso della legge.

Risultamento della votazione:

Votanti.....	116
Maggioranza.....	59
Voti favorevoli.....	104
Voti contrari.....	13

(La Camera approva.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO PASSIVO DELLE STRADE FERRATE PEL 1851.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio passivo dell'azienda generale delle strade ferrate.

In seguito al voto di ieri, la Camera passa alla discussione delle categorie.

Categoria 1, Personale dell'azienda delle strade ferrate. Essa è proposta dal Ministero in lire 67,000, e ridotta dalla Commissione a lire 65,270.

Metto ai voti questa categoria nella somma proposta dalla Commissione.

(La Camera approva.)

Categoria 2, Spese d'ufficio (azienda). Essa è proposta dal Ministero in lire 25,000, e mantenuta nella stessa somma dalla Commissione.

Metto ai voti questa categoria.

(La Camera approva.)

Categoria 3, Spese di trasporto (azienda). Essa è portata dal Ministero in lire 2000, e mantenuta nella stessa somma dalla Commissione.

La metto ai voti.

(La Camera approva.)

Categoria 4, Personale del genio civile addetto al servizio di costruzione. Essa è proposta dal Ministero in lire 176,500, e ridotta dalla Commissione in lire 168.000.

Metto ai voti questa categoria nella somma proposta dalla Commissione.

(La Camera approva.)

Categoria 5, Studi e sperimenti, portata dal Governo nella somma di lire 80,000, e mantenuta nella stessa somma dalla Commissione.

FAGNANI. Io desidererei sapere perchè in questa categoria non venga particolarmente segnata alcuna somma relativa agli studi che riguardano l'attivazione della strada che dal Lago Maggiore deve tendere alla Svizzera. Quanto alla questione dell'importanza della linea di strada tra Genova e la Svizzera è omai inutile farne parola. È noto a tutti quanto sia l'interesse che ha il Piemonte (e la Svizzera ad un tempo) di studiare quale possa essere la linea migliore da scegliersi onde congiungere con la strada ferrata i due paesi.

Quest'interesse è sommamente grande, sia sotto il rapporto commerciale, che sotto il politico; ed è troppo formidabile il pericolo che, trascurandosi per parte del Piemonte e della

Svizzera di provvedere agli studi, e di por mano alle spese occorrenti, non venga quella strada a studiarci, ed anche ad attivarsi sopra altre linee a noi inconvenienti dalle nazioni che ci sono limitrofe e rivali.

È troppo grande, voglio dire, il pericolo che, lasciandoci prevenire dalle altre nazioni, ci tocchi di vedere avviarsi il commercio da Marsiglia e da Trieste, piuttosto che dalla parte di Genova.

Per queste ragioni pare a me che molto debba premere al Piemonte che l'iniziativa degli studi e delle intelligenze relative all'attivazione di questa strada debba essere presa dal Piemonte.

E pertanto, non vedendo alcun articolo nel bilancio che a ciò si riferisca, io vorrei domandare al signor ministro, perchè alcuna spesa non sia stata a questo proposito contemplata, e se non intenda che alla categoria che ora si discute possa aver luogo lo stanziamento di una somma che vi abbia opportunamente riguardo.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole preopinante riconoscerà di leggieri quanto sia grande impresa quella di congiungere le nostre strade con quelle della Svizzera. Ad ogni modo, credo che egli sarà persuaso per le discussioni che più volte ebbero luogo in questa Camera su tale materia, che il Governo non ha trascurato finora di fare ogni sforzo possibile per l'attuazione di così interessante progetto. Ma qui non si tratta specialmente del merito di quest'impresa, ma sibbene di semplici studi e rilievi che la Camera esternò desiderio venissero eseguiti per constatare quale fosse la traccia di strada migliore.

Questi studi riflettono due punti distinti: il tracciato cioè della linea che corre sul nostro territorio, ed è la più facile, e quella che decorre sul territorio della Svizzera, assai più difficile.

Quanto alla prima parte, ricorderà l'onorevole preopinante che, in una discussione che ebbe luogo sulla linea che da Novara va verso il Lago Maggiore, la Camera ha deliberato che, desistendo dalla decisione presa antecedentemente dal Governo, di andare direttamente al Lago Maggiore, si facesse studi anche per far capo al Lago d'Orta, ed uno dei motivi essenziali di questa determinazione della Camera, e motivo giustissimo era appunto la probabilità di poter congiungere la nostra strada con quella che si sta progettando nella Svizzera, rimontare, cioè, la valle della Toce per passare in quella del Rodano, e quindi uscendo pel passo del Grimsel, dirigersi alla volta di Lucerna; progetto questo che certamente pel nostro paese sarebbe utilissimo. Gli studi adunque bisogna farli e dividerli in due parti.

Quanto alla prima parte, vale a dire alla linea del Lago di Orta, non solo gli studi sono avviati, ma, direi quasi, compiuti; a questo riguardo debbo rettificare, che non solo alcuni studi primordiali erano anteriormente fatti, come io aveva detto, ma sibbene esisteva già un progetto definitivo per tale direzione, stato compilato dal signor ingegnere Bosso, in guisa che gli studi si limitano ora a vedere se questo progetto, che fu abbandonato per l'eccesso della spesa in confronto di quella che importava la direzione per Arona, possa ridursi a maggior economia. E ciò si può confidare di ottenere, non già per emenda del progetto, ma essenzialmente con ridurre la strada ad una sola rotaia a vece di due. Questi studi non solo sono intrapresi, ma assai vicini al loro compimento, ed io non ho perduta la speranza di poterli presentare alla Camera anche prima che finisca questa Sessione parlamentare.

Parlando poi della parte più difficile, che è lo studio della

valle superiore della Toce per entrare nella valle del Rodano ripassarla al Grimsel, e andare fino a Lucerna, osserverò che questa linea, per gl'interessi del Piemonte, sarebbe la migliore, perchè non corre punto sui confini degli Stati vicini, perchè nella parte principale sta dentro il limite del nostro Stato, e non in territorio straniero, e finalmente perchè essa è di gran lunga più breve; per quanto riguarda questi studi, se il Ministero non se ne è direttamente occupato egli stesso finora, si fu perchè due ingegneri inglesi di molta capacità, il signor M. Clean ed il signor Stileman, erano stati incaricati, non saprei dire precisamente da quale società, ma pare più probabile da una società inglese, di fare questi studi. Essi si sono anche messi in corrispondenza con me, e l'onorevole preopinante può esser certo che non mancai d'invitarli a studiare il modo di congiungere la linea da loro progettata con quella che da noi si va promuovendo a sommo vantaggio del paese. Ora posso dire che tali studi sono in massima compiuti, e che questi ingegneri mi hanno presentata una memoria sui loro lavori or sono pochi giorni, nella quale danno un sunto di un primo progetto non definitivo, nè propriamente di massima, ma che però, a dir loro, presenta una grande probabilità di riuscita, fondata essenzialmente su questo, che quantunque s'incontrino gravi difficoltà, soprattutto per l'elevatezza dei piani inclinati, ciò non pertanto sotto altri rispetti, ed in ispecie per la brevità della linea, questo progetto è di grandissimo vantaggio.

Infatti, da Momo a Gravellona vi sarebbero 42 chilometri, da Gravellona a Lucerna, secondo la linea studiata dagli ingegneri inglesi, va ne sarebbero 108, e così in tutto vi sarebbero 210 chilometri. Invece, la linea per cui si erano fatti anteriormente diversi progetti, aveva la seguente lunghezza: da Momo ad Arona chilometri 24, da Arona a Locarno per il Lago Maggiore 54, da Locarno al Lago di Costanza 240, in tutto chilometri 318. Dunque si vede facilmente che la prima linea ha il vantaggio di 108 chilometri di maggior brevità, oltrechè non vi è il passaggio del lago, e quindi si evita un doppio scaricamento e caricamento.

Per questo rispetto gl'ingegneri inglesi dimostrarono il grandissimo utile di questa linea, la quale non richiederebbe una così forte somma, e sarebbe inoltre assai più facile ad eseguirsi.

Le tre gallerie che s'incontrano nella medesima, in complesso sono di una lunghezza maggiore di quelle della linea del Luckmanier, ma in dettaglio sono molto più brevi; e vi sarebbe anche un altro compenso nel minor tempo che si richiederebbe per costruirle, potendosi intraprendere tutti i lavori contemporaneamente.

Questi sono i primi studi e le prime proposizioni che meritano un serio esame, tanto più che si tratta di una spesa di 80 a 100 milioni: il Ministero farà esaminare questi progetti ed avviserà al modo più conveniente di entrare in trattativa coi vari Stati della Svizzera. Frattanto non ometterò di avvertire che la somma stata messa in bilancio è bastevole per proseguire gli studi in parte compiuti e che pel rimanente devono ultimarsi per andare sino a Gravellona, e per continuare gli occorrenti lavori.

PRESIDENTE. Pongo ai voti questa categoria quinta nella somma di lire 80,000.

(La Camera approva.)

Categoria 6, *Casuali*, portata in bilancio in lire 50,000 ed aumentata dalla Commissione di lire 6000 avuto riguardo alla soppressione dei due articoli sopra le categorie 1 e 4, gratificazioni e sovvenzioni, di cui la somma si eleva a lire 12,030.

Pongo ai voti questa categoria così aumentata dalla Commissione.

(La Camera approva.)

Categoria 7, *Assegnamenti straordinari*, portata dal Ministero, e consentita dalla Commissione in lire 26,000.

(La Camera approva.)

Categoria 8. Da questa fino alla 17 inclusivamente la Commissione ha portato un voto complessivo, adottando in massa le somme proposte dal Ministero per ciascuna categoria.

Per questa categoria 8, che riguarda il tronco da Genova a San Pier d'Arena fu portata la somma di lire 200,000.

(La Camera approva.)

Categoria 9, *Tronco da Sampierdarena o San Francesco del Chiappetto*, lire 400,600.

(La Camera approva.)

Categoria 10, *Tronco da San Francesco a Pontedecimo*, lire 200,000.

(La Camera approva.)

Categorie 11, 12 (*Soppresse*).

Categoria 13, *Galleria dei Giovi*, in lire 1,800,000.

(La Camera approva.)

Categoria 14, *Tronco da Busalla all'abitato di Pieve*, in lire 100,000.

(La Camera approva.)

Categoria 15, *Tronco da Pieve ad Isola del Cantone*, in lire 200,000.

(La Camera approva.)

Categoria 16, *Tronco da Isola del Cantone a Marella*, nella somma di lire 1,200,000.

(La Camera approva.)

Categoria 17, *Tronco da Marella a Rigoroso*, lire 1,000,000.

BERRUTI. Domando la parola.

A pagina 22 del bilancio, sotto questa categoria 17 si dice, che nel bilancio del 1850 è stanziata la somma di lire 20 mila per la stazione di San Damiano, somma che non vedo riprodotta in alcuna delle categorie che si stanno discutendo.

Prima dunque che si ponga ai voti cotesta categoria, se la Camera nel permette; io le sottoporro alcune osservazioni che crederei di qualche rilievo.

Alla pagina decimaterza della relazione della Commissione, sotto il titolo *schiarimenti*, sono descritte le opere che si dovranno costruire nelle diverse stazioni della strada ferrata da Torino a Genova; ed accennate quali siano queste opere nelle stazioni di Torino, Moncalieri, Pessione, Villafranca, Asti, Felizzano, Alessandria e Novi, si dice che tutte le altre stazioni non avranno che un ufficio.

Quest'ultima asserzione, la quale sarebbe vera, se volessimo attenerci unicamente ai documenti ed ai bilanci presentati, nel fatto però non è esatta, perchè nella stazione di San Damiano nella quale (come dice la relazione) non vi dovrebbe essere che un solo ufficio, si sta presentemente lavorando per stabilirvi uno scalo di merci.

Ritenga la Camera, che per stazione con scalo di merci io intendo quella in cui si ricevono le merci di qualunque genere, peso e volume: e per stazione con solo ufficio quella in cui si ricevono unicamente quelle piccole merci, il cui carico non arrechi una fermata maggiore di quella prescritta dall'orario dei convogli. Giusta la distinzione contenuta nel decreto 5 febbraio 1850, nel quale è pure stabilito quali siano le stazioni nelle quali vi debba essere uno scalo di merci, quelle cioè di Torino, Asti, Alessandria, Novi e Genova, che siavi uno scalo di merci in ciascun capoluogo di provincia.

Ripeto adunque che nella stazione di San Damiano si sta in questo momento costruendo uno scalo di merci, e ciò contro

il disposto del citato decreto 5 febbraio 1850, e senza che nel bilancio si trovi stanziata una somma qualunque per questa costruzione.

Sebbene da molti si creda, e da tutti si dica (tanto è palese la nessuna utilità di uno scalo in questa stazione), che l'amministrazione delle strade ferrate siasi a ciò determinata per aderire alle istanze e soddisfare all'interesse di alcuni municipi e di alcune ragguardevoli persone proprietarie di vasti tenimenti poco lontani, io però voglio credere che l'amministrazione delle strade ferrate siasi determinata a stabilire uno scalo di merci, mossa dalla considerazione che avendo luogo in quella località lo sbocco della strada provinciale d'Alba, la quale ha comunicazione colle provincie di Mondovì e Cuneo, potesse uno scalo di merci in quella stazione essere utile alle dette provincie e profittevole alle finanze.

Ma quantunque siano vere queste circostanze di fatto, per quanto riguarda cioè la comunicazione della strada provinciale d'Alba e con Mondovì e Cuneo, io non posso in nessuna maniera comprendere come l'amministrazione delle strade ferrate abbia potuto credere utile e proficuo uno scalo di merci nella stazione di San Damiano, quando non doveva ignorare che, esistendovi, alla distanza di cinque a sei chilometri circa uno scalo di merci nella stazione d'Asti (giusta il disposto del succitato decreto 5 febbraio 1850), restava per necessaria conseguenza non solamente inutile, ma dannoso lo stabilimento di un altro scalo di merci nella stazione di San Damiano: inutile, perchè le merci che provengono dalle provincie d'Alba, Mondovì e Cuneo troverebbero egualmente comodo portare le loro merci alla stazione d'Asti, la quale, come dissi, è distante dalla stazione di San Damiano da cinque a sei chilometri circa, come ognuno può scorgere dal piano generale unito alla relazione.

È poi di aggravio alle finanze, perchè dovrà l'amministrazione delle strade ferrate sottostare alla spesa della costruzione dello scalo, tettoie e magazzini; pagare annualmente una somma egregia nello stipendio di un maggior numero di impiegati, senza che per ciò si ottenga un'entrata maggiore, esigendosi in meno nella stazione d'Asti quel tanto che si esigerebbe nella stazione di San Damiano.

La Camera si convincerebbe facilmente della verità di queste mie asserzioni, se conoscesse, com'io conosco, le località in cui sono poste le stazioni d'Asti e San Damiano. Ma fortunatamente io posso portare per esempio altre stazioni situate in località identiche, e conosciute da tutta la Camera, e sono queste le stazioni di Torino e Moncalieri.

Direste voi, o signori, che l'amministrazione delle strade ferrate farebbe cosa utile al paese, profittevole alle finanze, se volesse nella stazione di Moncalieri stabilire uno scalo di merci, sulla considerazione che il fiume Po le scorre vicino, per cui avrebbero sfogo tutti i prodotti dell'alto Piemonte? Che la strada reale di Piacenza attraversa il paese? Che le strade di Pinerolo, Saluzzo, Cuneo Alba e Mondovì vi passano a breve distanza? No sicuramente. Perchè nella stazione di Torino, distante pur essa dalla stazione di Moncalieri di sette chilometri circa, trovandosi, giusta il disposto del decreto 5 febbraio 1850, stabilito uno scalo di merci, ed il fiume Po e la strada reale di Piacenza, e le strade di Mondovì, Alba, Saluzzo, Cuneo e Pinerolo mettendo tutte direttamente a Torino, presentano, se non maggiore, sicuramente eguale facilità a tutte le suindicate provincie, di trasportare le loro merci alla stazione di Torino, e resterebbe per conseguenza inutile per queste provincie uno scalo di merci nella stazione di Moncalieri, ed alle finanze di aggravio, in quanto che, mentre non si otterrebbe un'entrata maggiore, si dovrebbe sopportare la

spesa dello scalo ed accessori, e dell'annuo stipendio di un maggior numero d'impiegati, nè più nè meno di quello che si faccia collo stabilimento di uno scalo di merci nella stazione di San Damiano, più prossima ancora alla stazione d'Asti, di quanto lo siano tra loro le stazioni di Torino e Moncalieri.

Aggiungasi, che se uno scalo di merci nella stazione di San Damiano poteva avere una qualche apparenza di utilità per le provincie d'Alba, Mondovì e Cuneo nell'interesse delle quali questo scalo di merci si vorrebbe costruire, diventerà esso inutile, appena sarà attivata la strada ferrata di Savigliano, ed assolutamente inutile poi se la strada ferrata sarà protratta sino alla città di Bra, come non mancherà di esserlo fra breve, essendo la pratica per la costruzione di questa strada molto bene avviata.

Diffatti è evidente che, appena sarà attivata la strada ferrata di Savigliano, già in via di esecuzione, le provincie di Mondovì e Cuneo, e i due terzi della provincia d'Alba si serviranno preferibilmente dello scalo di merci che sarà costruito a Savigliano a cui si aggiungeranno poi i pochi altri comuni della stessa provincia d'Alba appena la strada ferrata toccherà la città di Bra, e resterà per conseguenza assolutamente inutile per queste provincie uno scalo di merci nella stazione di San Damiano, nella stessa guisa che per queste provincie sarebbe inutile uno scalo di merci nella stazione di Moncalieri, quando troveranno in Savigliano ed in Bra una stazione più comoda e più vicina.

Quindi uno scalo di merci nella stazione di San Damiano (il quale è impossibile che non giovi poi a qualche cosa) non gioverebbe ad altri fuorchè a cinque o sei comuni posti tra il limite della provincia d'Asti e la stazione, i quali però è bene osservare come si trovino già in molto migliore condizione di quasi tutti gli altri comuni dello Stato, mercè lo stabilimento di uno scalo di merci esistente nella stazione d'Asti.

Io non dico sicuramente che, perchè il decreto del 5 febbraio 1850 stabilisce la costruzione di scali di merci nei soli capoluoghi di provincia, non si debbano stabilire altri scali intermedi, ma vorrei che, se non si può aumentare l'entrata della strada ferrata, si provvedesse almeno al comodo delle popolazioni.

Io approverei, per esempio, uno scalo di merci nella stazione di Villanova la quale, essendo situata al limite delle due provincie di Torino e di Asti, abbrevierebbe la via a 16 comuni appartenenti alle due provincie per trasportare le loro merci col mezzo della strada ferrata.

Approvarei uno scalo di merci nella stazione di Felizzano tra Asti ed Alessandria, perchè venti comuni di queste due provincie si troverebbero più vicini allo scalo di quanto lo siano colle sole stazioni di Asti ed Alessandria, ma non posso assolutamente approvare lo stabilimento di due scali posti l'uno dall'altro alla sola distanza di cinque chilometri per abbreviare in ultima analisi la via a cinque o sei comuni, pei quali, come dissi, già sarebbe provvisto, meglio che per tutti gli altri comuni, collo scalo di merci esistente nella stazione d'Asti.

Se la costruzione della strada ferrata di Savigliano, e la molto probabile costruzione della strada ferrata di Bra, non rendessero assolutamente inutile uno scalo di merci in quella stazione, e non vi esistesse lo scalo di merci nella stazione di Asti, io comprenderei allora il perchè si voglia nella stazione di San Damiano costruire uno scalo di merci; ma stabilire due scali di merci alla sola distanza di cinque o sei chilometri l'uno dall'altro, non procurare una maggiore comodità alle popolazioni, spendere una somma ragguardevole nella costru-

zione dei fabbricati, e non aumentare, ma diminuire anzi la rendita netta della stessa strada ferrata, è cosa questa che io non posso in nessuna maniera comprendere.

Ed è tanto incomprendibile e strana la costruzione di questo scalo di merci, che volendosi ad ogni modo trovare un perchè questo scalo si costruisce, si suppose perfino da taluno, che si voglia trasportare lo scalo di merci dalla stazione d'Asti a quella di San Damiano.

Ma sarebbe questa cosa cotanto assurda, che io non ho mai potuto credere che una tale determinazione sia venuta in mente mai a chi dirige i lavori della strada ferrata.

Come supporre, infatti, che si voglia privare la stazione d'Asti di uno scalo di merci già esistente, toglierlo da una città capoluogo di provincia eminentemente commerciante, ed a cui sboccano le strade provinciali d'Alba, Acqui, Casale, Montechiaro e la strada reale da Torino a Genova, per trasportarlo nella stazione di San Damiano, sotto pretesto che meglio si provveda alle provincie d'Alba, Mondovì e Cuneo, alle quali, come ho dimostrato, provvederebbero le stazioni di Asti, di Savigliano e Bra?

Sarebbe assurdo, nè più nè meno di quanto lo sarebbe se si volesse trasportare lo scalo di merci dalla stazione di Torino in quella di Moncalieri.

Lo stabilimento di uno scalo di merci nella stazione di San Damiano mi richiama alla memoria il famoso parere di un consigliere comunale, il quale, richiesto a suggerire un mezzo onde accrescere i redditi del comune, ed avendo inteso che i diritti del dazio che si esigevano alle quattro porte che davano accesso nel paese, profittavano al comune l'annua somma di lire 100,000, suggeriva di aprire una quinta porta, dicendo che si avrebbe avuto il reddito di lire 125,000.

Come è ben naturale, risero quei consiglieri comunali della semplicità del loro collega, il quale non capiva che lo stabilimento di una quinta porta invece di aumentare avrebbe anzi diminuito la rendita netta del dazio inquantochè avrebbe dovuto il comune spendere per l'apertura di una nuova porta, pagare l'annuo stipendio degli impiegati e preposti al servizio della medesima, senza che perciò si aumentassero i diritti e le merci soggette al pagamento dei dazi, essendo evidente che quel tanto che si sarebbe esatto a questa nuova porta, si sarebbe esatto in meno alle porte già esistenti.

Ma così non fece l'amministrazione delle strade ferrate, la quale collo stabilire un nuovo scalo nella stazione di San Damiano avrebbe precisamente messo in pratica il parere di quel consigliere comunale.

Infatti, spenderà essa una somma egregia nella costruzione dello scalo, pagherà una somma pure considerevole nell'annuo stipendio degli impiegati al servizio dello scalo necessari, e non aumenterà neppur d'un centesimo la sua rendita netta, perchè quel tanto che esigerà alla stazione di San Damiano, sarà tanto di meno che esigerà alla stazione d'Asti.

Ritenuto adunque, che uno scalo di merci nella stazione di San Damiano è assolutamente inutile, perchè non si provvede alle provincie d'Alba, Mondovì e Cuneo, le quali possono più comodamente servirsi delle stazioni della strada ferrata di Savigliano e Bra;

Ritenuto che, quand'anche queste strade ferrate non venissero costrutte, non tralascierebbe di essere ugualmente inutile, in quanto che avrebbero le dette provincie eguale facilità da valersi dello scalo di merci esistente nella stazione d'Asti;

Ritenuto in fine, che questo scalo di merci, mentre sottopone l'amministrazione della strada ferrata alla grave spesa della costruzione dei fabbricati ed all'annuo pagamento dello

stipendio degli impiegati indispensabili per il suo esercizio, non giova poi ad aumentare menomamente la rendita della strada ferrata, io propongo il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il signor ministro dei lavori pubblici ad ordinare che non siano continuati i lavori già intrapresi per la costruzione di uno scalo di merci nella stazione di San Damiano d'Asti. »

Io spero che la Camera accetterà di buon grado quest'ordine del giorno, il quale (non potendosi impedire che s'intraprenda la costruzione di un'opera inutile) tende unicamente ad ottenere che si continui a spendere una somma sicuramente ragguardevole nella costruzione degli edifici necessari per eseguire un compiuto scalo di merci.

E spero pure che il signor ministro dei lavori pubblici non avrà difficoltà ad accettarlo, stantechè trovandosi presentemente costruito il marciapiedi o parapetto, col quale possono le merci essere trasportate dalle vetture del conducente, su quelle della strada ferrata, sarebbe più che sufficientemente provvisto per chiunque volesse servirsi di quella stazione per trasportare le merci col mezzo della strada ferrata.

BONA. Risponderò alle allegazioni dell'onorevole signor Berruti, che col decreto 5 gennaio ultimo non si è tassativamente determinato gli scali per le merci, anzi in quel decreto è detto che si riservava all'amministrazione di stabilire quegli altri scali per merci che si sarebbero trovati convenienti secondo le circostanze. Tra questi avvi precisamente San Damiano, dove pervengono molte provenienze dalla provincia di Alba, e quando pure si stabilisca la strada di Savigliano, prestano presso quella stazione molti altri paesi cospicui che possono mandare le merci loro alla stazione; avvi pure in San Damiano un mercato di bestiame in ogni settimana; e sarà utilissimo lo scalo pel commercio di bestiame. Non è poi il caso di gravi spese, perchè si riducono le medesime a lire 9 mila circa, meno quelle di aumento d'impiegati. Quando poi venga il concorso di molte merci l'occasione di costruire locali e di aumentare il personale, la cosa sarà giustificata dal fatto medesimo. In ogni caso sarebbe ingiusto il pretendere che i paesi che hanno comodo di andar alla stazione di San Damiano, dovessero retrocedere di 6 chilometri circa per andare alla stazione d'Asti.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Abbenchè le parole dette dal signor intendente generale Bonasiano sufficienti per giustificare l'importanza di quello scalo, vorrèi aggiungere alcune osservazioni per far conoscere che questa non è questione nuova. Io lo confesso, mi sorprendè vedere l'insistenza con cui si vuole assolutamente negare al comune di San Damiano una stazione. Già il municipio d'Asti ricorreva sin dal mese di febbraio domandando che non si facesse una stazione con scalo per le merci a San Damiano. Credendo in sulle prime che questo municipio temesse che per fornire San Damiano di uno scalo per le merci, se ne volesse privare Asti, risposi che Asti avrebbe avuto una stazione di merci corrispondente all'importanza notevolissima della città, e che molti interessi concorrevano a consigliare di provvederne pure San Damiano.

Posteriormente si presentò alla Camera una petizione, mi pare nel mese di luglio di quello stesso anno 1850 in questa petizione era indirizzata da molti possidenti, e non saprei dire se con intervento anche delle comunità interessate in corso commerciate di tutta la valle del Bobbio e parte della valle superiore del Tanaro, cui giova la stazione di Savigliano, ossia di San Damiano, per far sentire l'importanza di avere uno scalo di merci in quella località. Questa domanda fu assoggettata al consiglio speciale delle strade ferrate, di

quale, visti i risultati dei ragguagli assunti e degli studi fatti, la trovò ragionevole e di facile attuazione.

In prova del buon esito di questo stabilimento, io posso assicurare la Camera che la stazione di San Damiano è fra le più frequentate di tutte le stazioni secondarie; bastando del resto per convincersi del movimento del suo commercio di portare un momento l'attenzione sulla sua posizione geografica, d'onde si vede come a questa stazione concorrano tutte le popolazioni della valle del Bobore e della valle superiore del Tanaro.

Del resto io non saprei vedere in che possa pregiudicare al commercio dei vicini paesi lo scalo di Vaglierano, e principalmente poi a quello della città d'Asti; se vi fosse l'utile del magazzinaggio delle merci, meno male; ma qui magazzinaggio non vi è, quando anche le merci debbano fare 7 chilometri di più (sono 6 chilometri, e non cinque che dividono Asti dalla stazione di San Damiano), che gioverà ciò alla città di Asti. Vedrà concorrere alla sua stazione le merci, le quali caricate sui vagoni andranno immediatamente al loro destino: io non veggo dunque per qual ragione si opponga allo stabilimento dello scalo in discorso.

Quanto allo spirito di economia di cui parla il signor deputato, io ne riconosco la giustizia dentro certi limiti; ma ripeterò quello che ho detto ieri, che lo scopo principale per cui si è costruita la strada ferrata, si fu di procurare alla generalità delle popolazioni, e a tutte le località, in limiti giusti e ragionevoli, la maggior facilità possibile di esercitare il loro commercio: io ripeterò a questo proposito quanto disse il ministro dei lavori pubblici del Belgio in una questione in cui si trattava appunto di sacrificare le piccole località a vantaggio dei grandi centri di popolazione e di commercio: « Il ne faut pas froisser les petites localités. » Egli è d'uopo piuttosto largheggiare nello stabilire stazioni lungo la strada ferrata, e perciò trovo opportunissimo che a Vaglierano si sia fissato uno scalo per facilitare, come dissi, la comunicazione della intera strada dal Bobore, e della valle superiore del Tanaro, colla strada ferrata, ed appunto perchè ritengo che lo scopo per cui si sono costruite le strade ferrate, non è di gretta economia, e di pura speculazione, ma sì di agevolare il commercio ed avvantaggiare tutti gli interessi sociali nel miglior modo possibile.

Non saprei poi assolutamente vedere qual sorta di analogia possa esistere fra l'operato dell'amministrazione delle strade ferrate e la proposta accennata dall'onorevole preopinante, fatta da un baggeo di sindaco o consigliere comunale, di aprire una nuova porta nella sua patria per aumentare le entrate del dazio (Risa).

L'onorevole signor deputato Bonadice, che non intendendo alla stazione di San Damiano di eseguire altre opere, oltre a quelle già esistenti; mi permetterà nondimeno d'osservare che sarà per d'uopo il costruire una tettoia, un magazzino, e nominare nuovi impiegati, e che per tutto questo sarà pur d'uopo una somma molto maggiore di lire 50 mila. Non ho convintosi che questa somma non è sufficiente, basta ricorrere ai bilanci.

Lo stesso signor deputato stanziala la somma di lire 50 mila per la stessa stazione di San Damiano, la quale somma era certamente creduta necessaria per la sola costruzione dell'ufficio, mentre non si pensava ancora allo stabilimento di una stazione con scalo alle merci e prodotti.

Insicco trovo una somma maggiore per altre stazioni nelle quali debbono costruirsi lo scalo di merci; non parlo di quelle di San Damiano, ma di quelle di intermedie, e trovo fissate per una stazione lire 500 mila, per un'altra 500 mila, 400

mila per una terza, e la minor somma che io trovo è quella di 500 mila.

Non vedo adunque come si possa con questa somma costruire la stazione di cui si tratta, salvo che si voglia lasciar i lavori allo stato in cui si trovano presentemente, la qual cosa è appunto quanto io domando col mio ordine del giorno.

Rispondo poi all'onorevole signor ministro, il quale non sa vedere come dopo le sue risposte date al municipio d'Asti questi insista ancora, notando che io non ho nulla che fare col municipio d'Asti, e non so quali istanze egli precedentemente abbia fatte; solo aggiungerò, che se avessi ascoltato il mio interesse particolare, non avrei dovuto far altro che tacere, perchè tra i pochi comuni che sono interessati in questo affare, tre appartengono al collegio elettorale del quale sono deputato.

Disse poi il signor ministro, che si è risolta l'amministrazione delle strade ferrate a stabilire uno scalo di merci in quella stazione, dietro i richiami del municipio, ed anche dietro petizioni trasmesse alla Camera.

È vero che in agosto, io credo del 1849, il comune di San Damiano ricorreva alla Camera con una petizione colla quale chiedeva realmente, che nella stazione di San Damiano fosse stabilito uno scalo di merci a preferenza della città d'Asti; e sarà forse a quell'epoca che il municipio d'Asti ha sporto dei richiami.

Nell'accennata petizione era detto, che ove non fosse creduto conveniente lo stabilire uno scalo a Vaglierano almeno fosse assicurata in questa località una stazione.

L'avvocato Fraschini, allora deputato di quel collegio, chiedeva di tale petizione l'urgenza, ed io credo che fosse già in pronto la relazione nelle mani del signor Chiari; ma avendo lo stesso rappresentato al signor avvocato Fraschini come sarebbe stato impossibile l'ottenere uno scalo di merci a San Damiano, perchè era già stato decretato quello d'Asti, capoluogo di provincia, e che d'altronde era cosa certa che una stazione sarebbe stabilita a Vaglierano, che anzi eransi già date in appalto le opere di costruzione, lo stesso deputato Fraschini fece ritirare quella petizione.

Intanto l'amministrazione delle strade ferrate, o fosse per ristrettezza delle finanze, o fosse perchè era stata indicata un'altra località che si diceva migliore, mentre faceva progredire i lavori nelle stazioni di Asti e Villafranca, si contentava di stabilire una stazione provvisoria a San Damiano, servendosi della casa di un semplice privato vicine alla stazione per la distribuzione dei biglietti. Si fu allora che il comune di San Damiano ricorreva alla Camera colla petizione accennata dal signor ministro.

Ora, basta leggere la relazione fatta sulla petizione medesima dal deputato Paolo Farina nella tornata del 2 marzo 1850, per convincersi che quel comune chiese bensì una stazione, ma non pensò mai a domandare uno scalo di merci, il quale non è punto necessario.

Darò lettura alla Camera della relazione fatta su questa petizione:

« Colla petizione 1416 molti abitanti di San Damiano di Asti, di Canale, Govone, Cisierna, Castellinaldo, Priocca, Antignano, San Martino, Celle e Vaglierano, e ad essi uniti posteriormente molti di Alba, Diano d'Alba, Monticelli, ed i consigli comunali di Neive, di Cornigliano e di Bossolasco, espongono:

« Avere il comune di San Damiano con lettera del 14 giugno 1849 annessa alla petizione, avuto dal signor intendente di Asti l'accertamento della costruzione di una stazione sulla strada ferrata al cavalcavia di Vaglierano, luogo al quale mette

capo la strada che per la valle del Tanaro tende ad Alba e Mondovì, siccome di cosa accordata dal ministero dei lavori pubblici, in seguito al parere favorevole esternato dal consiglio speciale delle strade ferrate nella seduta del 25 febr. 1849;

« Che nullameno si era dato opera a costruire una stazione a Villafranca ed un'altra ad Asti, senza menomamente pensare a quella di Vaglierano, ove alla costruzione della stazione si sostituì una semplice fermata.

« Passando quindi a dimostrare come quel punto per lo sbocco della vallata del Tanaro, e delle comunicazioni con Alba, Mondovì e Cuneo e sua provincia, riesca di maggior importanza commerciale di Villanova e del Pessione, ove esistono stazioni, e persino d'Asti concludono a che venga dal Parlamento stabilito che al cavalcavia di Vaglierano, si debba stabilire una stazione sulla strada ferrata, sebbene non disti che di tre miglia circa da quella d'Asti.

« La Commissione, avendo esaminata la carta topografica dei regii Stati, ha dovuto convincersi che nel punto indicato mette effettivamente capo la strada che per la valle del Tanaro tende ad Alba e Mondovì, e conseguentemente è degna di molta considerazione una petizione che d'altronde, e per il ragguardevole numero delle firme, specialmente di persone distinte, che porta, e per varii municipii che vi aderirono, fa prova di una quantità di materiali interessi locali, che per la Commissione della costruzione della stazione si credono (e per quanto pare alla Commissione effettivamente sono) lesi.

« La Commissione pertanto, senza pretendere non ostante di portare un definitivo giudizio in proposito, vi propone di trasmettere questa petizione al signor ministro dei lavori pubblici, acciò voglia provvedere, conciliando il locale interesse dei ricorrenti coll'opportuna distribuzione delle stazioni lungo le strade ferrate ».

Dopo venne alla Camera un'altra petizione riferita dall'onorevole deputato Demaria, portante il numero 2512, così concepita:

« Colla petizione 2512, cinquantanove abitanti di Baldichieri e Tigliole osservano come sia consentaneo all'opportuna distribuzione delle stazioni delle vie ferrate, che la stazione intermedia tra Asti e Villafranca sia collocata in quella del Calvino.

« Essi dicono che a tale stazione si avrebbe il concorso della popolazione di Tigliole e Baldichieri, che sommano a 4000 anime, non che di 10000 abitanti del versante della montagna valle di Mondovì, ed in tanto le popolazioni delle si giuovano della stradale d'Alba, nell'interesse delle quali si vorrebbe ora stabilire la stazione di Vaglierano, si farebbe arrivare facilmente alla stazione denominata del Calvino, mediante una breve diramazione su quella d'Alba. Alla petizione va unita una breve deliberazione del Consiglio delegato di Tigliole, in cui, ripetute le esposte considerazioni, è assertedo sommaramente preferibile dal lato igienico la regione del Calvino a quella di Vaglierano, ma senza escludere la ricerca di mostrare come di pochi chilometri stiano le operazioni con le quali si intenderebbe stabilire un'offerta della stazione già decretata a Vaglierano; e presentando un piano dimostrativo della località, e petenti supplicano la Camera a confortar presso il ministro dei lavori pubblici la loro domanda, perchè consentanda al principio della giustizia distributiva per tutto il sistema dei lavori di ferro ».

« Colla petizione poi 2720, il Consiglio delegato di San Damiano, venuta già a notizia la anzidetta petizione, ad oggetto di paralizzarne l'effetto, rappresentò che essenzialmente ragioni di economia e di topografia avevano determinato la scelta della regione di Vaglierano a sede della stazione intermedia tra Villafranca ed Asti, che decretata la dissoluzione della me-

desima già vennero intraprese costruzioni relative; che Vaglierano venne scelto in seguito al rinvio al Ministero di una petizione sporta a tal uopo alla Camera dei comuni di San Damiano, Alba, Canale, ecc., perciò il Consiglio delegato di San Damiano, non riconoscendo plausibile ragione di mutare la già stabilita stazione a Vaglierano, convenevolissima sotto ogni rapporto, ricorre alla Camera perchè ivi la voglia mantenere.

« La Commissione, astenendosi dal portare sul merito della domanda un giudizio di cui non ha nè tutti i necessari elementi, nè la missione, vi propone il rinvio della petizione al ministro dei lavori pubblici, onde provveda come parrà giusto. »

Quindi lo stesso Demaria riferiva un'altra petizione dello stesso comune di S. Damiano in questi termini... (Basta! basta!)

La Camera ha potuto scorgere di leggieri da queste semplici letture che, colla prima petizione si richiedeva una stazione intermedia tra Asti e Villafranca nella regione di Vaglierano, colla seconda si chiedeva che essa fosse fissata in prossimità del cavalcavia del Calvino, e colla terza si insisteva perchè si desse la preferenza alla regione di Vaglierano. Ma non vi è in tutte queste petizioni una sola parola la quale faccia allusione ad uno scalo di merci da stabilirsi in detto luogo. Ma posto anche che questi comuni avessero chiesto con analogo petizione, uno scalo di merci, e che la Camera avessero concesso il rinvio di questa petizione al ministro dei lavori pubblici, si potrebbe con queste petizioni giustificare in un certo segno lo stabilimento di uno scalo di merci in quella località, ma non credo che possano giustificare la continuazione dei lavori, quando questo scalo è dimostrato insufficiente ».

PALEOCAPA ministro dei lavori pubblici. Dico primariamente all'onorevole deputato Demaria che quando si domanda una stazione e la si concede e quindi si assenti di regola lo scalo per le merci vi sarebbe un'eccezione, non accorgendoci che mentre invece la regola generale si è che dove vi sono stazioni di qualche importanza come centri commerciali, s'avi ad altresì annesso uno scalo per le merci. Questa regola si applica al suo primo argomento, col quale egli vuole provare che, quelle popolazioni avendo chiesto una stazione non si dovevano loro accordare uno scalo di merci. Credo poi che egli si commetta grave errore quando suppone che per far questo scalo in una stazione se non si ridige si debba spendere una somma assai più che eguale a quella che occorre per uno scalo di una stazione per altro. Quando si è stabilito per un'eccezione di 10000 lire per una stazione, si è inteso appunto una stazione completa, in cui cioè è compreso lo scalo delle merci. Non è a questo punto che per questo scalo di merci si debba spendere nel caso di cui si tratta non si richiede non che un semplice ma ben modesto di facile costruzione ed una dote di 10000 lire per questa parte di poco momento. Di questi scali poi se ne faranno oltre la stazione di San Damiano, anche in molte altre parti se si è dichiarata nella tariffa ultimamente pubblicata, che vi sarà scalo di merci, cioè si riceveranno per ora merci a Torino, a Moncalieri, a Durno, a San Damiano, a Asti, ad Alessandria, a Novè ed Arquata, e che in seguito poi si estenderà questo vantaggio ad altre stazioni ove se ne presentasse l'utile. La regola dunque non potrà essere disposta, anzi questa sarebbe un'eccezione, ed a San Damiano non vi sarebbe motivo per ammetterla, mentre per tutte le ragioni state dette, credo che sia cosa forse più conveniente che altro il stabilimento di questo scalo.

DEMARIA Io non mi sono proposto altro scopo che quello di ottenere che si stabilisse per la località di San Damiano di S. Damiano. Io so che per fare uno scalo di merci con più, oltre al parapetto è necessaria una tettoia per riparare

le merci, fa d'uopo un magazzino per ricoverare quelle che non possono essere trasportate nel giorno dell'arrivo, occorre l'acquisto di maggior quantità di terreno, ci vogliono doppie rotaie, pesa bilico, e richiedesi maggior numero d'impiegati. E tutto ciò io non credo che si possa fare con sole 50 mila lire; ma quando mi si dice che nella stazione di San Damiano non verranno eseguiti altri lavori, oltre quelli che si trovano presentemente compiuti, io per me non insisto più e ritiro l'ordine del giorno che ho proposto.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la categoria 17, ridotta alla somma di un milione.

(La Camera approva.)

Seguono poi le categorie 18, 19, 20, 21, 22, 23 e 24, per le quali, secondo la relazione, il Ministero domanderebbe la somma complessiva di lire 600 mila, ma però nel bilancio è mantenuta la distinzione delle categorie.

Domando al signor relatore se siasi proposta qualche riduzione sopra alcuna di queste categorie, ovvero se intenda la Commissione di fare di esse una categoria unica per cui sia richiesta la somma di 600 mila lire.

MENABREA, relatore. L'intention de la Commission a été de proposer complexivement la somme de 600 mille francs, en laissant au ministère la faculté de la répartir sur les stations qu'il jugerait le plus à propos eu égard aux progrès des travaux relatifs à l'établissement du chemin de fer. Si l'on fixait dès aujourd'hui, d'une manière absolue, la somme qui devrait être appliquée pendant 1851 à chacune des stations en particulier, il pourrait en résulter quelques inconvénients, en ce sens que le Ministère se trouverait obligé de dépenser pour une station dont la construction ne serait pas urgente, une somme qui serait appliquée beaucoup plus utilement à une autre station. Ainsi, par exemple, suivant la rapidité d'exécution des travaux, il pourrait se faire qu'il convint de hâter la construction des stations comprises entre Arquata et les Giovi, tandis que les stations situées au-delà de ce passage pourraient être au contraire retardées.

C'est pour cela que la Commission a cru devoir admettre la somme de 600 mille francs proposée complexivement par le Ministère, en lui laissant le soin d'en faire la répartition la plus judicieuse sur les diverses stations.

PRESIDENTE. Allora sarebbe meglio formare una categoria unica...

ORONZI. Si potrebbe fare una sola categoria divisa in altrettanti articoli quante sono ora le categorie, per cui sia portata complessivamente la somma di 600 mila lire.

MENABREA, relatore. Je fais observer que c'est monsieur le ministre lui-même qui a proposé cette somme complexive de 600,000 francs. La Commission n'a fait par conséquent que conserver la proposition du Ministère. Il n'est d'ailleurs guère possible, dans l'état actuel des choses, de déterminer d'une manière bien précise la somme qu'il conviendrait de consacrer à chaque station en particulier; c'est pour ce motif qu'on s'est borné à demander une somme complexive pour toutes les catégories, comprises depuis la 18 jusqu'à la 24 inclusivement. Il serait donc convenable de tenir compte de la proposition faite par l'honorable monsieur Oronzi, en n'émittant qu'un seul vote sur toutes ces catégories.

BALEOCARA, ministro dei lavori pubblici. Io osservo, a conferma di quanto disse l'onorevole Menabrea, che qui erano state domandate somme molto maggiori, ed era stata attribuita a ciascheduna stazione una porzione determinata di spesa. Quando il Ministero ha fatta la riduzione, ha creduto di doverla fare complessivamente, appunto perchè diminuendo molto la somma e riducendola per stazioni per le

quali sarebbe poi forse necessario di aumentarla, era conveniente lasciare libero il riparto dell'assegno a questa e quella stazione secondo il bisogno emergente in corso d'opera.

Per queste circostanze stimo indispensabile fissare il fondo complessivo per quelle determinate stazioni, ma non assegnare la propria parte a ciascheduna.

Io credo dunque che si dovrebbe fare di tutte queste categorie, una sola categoria, nominando le stazioni cui si riferiscono.

PRESIDENTE. Questa è una questione di forma; quindi io propongo alla Camera che riduca tutte queste categorie, cioè dalla 18 alla 24, in una categoria unica, coll'assegnamento di lire 600,000.

(La Camera approva.)

Ora viene la categoria 25 che rimane 19, *Rotaie di ferro per la sezione tra Arquata e Torino*, portata in bilancio e mantenuta dalla Commissione in lire 500,000.

(La Camera approva.)

Categoria 26, ora 20, *Macchinismi per la sezione tra Arquata e Genova*, portata in bilancio e mantenuta dalla Commissione in lire 200,000.

(La Camera approva.)

Categoria 27, ora 21, *Armamento della sezione tra Arquata e Genova*, portata in bilancio e mantenuta dalla Commissione in lire 50,000.

(La Camera approva.)

Categoria 28, ora 22, *Tronco da Alessandria alla galleria di Valenza*, portata in bilancio e mantenuta dalla Commissione in lire 500,000.

(La Camera approva.)

Categoria 29, ora 23, *Galleria di Valenza*, portata in bilancio e mantenuta dalla Commissione in lire 1,600,000.

(La Camera approva.)

Categoria 30, ora 24, *Tronco dalla galleria di Valenza al ponte sul Po*, proposta dal Ministero e mantenuta dalla Commissione in lire 400,000.

(La Camera approva.)

Categoria 31, ora 28, *Ponte sul Po*, proposta dal Governo e mantenuta dalla Commissione nella somma di lire 190,853 24.

LANZA. In questa categoria vedo che all'alinea quarta è scritto:

« Importo totale della spesa delle opere del ponte e di arginamento, formazioni dei prismi ed argini a difesa di Bozzole, Pomaro e Ritirata secondo le previsioni del bilancio 1850, ecc. »

Già nel bilancio del 1850 era portata una spesa sussidiaria all'opera del ponte sul Po a Valenza di lire 251.812 94, destinata per gli arginamenti da farsi a Bozzole, Pomaro e Ritirata.

Io sono persuaso che la Camera quando ha votata quest'ultima somma, colle osservazioni di cui diedi lettura, ha creduto che questa spesa dovesse realmente servire per riparazioni all'argine che costeggia i comuni di Bozzole, Pomaro e della frazione di Bozzole, cioè Ritirata; ma però la cosa non procedette in questo modo.

Chi conosce lo stato delle cose, può veramente dire che questa nota in bilancio è piuttosto un'ironia che una verità. E che la Camera fu delusa interamente nel votare questa spesa.

Faccio avvertire prima di tutto che il comune di Pomaro è posto sulla collina, e non ha bisogno di essere riparato da arginature. In quanto poi a Bozzole si può dire che le opere fatte dal Governo a riparo del ponte di Valenza sul Po furono piuttosto eseguite a suo danno che a sua difesa.

La questione, benché interessi una semplice località, è

pure per sè gravissima, e merita tutta l'attenzione della Camera.

Io esporrò brevemente lo stato della questione, persuaso che è di tale evidenza da non esigere grande discussione per vedere da qual lato stia la giustizia.

Se la Camera vuole avere la compiacenza di portare gli occhi sulla carta topografica che è unita alla relazione della Commissione, dove è tracciata la linea della strada ferrata, vedrà che rimpetto ai due paesi che portano il nome di Pomaro e Bozzole, il Po si divide in due rami o canali. Bozzole e la sua frazione di comune che si chiama la Ritirata, si trovano dalla parte destra del Po, e quindi a destra dei due canali.

Ora, che cosa fece l'azienda della strada ferrata? Fece un argine ortogonale a traversò al canale che si trova opposto al villaggio di Bozzole e di Ritirata. In questo modo essa ha dimostrato l'intenzione di voler chiudere questo canale, e quindi gettarne le acque nell'altro canale, il quale lambisce il territorio del villaggio medesimo.

Se così è la cosa, come infatti risulta, non v'ha dubbio alcuno, che aumentando la quantità delle acque in questo canale, che diverrebbe l'unico alveo del Po, ne viene per conseguenza, che la corrosione dovrà essere maggiore, e difatti da due anni e mezzo, dacchè è fatto questo argine, essa è cresciuta a tal segno nella sponda destra del fiume, che la borgata di Ritirata, la quale comprendeva circa cento focolari ed una popolazione di circa 600 anime, è quasi ridotta in rovina, e di quando in quando, tanto più quando vi sono delle piene e la corrosione si fa maggiore, le case vanno cadendo l'una dopo l'altra.

Dunque è evidente, che coll'opera dell'azienda delle strade ferrate, coll'aver tentato di chiudere, mediante un argine ortogonale, uno di questi canali il quale serviva di sfogo alle acque del Po, che ne scaricava nelle piene una gran quantità nell'altro canale che lambisce il territorio di Bozzole e Ritirata, è pregiudicato immensamente questo territorio.

Difatti, noi vediamo sul bilancio che è portata una somma, tanto su quello del 1850, quanto su quello del 1851, per riparazione di danni arrecati a questo paese; in conseguenza il Governo, nel compilare questi bilanci, pare che abbia riconosciuto il suo obbligo di riparare questi paesi in vista dei lavori accessori della strada ferrata, e delle opere intraprese a difesa del ponte di Valenza sul Po. Io vado persuaso che la Camera nel votare queste spese, doveva riferirsi alle osservazioni annesse alle dilucidazioni che le venivano fornite.

Ora questi paesi furono affatto delusi nella loro aspettativa; imperocchè l'azienda delle strade ferrate inesorabilmente negò loro il diritto di essere, se non riparati, almeno indennizzati da questa corrosione dipendente dall'argine fatto,

Il comune di Bozzole ha dovuto quindi intraprendere una lite dinanzi al Consiglio d'intendenza generale di Vercelli, la quale vertè da due anni.

Da ultimo il Governo, mosso non so se da pietà, ovvero da vivo desiderio di presto finirla, fece la proposizione di dare un sussidio a questi comuni, e specialmente a favore dei proprietari di case nei territori di Ritirata, e di Bozzole, onde essi potessero trasferire le proprie case in un sito distante dal Po ed in salvo dalla corrosione.

L'azienda intendeva dunque di accordare a questo comune una somma a titolo di sussidio, e non già a titolo di indennità. Siffatta proposizione, dagli uni, potrà esser stimata equa ed iniqua dagli altri, secondo il modo di considerare la questione.

Ma l'azienda andò più oltre. Essa fece sentire a questo

comune come dovesse accettare questi sussidi e rinunciare di continuare la lite impresa, perocchè in caso contrario esso sarebbe fatto responsabile di tutti i danni emergenti dalla corrosione, e che potrebbe ancora andare soggetto ad una lite lunga e dispendiosa.

Lascio alla Camera di giudicare, se mentre sta pendente una lite dinanzi un tribunale, sia giusto ed equo questo modo di proporre partiti per parte del Governo.

Il comune di Bozzole, per quanto io mi sappia, non si lasciò sgomentare da questo comando, e forte del suo diritto rispose: dal canto nostro noi non facciamo ostacolo ad entrare in trattative col Governo, nè ci rifiutiamo di accettare quanto ci si offre onde comincia a mettere a riparo gli averi di questa povera popolazione dalle corrosioni del Po, ma salvi però sempre i nostri diritti, perocchè quando la lite sarà decisa, se essa sarà risolta in nostro favore, intendiamo che debba il Governo indennizzarci compiutamente di tutti i danni sofferti.

Questo è lo stato in cui si trova attualmente la questione.

Io qui non voglio in alcun modo farmi interprete del risultato che avrà la lite in corso; di questa sarà giudice il tribunale; solo faccio avvertito il Governo e la Camera che non si deve in alcuna modo imporre ai comuni di accettare un sussidio, e di rinunciare ad una lite per porre un termine a questi richiami. Credo che questo non sia un modo di procedere nè legale, nè sincero.

Credo poi dover aggiungere a questo proposito un'altra osservazione, ed è che l'azienda delle strade ferrate chiuse, o tentò di chiudere un canale senza nessuna disposizione legislativa.

Ora, per quanto io mi sappia, la legge sulle acque del 1817 è tuttora in vigore.

Non credo che siasi ad essa derogato con altre disposizioni sovrane prima del 1848, e che dopo l'inaugurazione della costituzione nessuna legge venne a contraddire alla medesima.

Le regie patenti del 1817 sulle strade ed acque, al titolo 20, *Delle riparazioni dei fiumi e torrenti*.

All'articolo 17 dice: « Nessuno può fare opere nell'alveo dei fiumi e torrenti, cioè nello spazio compreso dalle sponde fisse dei medesimi, sotto pena di multa, ecc., ecc. Sotto la stessa pena è vietato di chiudere e variare i canali dei fiumi, ecc., ecc. »

Al titolo 5, articolo 78, è scritto: « Le rettilineazioni e deviazioni de' fiumi e torrenti, o chiudimenti dei bracci loro, ancorchè per riparo, non possono giammai eseguirsi senza la legale permissione. »

Esistendo dunque tuttora queste sovrane disposizioni, il Governo ha perciò fatta un'opera affatto illegale; ma io non mi arresto molto sopra ciò, perchè, pur troppo, pel desiderio di vedere ultimata la strada ferrata, si è già passato sopra a molte di queste illegalità. Solamente prego il ministro dei lavori pubblici a volersi spiegare a questo riguardo:

Se sia sua intenzione di cominciare a porre riparo al pericolo che sovrasta all'intera borgata di Ritirata, composta di circa 100 casolari e di 700 abitanti, mediante trasporto delle loro case in altro luogo, lasciando sempre intatti i diritti che possono avere questi abitanti ad una indennità, o se pure se persista nella sua opinione già manifestata, di abbandonare questo povero paese agli effetti della corrosione del fiume, che non cesserebbe di agire allorchè ed ol-

Dico che il pericolo è imminente, e lo stesso signor ministro, il quale si è recato sul luogo, ha dovuto riconoscere che la corrosione contro di quella borgata è gravissima.

Il paese è situato sopra un terreno di alluvione, e vi è pericola che alla prima piena di acque che si faccia ne resti sommerso.

Se mai tale sventura accadesse, e che il ministro non avesse preso a questo riguardo alcuna deliberazione, allora, io lo dichiaro fin d'ora, mi troverei costretto a sorgere qui suo accusatore.

BONA. Ho chiesto la parola solamente per rettificare uno dei fatti allegati dall'onorevole signor Lanza, e dichiaro che l'azienda nell'invitare per organo dell'intendente di Casale il comune di Bozzole a venir ad un temperamento amichevole, non usò veruna delle espressioni severe che vengono dal signor preopinante asserite.

Il ministro dei lavori pubblici, nella visita della località, cui assisteva l'Intendente di Casale, aveva parlato di un'opera d'arginamento pel comune di Bozzole, il di cui sindaco ed alcuni consiglieri si mostravano propensi a tale spediente, e si è a questo medesimo temperamento che l'azienda richiese l'intendente di Casale di proporre al comune, mediante, ben inteso, il di lui concorso nella spesa, ma ripeto che non si parlò in nessun modo da metter tema al comune.

Sul resto delle allegazioni del signor Lanza risponderà, credo, il signor ministro dei lavori pubblici.

LANZA. Rettificherò tosto, se mi è permesso, un fatto accennato dall'onorevole signor intendente Bona.

Io ho letto la lettera del signor intendente di Casale diretta al comune di Bozzole; e benchè non l'abbia qui presente, posso attestare sul mio onore, che essa era concepita nei termini da me accennati nel precedente discorso.

In essa si compulsava il comune ad accettare il sussidio offerto: nello stesso tempo lo si avvertiva che se non avesse indotto gli abitanti della frazione di Ritirata ad accettare questo sussidio, e se esso non avesse desistito dalla lite intrapresa contro l'azienda delle strade ferrate innanzi al Consiglio d'intendenza di Vercelli sarebbe andato incontro ad una lite lunga e dispendiosa; e che inoltre lo si rendeva responsabile dei danni che ne deriverebbero alla borgata di Ritirata.

Giacchè ho presa la parola per rettificare questo fatto e dichiarandomi pronto di far tenere al banco della Presidenza una copia della lettera ora citata, noterò ancora alla Camera, che questo povero paese è composto di piccoli proprietari, che non posseggono per ciascheduno più di tre o quattro giornate di terreno, ma di un terreno d'alluvione fertilissimo, il quale si coltiva a ortaggi ed a seminazione, cosicchè rende moltissimo; ma esso, ove sia inondata, si trova in perfetta rovina. Tutta la questione sta nel vedere se veramente questa corrosione sia aumentata per opera dell'argine ortogonale fatto dal Governo nell'intenzione di chiudere uno dei due canali, e raccogliere le acque in un solo; oppure se quest'argine sia affatto innocuo, e non pregiudichi per nulla al territorio di cui ho fatto cenno.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io sono stato sul luogo, ho veduto la condizione di quelle località, ho parlato con quelli che erano interessati in questo affare, e posso assicurare il signor Lanza che sono stati contentissimi delle disposizioni date. Queste disposizioni si stanno maturando, e credo che fra pochi giorni l'affare sarà concluso: forse queste trattative saranno ritardate da chi dovrebbe cedere il fondo per trasportare i casipoli che sono immediatamente minacciati. Io ho detto a quella gente che veramente non credeva che la corrosione fosse prodotta dalla chiusura del Morabiano; poiché questo canale fu già chiuso, poi riaperto, e il canale prevalevole (Lanza fa segni di denegazione) fu pur sempre il Cia-

volino; non era impossibile ma di sola presunzione che il Morabiano prevalesse.

Il canale Morabiano è un canale vizioso, e quantunque il regolamento del 1817 impedisca i privati che non sono padroni dei fiumi di procedere a loro capriccio nella chiusura dei rami di un ficcone, non resta che nell'interesse generale del paese queste chiusure non si possano fare dallo Stato.

La chiusura del Morabiano è di assoluta necessità per inalveare il fiume sotto il ponte, le disposizioni per quest'inalveazione sono state date, e sono tali che, a opinione di uomini d'arte i più sperimentati, che furono mandati sul luogo anche recentissimamente, riuscirà sicuramente e in breve tempo.

Nè si può procedere immediatamente all'opere che devono difendere Bozzole, e che difendendo Bozzole difenderanno insieme Ritirata. Quand'anche si procedesse tosto a questi lavori, non si potrebbe certamente sperare un pronto effetto.

La prima e più assoluta necessità si è quella di inalveare il Po sotto il ponte. Questa inalveazione gioverà tanto agli abitanti della destra che della sinistra del fiume. La posizione di Ritirata è infelice per la sua stessa natura, essendo tutto quel territorio sino a Valenza terreno di recente alluvione, ed in tutti i tempi la situazione di Ritirata fu colpita dalle acque; lo stesso nome di Ritirata proviene appunto dal successivamente ritirarsi degli abitanti di quelle regioni.

(Lanza fa cenni di adesione.)

I proprietari di quei terreni mi additavano il sito dove erano fabbricati in un'epoca ben anteriore a quella in cui si venne alla costruzione del ponte sul Po, ed essendo attualmente di nuovo minacciati devono ancor pensare a ritirarsi, nè sarebbe possibile provvedere altrimenti e per tempo ad inalveare diversamente il fiume. Qualunque questione voglia suscitarsi a questo proposito, riescirebbe sempre infruttuosa. Il Governo ha dato disposizioni perchè si provveda in questo senso, e la popolazione se n'è mostrata contenta. L'intendenza di Casale fu invitata a mandare la pratica all'azienda, colle sue definitive proposizioni a composizione della vertenza con questi proprietari.

Quanto a Bozzole, è stata proposta un'opera assai costosa, che è quella appunto portata nel bilancio, la quale salva non solamente il paese rispetto alla sua condizione attuale, ma lo mette in una condizione molto migliore di quella in cui era antecedentemente.

Si è assoggettato questo progetto al Consiglio speciale, il quale decise che, siccome di molto si migliorava la condizione di Bozzole, era conveniente che concorresse nella spesa.

Gli è stato comunicato il progetto, ed egli vi si è opposto, e non solamente domandò che tutta l'opera fosse fatta a carico dello Stato, ma presentò inoltre un suo progetto di un costo così enorme che era assolutamente inammissibile. Non credo di esagerare dicendo che avrebbe costato pressochè due milioni; era poi di tale difficoltà d'esecuzione che non poteva certamente provvedere al disegno delabinimento, perchè esigeva un tempo lunghissimo, e di più peggiorava la condizione di altre località superiori; cosicchè saremmo entrati in questione anche con queste, e così da valle di monte, chi non dovea avvertirsi dovuto estendere i lavori.

A questa domanda adunque non si poteva aderire; ma è stato dichiarato al comune di Bozzole che, se egli verrà a patti di ragionevoli, a momento opportuno si darà mano alla conveniente difesa.

Io credo che, se la popolazione si accontenterà di

tualmente di quello che è di loro utilità, ed aspetteranno tranquille che si possano compiere gli altri lavori sul Po, si potrà facilmente riparare ai danni che fossero stati loro cagionati dal perturbato regime del fiume, ed i loro interessi saranno salvi. Ma turbare questo procedere è ad un tempo danno alla pubblica amministrazione ed alle popolazioni stesse.

LANZA. Mi giova rettificare quanto ha osservato il signor ministro, che il canale, il quale si vorrebbe chiuso mediante un argine fatto dall'azienda delle strade ferrate, sia già stato chiuso altra volta. Mi scusi il signor ministro, ma questo è un errore; io so che esisteva una bassura in quel luogo, la quale trovandosi minacciata dal passaggio del Po, il quale si dirigeva per quella parte, il proprietario di essa per difendere i latifondi che possiede colà, ha costruito arginature: ma queste non servivano a nulla, e nulla fecero. Se ben mi ricordo, nel 1839 tanta fu la piena del Po che passò per questa bassura, che divenne il canale principale, e se il signor ministro prenderà informazioni dagli abitanti di quel luogo e dalle autorità le quali soggiornarono lungo tempo in quella provincia, potrà convincersi che vicendevolmente l'uno e l'altro di questi canali diventava il ramo principale, secondo le piene e secondo le cause che determinavano il passaggio delle acque a dritta piuttosto che a sinistra.

E che questo canale sia, non accessorio, ma un canale che può divenire facilmente principale, lo prova la stessa altimetria, che gl'ingegneri delle strade ferrate han riconosciuto, che per quel canale c'è una pendenza assai maggiore che quella che non vi sia pel canale principale.

Del resto, stiamo al fatto; il fatto è, che questo canale è stato varie volte il canale principale, e dopo il 1849, per pochi anni, il canale così detto del Giavolino, era per così dire, all'asciutto, e l'acqua del Po andava quasi tutta nell'altro.

Dunque ognun vede, che non è un canale ozioso, perchè può divenire il canale principale come era una volta. Comunque fosse però, nelle grandi piene, questo canale se non altro serve come di scaricatoio all'esuberanza delle acque, dimodochè i territori limitrofi al canale destro, ossia del Giardino, sono salvati mediante la riduzione che prendono le acque per lo sfogo nell'altro canale del Po.

Ora, venendo chiuso, è intercettato lo sfogo alle acque, ed il buon senso di chiunque, senza aver fatto studi idraulici, basterà per riconoscere, che aumentando la massa delle acque nell'altro canale, si aumenterà il pericolo della corrosione e dell'inondazione, e crescerà la desolazione in quella popolazione.

Il signor ministro disse, che esso si è portato a Bozzole, e che vi ha trovato abitanti disposti ad accedere alla proposta del Governo. Può darsi che quando il ministro è stato sul posto, questi abitanti molto tementi del Governo, e che, diciamolo francamente, non hanno grande fiducia nella giustizia del Governo stesso, abbiano dimostrato di aderire: ma io sono stato sul luogo, e dopo di lui, ed ho sentiti i lagni, ho veduto le lacrime di quella povera gente, e posso accertare che tutto quanto venni esponendo non è che una pallida immagine dei mali ch'essa soffre.

Del resto, quando si ha poca fede, che un tribunale, il quale in gran parte dipende dal Governo, possa render quella giustizia che è pure dovuta, non fa stupire che essi piuttosto che perder tutto, e vedendosi addirittura sul punto di essere affogati e di esser tratti a rovina, mostrassero assentire alle proposte condizioni. Ma le persone più intelligenti, ed i membri del Consiglio comunale non diedero indizio di adattarsi a coteste condizioni, perchè esse, debbo

pur dirlo sono inique. Diffatti, quando da una mano si offre un sussidio, e dall'altra parte le persone a cui vien accordato il sussidio sono obbligate per tal motivo a rinunziar alla lite che hanno intrapresa, ed alla giustizia che loro debbe venir resa, mi scusi il signor ministro, io non so se un tal modo di procedere sia costituzionale, europeo, o turco!!! (*Movimento*)

Quello che chiedono questi abitanti, si è unicamente che si venga in loro soccorso, giacchè la miserabile loro situazione li porrebbe nell'impossibilità di potersi riparare: essi bramano pure che si lasci continuare la lite che hanno intrapreso: finita la lite, si vedrà da qual parte stia la ragione; se essa starà dalla parte di questi infelici, allora saranno indenizzati dal Governo, giusta ciò che sarà dal tribunale prescritto: se per contro la sentenza, sventuratamente uscisse loro contraria, allora si concederà loro un sussidio stante il miserabile stato dei medesimi.

Questo è un proceder ragionevole; ma il voler costringere quegli abitanti ad accettare un sussidio, e nello stesso tempo a rinunziare ad una lite la quale può decidere della giustizia della loro domanda, io torno a dirlo, è un atto inconveniente ed iniquo.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Ho domandata la parola per dire che il deputato Lanza parte sempre dal supposto che si vogliono costringere quegli abitanti a rinunziare ad una lite. . . .

LANZA. (*Interrompendo*) Io parto dalla lettere dell'intendente.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Ed io sostengo che non possiamo, nè, volendo, potremmo costringere quegli abitanti a rinunziare ad una lite vertente.

Se poi il deputato Lanza ha la trista opinione che il tribunale si lasci influenzare dal Ministero, mancando al più sacro dover suo, non ho a rispondere a tali supposti.

LANZA. No! no! Io non ho detto questo.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io non ho manifestato quest'opinione. Il tribunale certamente non si lascerebbe imporre nemmeno, se noi, da ciò alienissimi, l'avessimo voluto influenzare.

Si sono proposti questi temperamenti, per poter proseguire nell'opera dell'inalveazione sotto il ponte; e tutti si sono mostrati contenti: l'intendente stesso, lo ripeto, ne fu contentissimo, e disse, come appena terminate le pratiche ne avrebbe spedito il risultato al Ministero: aggiungo a questo che quei popolani sursero a tumulto, male consigliati, e s'accinsero ad aprire un canale.

Quella povera gente, la quale si vedea minacciata, intraprendeva una cosa che non avrebbe potuto certamente condurre a termine.

Comunque sia, nello stato attuale delle cose, altro non resta che provvedere a ciò che più minaccia in via d'urgenza.

Del giudizio del tribunale intorno a questa lite già dissi che l'azienda punto non se ne immischia che per difendere l'amministrazione contro esorbitanti pretese. Ed il Governo porta piena fiducia sul giudizio che verrà da detto tribunale pronunciato.

PRESIDENTE. Pongo ai voti questa categoria 51 nella somma proposta dalla Commissione.

(La Camera approva.)

Categoria 52, ora 26. *Tronco dal Po a Sartirana*, portata dal Governo in lire 600,000, e mantenuta nella stessa somma dalla Commissione.

(È approvata.)

Categoria 53, ora 27, *Tronco da Sartirana a Mortara*. (Soppressa.)

Categoria 54, ora 28, *Tronco da Mortara a Vespolate*, portata dal Governo in lire 600,000, e mantenuta nella stessa somma dalla Commissione.

(È approvata.)

Categoria 55, ora 29, *Tronco da Vespolate a Novara*, portata dal Governo e mantenuta dalla Commissione in lire 600 mila.

(È approvata.)

Categorie 56 e 57, ora 50 e 51. *Tronco da Momo a Revislate, e da Revislate al lago Maggiore*, portate dal Governo la prima in lire 200,000, e la seconda in lire 600,000.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Il Ministero accetta la soppressione, e ciò per il motivo che la Camera avendo manifestato il desiderio che si studi nuovamente se convenga o procedere direttamente colla strada ferrata fino al lago d'Orta, od andare soltanto ad Arona, non si potrebbe applicare questa somma definitivamente a nessuna delle due linee. Bisogna dunque, che prima si presenti un risulamento alla Camera, che essa decida quale delle due linee preferisca, ed allora, se sarà d'uopo ed opportuno il momento per intraprendere anche i lavori, si chiederanno con apposita legge i fondi necessari.

PRESIDENTE. Essendo acconsentita la soppressione anche dal signor ministro, non pongo ai voti questa categoria.

Categoria 58, ora 52, *Materiale fisso, traversine*, portata dal Governo e mantenuta dalla Commissione nella somma di lire 57,500.

(La Camera approva.)

Categoria 59, ora 53, *Materiale fisso rotaie ed accessori*, portata dal Governo e mantenuta dalla Commissione nella somma di lire 400,000.

(La Camera approva.)

Categoria 40, ora 54, *Materiale fisso, macchinismi*, portata dal Governo e mantenuta dalla Commissione nella somma di lire 24,000.

(La Camera approva.)

Categoria 41, ora 55, *Tronco da Villafranca a San Paolo*, portata dal Governo ed accettata dalla Commissione in lire 800,000.

AVIGDOR. Le tronco de Villefranche à St-Paul a déjà coûté au trésor des sommes considérables, tout au moins de 5 à 4 millions; je ne crois pas m'écarter de la vérité en mettat ce chiffre à 5 millions 500 mille francs. Cette depense a été a-peu-près perdue, puisque encore aujourd'hui les convois ne peuvent traverser cet espace et qu'on a dû y établir une voie provisoire avec un plan d'inclinaison, desservie par des chevaux.

Est-ce un obstacle inattendu qui a arrêté les travaux, ou qui a rendu inutiles ceux commencés? . . . Non! Depuis bien longtemps des personnes expérimentées et connaissant la province avaient déclaré qu'il existait dans ce parcours des terrains mouvants ou des marécages qui s'affaissaient continuellement sous la moindre pression, et qu'il serait difficile, presque impossible d'établir une voie ferrée solide sur ces terrains, sans aller à l'encontre d'énormes dépenses. Ces observations étaient faites non seulement par des personnes de l'art, par des hommes pratiques et des ingénieurs; mais encore des personnes qui avaient expérimenté ce terrain, avaient dit qu'il était impossible de pouvoir jamais le consolider.

Malgré toutes ces observations, on s'est toutefois obstiné à passer la ligne sur ce tracé et à ne pas en admettre d'autre.

Ce n'est pas mon opinion personnelle seulement que je cite

ici, mais celle d'hommes qui ont eu l'occasion d'expérimenter la partie de la province dont je viens de faire mention. Je veux parler d'un homme distingué du pays, d'un homme très-espérimenté et dont je déplore encore aujourd'hui la perte, M. le comte Petitti, qui avait été intendant de la dite province.

M. le comte Petitti, qui avait la bonté de me traiter avec bienveillance, me disait, en me parlant de ce tronçon du chemin de fer de Villefranche à St-Paul, qu'il avait déconseillé ce parcours, qu'il connaissait les obstacles, que les éboulements seraient fréquents, que le terrain céderait toujours. A l'appui de son avis il me racontait qu'étant intendant général de la province, pour entretenir la route royale, il avait lui-même envoyé sur cette petite distance toutes les provisions de pierres faites pour l'entière province, afin de consolider le terrain, et qu'il n'avait pu parvenir, malgré ces propres efforts et sa surveillance active, à affermir cette route d'une manière même satisfaisante.

Il était donc incontestable qu'il y avait là des bas-fonds, un terrain mouvant, des sables, des marécages, qu'il y avait enfin des obstacles naturels invincibles. Je demande par conséquent à M. le ministre des travaux publics, pourquoi, lorsque l'expérience réunie aux études avait prouvé que c'était entreprendre un travail dont l'exécution est si dispendieuse et presque impossible, que c'était entreprendre de remplir le tonneau des Danaïdes que de vouloir faire passer le chemin de fer sur ce tracé, pourquoi, dis-je, on a persisté, pourquoi on s'est obstiné à ne pas devier en essayant un autre tracé? Et pourquoi, après même qu'on a été obligé d'abandonner les travaux qui étaient déjà faits et qu'on a dû établir un tronco provisoire qu'on fait desservir par les chevaux, pourquoi on persiste à continuer les travaux sur ces terrains, espérant toujours, mais sans avoir des données fixes qui donnent non une certitude, mais une demi-assurance qu'on réussira à consolider la voie sur ce terrain si malencontreusement choisi!

MENABREA, relatore. L'honorable député Avigdor a attiré l'attention de la Chambre sur le tronco compris entre St-Paul et Dusino, où l'on a à surmonter une des plus grandes difficultés qui se soient rencontrées sur toute la ligne.

M. Avigdor faisait observer comme quoi des sommes énormes avaient déjà été dépensées pour les terrassements entrepris dans cette localité, sans qu'on eût encore obtenu aucun résultat satisfaisant. C'est pourquoi il reprochait à l'administration de n'avoir pas adopté un tronco qui aurait évité les inconvénients que présente la direction actuelle.

Ayant dû moi-même étudier cette question, comme rapporteur de la Commission, il m'est résulté que des difficultés analogues se seraient présentées sur toutes les autres directions que l'on aurait pu choisir pour franchir l'espace qui sépare le bassin du Pò de celui du Tanaro entre Asti et Montcalier. Ces difficultés tiennent à la nature même du sol qui est partout ou à-peu-près le même, et qui est incapable de pouvoir supporter les pressions qui proviennent des hauts remblais que nécessite le passage du bassin du Po à celui du Tanaro.

Du reste, je ferai observer que des faits analogues se sont présentés sur un grand nombre d'autres chemins, et à ce propos je citerai un pays très-connu à l'honorable Avigdor, je veux dire l'Angleterre, où cette question a excité vivement l'attention de tous les ingénieurs.

Je tiens ici entre les mains un mémoire traduit de l'anglais qui est le résultat d'une espèce d'enquête qui a été ouverte parmi les ingénieurs les plus distingués de l'Angleterre, afin de réunir les notions propres à fixer les idées sur les moyens

les plus propres à surmonter les obstacles que présentent les terrains de la nature de ceux qui se trouvent sur le tronç de Saint-Paul à Dusino.

Les procédés proposés pour vaincre ces difficultés sont en général incertains, et l'on a reconnu qu'il fallait l'action du temps afin de donner aux remblais la stabilité nécessaire.

Dans ces circonstances on peut aider la nature, mais souvent il est impossible de la vaincre au gré de l'impatience du public; elle est rebelle à l'art des ingénieurs comme aux votes des Parlements.

J'espère néanmoins que les nouvelles mesures qui ont été prises pour vaincre ces obstacles, permettront, dans deux ans, de livrer à la circulation le tronç de St-Paul et d'affranchir le chemin de fer de l'inconvénient que présente le plan incliné actuel de Dusino.

Du reste, les faits que j'avance ont été reconnus non seulement par les ingénieurs, mais encore par les géologues les plus distingués de notre pays qui ayant examiné et étudié attentivement le terrain dans les différentes directions qu'on avait pu proposer pour le chemin de fer, ont rencontré partout les mêmes difficultés.

C'est donc la nature du sol plutôt que nos ingénieurs qu'il faut accuser des inconvénients signalés par M. Avigdor.

AVIGDOR. Je fais observer à l'honorable rapporteur que je n'ai point porté d'accusation sur personne, et que si mon intention eût été d'accuser quelqu'un, ingénieur, ou autre, je l'eusse fait clairement. L'honorable monsieur Menabrea me cite un ouvrage de monsieur Gregory ingénieur anglais, traitant des terrains mouvants et des difficultés que ces terrains offrent. Ceci prouve qu'en Angleterre il y a aussi des sols marécageux, il y a aussi des terrains mouvants, mais qu'à côté de la difficulté on cherche le remède, et ce remède on l'applique et on finit par vaincre les obstacles.

En Angleterre on a construit des tunnels sous l'eau, comme nous le disait hier monsieur le ministre des travaux publics. En signalant à l'attention de la Chambre cette catégorie, je n'ai point voulu blâmer seulement la dépense qu'on se propose de faire, mais celles déjà faites; j'ai voulu appeler l'attention de la Chambre sur cette circonstance qu'il aurait été facile avant, et non après, de nous éloigner de ce gouffre qui paraît devoir engloutir beaucoup de millions; j'ai voulu savoir s'il n'aurait pas été possible d'indiquer un autre tracé que celui qu'on a adopté.

L'honorable monsieur Menabrea nous parle comme si ailleurs il n'y avait pas des terrains de ce genre. Je prends la liberté de lui faire observer qu'il y en a tout aussi bien en France qu'ailleurs. En effet, on se souvient que lors de l'ouverture du chemin de fer du nord (en France), une partie du convoi s'est presque engloutie sous l'affaissement du terrain. Est-ce que dans moins d'un an, dans moins de quelques jours, l'on n'a pas consolidé ce terrain? Par conséquent ce que l'on peut réussir à faire en France, en Belgique, je ne sais pourquoi on ne pourrait pas le faire ici. Si dans ces deux pays on a trouvé le moyen de vaincre cet obstacle, on peut aussi y parvenir chez nous. Nous avons un avantage sur eux, c'est l'expérience qu'ils ont faite pour nous instruire.

J'ajouterai à cela que si nous attendons, comme l'a dit l'honorable M. Menabrea, que le temps, consolide ce terrain, nous ne pourrions pas mesurer cette époque, vu que cette consolidation est en dehors des prévisions ordinaires, elle dépend d'un effet naturel. Les géologues nous diront peut-être le temps qu'il faut pour qu'une couche de terrain se superpose sur l'autre. En observant le terrain, quand on

creuse terre, on peut reconnaître les différentes couches de la terre. Un géologue peut apprécier le temps à-peu-près qu'il faut à une couche de terre pour s'asseoir sur l'autre. Mais il ne peut pas nous préciser que ce phénomène aura lieu plus tôt ou plus tard, dans 10 ans ou dans 20 ans; et si le terrain a été marécageux pendant un espace de temps illimité, si sa nature est telle, si malgré les travaux qu'on y a exécutés, on n'est pas parvenu à consolider ce terrain, je demande la garantie qu'on nous offre pour nous assurer que le terrain se consolidera par les simples effets de la nature. Mais, dans combien de temps s'accomplira ce miracle, car, à moins d'un miracle, la chose me paraît fort difficile? Si nous devons attendre l'inconnu, pourquoi ne resterons-nous pas aussi dans l'inconnu en refusant le crédit demandé?

Pour mon compte, je ne refuse pas la somme de 800,000 francs; mais je appelle l'attention de M. le ministre des travaux publics, spécialement sur ce tronçon du chemin de fer. Je le fais parce que je crois accomplir un devoir, je le fais parce que je crois qu'une fois une détermination prise, nous aurons une grande économie: je le fais enfin parce qu'aux yeux des étrangers c'est assez ridicule de voir un train s'arrêter au milieu de son trajet, la locomotive détachée, et des chevaux venant la remplacer.

MENABREA, relatore. Je regrette que M. Avigdor ait peu compris le sens de mes paroles lorsqu'il prétend que je fais appel à un miracle pour consolider le tronç de route de St.-Paul. Je crois avoir dit que l'art était peut-être impuissant pour hâter la consolidation du chemin dans cette localité, et qu'il fallait attendre l'effet du temps. Cela est d'autant plus vrai, que les terres qui forment les remblais, s'imbibent facilement d'eau, et que dans cet état elles ne sont plus propres à se soutenir; cela posé, il est nécessaires qu'elles aient subi l'influence de l'atmosphère qui peut en modifier les propriétés. Ce n'est donc pas le cas d'accuser les ingénieurs de n'avoir pas de prime abord vaincu les difficultés.

Ce qu'on peut dire, c'est que dès le principe on a fait les remblais avec des talus trop rapides comme s'il s'était agi de terres ordinaires.

Maintenant l'on reconnaît que le moyen le plus propre à consolider les chaussées est de leur donner des talus très-larges; et en cela on peut dire qu'on a même procédé avec une certaine prudence.

En effet, si au début de cette entreprise, les ingénieurs avaient proposé de faire des talus avec cinq ou six de base pour un de hauteur au lieu de les faire de 1 1/2 à 2 de base comme cela se pratique usuellement, on n'aurait pas manqué de se récrier, contre l'inutilité de tels mouvements de terre, et peut-être l'honorable Avigdor aurait-il été un des premiers à en faire le reproche.

Maintenant ce qui existe n'est nullement perdu; on fait successivement ce que, peut-être, on aurait dû faire tout dès le commencement; mais, je le répète encore, dans de telles opérations il est impossible de tout prévoir, et lorsqu'on voit les plus habiles ingénieurs, tant Français, qu'Anglais et Américains, se trouver embarrassés devant de telles difficultés on ne peut reprocher aux nôtres qui en étaient à leur premier essai de n'avoir pas été plus prévoyants et plus habiles que ceux des autres pays qui avaient pour eux la pratique et l'expérience.

Je m'en rapporte d'ailleurs sur cette question au livre que j'ai cité où l'on pourra se convaincre des difficultés que présente cette question, difficultés que, si je ne me trompe, se sont présentées également sur le chemin de fer de Paris à

Rouen. Je le répète également, les géologues sont aussi d'accord pour reconnaître que le terrain aurait présenté des difficultés de même nature sur les autres directions que l'on aurait pu prendre, car le terrain est le même sur toute la ligne du Tanaro depuis Alba jusqu'à Asti. Ainsi devant de tels obstacles inhérents à la nature même du sol sur lequel est construit le chemin, on ne devrait pas être plus exigeant à l'égard des ingénieurs piémontais qu'on ne l'est à l'égard des ingénieurs des autres pays, qui eux-mêmes se trouvent très-embarrassés lorsque de pareilles circonstances se présentent.

Du reste, je le dis, on nourrit l'espoir qu'il ne s'écoulera pas un temps bien long avant qu'on puisse livrer à la circulation le tronco de St-Paul.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io intendo di aggiungere alcune spiegazioni che potranno tranquillare la Camera su quell'argomento.

Ciò che ha detto a tal proposito il deputato Menabrea, è giustissimo; non v'è altro sistema per rimediare agli inconvenienti a cui si fe' cenno, se non quello di allargare la scarpa.

Quando si sono determinate quelle opere, se in vece di avvisare ad un profilo determinato, si fosse lasciato che la natura stessa accennasse qual era il profilo da tenere secondo i fenomeni che succedevano a misura che si alzava il corpo stradale, avremmo già posto riparo a simili inconvenienti. Ma siccome con la prima base di scarpa succedevano notevoli scoscendimenti (ai quali forse si dava un'importanza più grande di quella che avevano realmente) così, in vece di adottare il partito semplicissimo di ampliare la scarpa, si pensò a molti provvedimenti, e si formò una quantità di progetti. In tal guisa non si procedette innanzi nei lavori e non si ottenne il risultamento che si bramava.

La necessità di procedere con questo semplicissimo metodo di allargare la scarpa è stata da ultimo riconosciuta e convenuta da tutti; e con questo sistema or si procede.

Debbo avvertire, che i lavori sono stati sospesi da lungo tempo, e che dall'epoca in cui furono sospesi fino adesso, pochi, anzi pochissimi inconvenienti si manifestarono. Si parla di tutta la linea di San Paolo; ma la linea di San Paolo è lunga 10 chilometri e gl'inconvenienti cui si accenna si manifestarono solo in tratti che sommano a tre chilometri e mezzo circa, nei quali si sono comprese le traversate delle vallette di Jemto e quella di Dusino. Ebbene, si sono ampliate quivi le scarpe, e non succedessero altri sconceri.

Osserverò ancora che si parla delle gravi spese fatte, ma non è sul totale delle spese fatte per tutta la linea che si potevano muovere censure come sprecate. La più gran parte dei lavori sonosi ben conservati. Le opere principali d'arte sono saldissime; e tutto il tronco dalla Migliarina a Villafraanca non solo sta fermo, compreso il grande viadotto dello Stenevasso e gli altissimi argini che vi danno accesso, ma questo tronco è in esercizio, venendosi su esso dopo aver disceso il piano inclinato di Dusino.

Altri tronchi vi sono ben stabiliti, ma non compiuti, ed io ho ferma fiducia, confortata anche dal parere d'un uomo che è certamente giudice competentissimo in questa materia, del

signor Stephenson, che procedendo col metodo più semplice, ampliando le scarpe, avremo una stabilità sicura, e non molto lontana.

Dico poi che quanto ai fenomeni d'altre strade, di cui ha parlato l'onorevole Avigdor, perchè quelle strade non avevano quell'enorme altezza a cui ammontano i nostri rilevati, hanno dovuto più lentamente acquistare la richiesta stabilità. La cosa è evidente; per arrivare a tanta altezza di rilevati conviene gravare il suolo di una tale enorme pressione, che la stabilità non può mancare. Io credo adunque che le difficoltà che avremo incontrate per giungere a quella grande altezza, saranno state gravi sì, ma pervenutivi una volta, avremo conseguita una stabilità maggiore e più permanente, che se i rilevati avessero una altezza minore.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Pongo ai voti la categoria 41, ora 35, proposta dal Governo e mantenuta dalla Commissione in lire 800 mila.

(La Camera approva.)

Categoria 42, ora 36, *Armamento del secondo binario della sezione della strada ferrata tra Torino ed Arquata*, proposta dal Governo e mantenuta dalla Commissione nella somma di lire 200 mila.

(La Camera approva.)

Categoria 43, ora 37, *Macchinismi per la detta sezione*, proposta dal Governo e mantenuta dalla Commissione nella somma di lire 100 mila.

(La Camera approva.)

Categoria 44, ora 38, *Utensili di officina*, proposta dal Governo e mantenuta dalla Commissione nella somma di lire 150 mila.

(La Camera approva.)

Categoria 45, ora 39, *Locomotive*, proposta dal Governo e dalla Commissione nella somma di 550,000 lire.

(La Camera approva.)

Categoria 46, ora 40, *Vetture e vagoni*, portata dal Governo, e mantenuta dalla Commissione in lire 500 mila.

(La Camera approva.)

Categoria 47, ora 41, *Spese eventuali*, portata dal Governo, ed accettata dalla Commissione in lire 500 mila.

(La Camera approva.)

Ora verrebbe la parte II del bilancio *delle spese di manutenzione, e di esercizio delle strade ferrate.*

Voci. A domani! a domani!

La seduta è sciolta alle ore 5 e 1/4.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

Seguito della discussione del bilancio passivo dell'azienda delle strade ferrate;

Seguito della discussione sul progetto di legge per la tassa di navigazione e d'ancoraggio;

Discussione del progetto di legge sulla corrispondenza postale colla Sardegna.