

TORNATA DEL 20 DICEMBRE 1851

dunasse in questo momento per compiere i lavori necessari per la relazione del bilancio della guerra.

**PRESIDENTE.** Se la Camera non stima di procedere alla discussione del bilancio della strada ferrata, si chiuderà la seduta.

La Commissione del bilancio è invitata a riunirsi per l'oggetto indicato dal deputato Di Revel.

La seduta è sciolta alle ore 5 e 3/4.

*Ordine del giorno per la tornata di lunedì:*

1° Discussione del bilancio passivo dell'azienda generale delle strade ferrate per l'esercizio 1852;

2° Discussione del bilancio passivo del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1852.

TORNATA DEL 22 DICEMBRE 1851

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE PINELLI.

**SOMMARIO.** *Atti diversi — Relazione sul bilancio passivo dell'azienda della guerra pel 1852 — Relazione e convalidamento dell'elezione del collegio d'Acqui — Aggiunta d'una cifra al bilancio passivo del dicastero dell'interno pel 1852 — Discussione del bilancio passivo dell'azienda delle strade ferrate pel 1852 — Osservazioni del ministro dei lavori pubblici e dei deputati Menabrea, relatore, e Mantelli — Obbiezioni del deputato Angius sulla categoria 1, e spiegazioni del ministro suddetto — Approvazione delle categorie 1, 2 e 3 — Obbiezioni del deputato Botta sulla categoria 4, e osservazioni dei deputati Menabrea, relatore, e Michelini, e del ministro dei lavori pubblici — Approvazione delle categorie 4 e 5 — Obbiezioni del deputato Mellana sulla categoria 6, Casuali — Spiegazioni del ministro suddetto, e del relatore — Approvazione delle categorie fino alla 23 — Aggiunta alla categoria 28 — Discussione sulla categoria 31, Telegrafo elettro-magnetico — Parlano i ministri dei lavori pubblici e dell'interno, ed il relatore — Presentazione di due progetti di legge del ministro delle finanze: per regolarizzazione dei crediti provvisori per le fortificazioni di Casale e per l'esercizio provvisorio dei bilanci 1852 del mese di gennaio — Relazione sul progetto di legge per la privativa postale.*

La seduta è aperta alle ore 2 pomeridiane.

**CAVALLINI**, segretario, dà lettura del processo verbale dell'ultima tornata. \*

**BRIGNONE**, segretario, espone il seguente sunto delle petizioni:

4091. Il Consiglio comunale di Rocca Grimalda, nel dimostrare il grave danno che proviene a quella popolazione dall'attuale circoscrizione di tappa e di mandamento, ricorre per essere aggregato sì per l'una che per l'altro al vicino Borgo di Ovada.

4092. Il Consiglio comunale di Lantosca, rappresentata la misera condizione di quel comune, non che de'suoi abitanti, porge nuove supplicazioni onde vengano apportate alla legge del 24 febbraio 1851, sull'abolizione delle bannalità, alcune modificazioni atte a facilitarne l'esecuzione.

4093. Ghio Tommaso, residente in Torino, chirurgo maggiore d'armata, in riposo, chiede che venga abrogato un decreto della Camera de'conti per cui, nonostante il disposto dell'articolo 40 della legge 27 giugno 1850 sulle pensioni militari, venne il suo assegnamento posto sotto sequestro.

4094. Il Consiglio delegato di Gestori in Sardegna presenta alcune considerazioni per dimostrare la convenienza che Isili sia mantenuto capoluogo di provincia.

4095. Il Consiglio comunale di Pinerolo invoca dalla Camera un provvedimento per far cessare il più prontamente possibile il giuoco del lotto.

**PRESIDENTE.** Pongo ai voti il processo verbale testè letto.

(La Camera approva.)

**ATTI DIVERSI.**

**BRIGNONE.** La Camera ha sentito or ora il sunto di una petizione portante il n° 4095, presentata dal Consiglio comunale di Pinerolo, per chiedere che venga abolito il guoco del lotto. Io comprendo come qualunque diminuzione negli introiti dello Stato possa sembrare inopportuna nell'attuale condizione delle finanze; ma non credo che questo sia sufficiente motivo per conservare un'istituzione immorale, e pienamente contraddicente agli sforzi che si fanno, alle somme che si spendono dallo Stato e dai municipi per l'educazione e l'istruzione popolare.

Io tergo per fermo che un aumento sopra una qualsiasi imposta per tenere luogo del prodotto che si ricava dal lotto, che ammonta appena ad un milione netto all'anno, sarebbe volentieri sopportato.

Siccome un provvedimento al proposito non potrà mai arrivare abbastanza presto, prego la Camera di volere decretare che questa petizione sia riferita d'urgenza.

(La Camera approva.)

**PRESIDENTE.** Il signor professore Luvini fa omaggio alla

Camera di 180 esemplari d'un suo scritto intorno al telegrafo elettrico.

L'intendente generale d'Annecy, a nome del Consiglio divisionale di quella provincia, fa parimente omaggio alla Camera di 204 esemplari delle deliberazioni prese da quel Consiglio nella Sessione del 1851.

La Camera di commercio di Genova invia alla Camera un conveniente numero di copie d'un opuscolo intitolato: *Osservazioni contro il progetto di estendere la franchigia a tutta la città di Genova.*

Questi stampati verranno distribuiti ai signori deputati.

Il deputato Giacomo Benso scrive annunciando il prossimo suo intervento alle sedute parlamentari.

#### RELAZIONE SUL BILANCIO DELLA GUERRA PEL 1852.

**DURANDO, relatore.** Ho l'onore di deporre sul banco della Presidenza la relazione del bilancio dell'azienda generale di guerra. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1089.)

**PRESIDENTE.** Sarà stampato e distribuito.

#### RELAZIONE DI UN'ELEZIONE.

**MICHELINI, relatore.** A nome del III ufficio riferisco l'elezione del collegio d'Acqui.

Questo collegio, il quale consta di tre mandamenti, è stato diviso in tre sezioni.

Il numero totale degl'inscritti è di 344; quello dei votanti di 249; i voti si ripartirono nel modo seguente:

All'avvocato Saracco, voti 54; all'avvocato Giuseppe Saracco, 119; all'avvocato Colla 70; voti dispersi 6.

Siccome scorge la Camera, l'avvocato Saracco Giuseppe avrebbe ottenuto voti 119, il quale numero non forma la metà dei votanti: ma se ai voti ottenuti dall'avvocato Giuseppe Saracco si aggiungono quelli ottenuti dall'avvocato Saracco senza indicazione di nome battesimale, si avranno 173 voti, numero sufficiente per convalidare l'elezione.

Mossa tale questione nell'ufficio del collegio elettorale di Acqui, la maggioranza decise che, in quella provincia non essendovi altro avvocato Saracco oltre all'avvocato Giuseppe si dovessero attribuire quei voti che non portavano l'indicazione del nome di battesimo.

L'ufficio III fu all'unanimità del medesimo sentimento: e per tacere di altre ragioni, la Camera rammenta che in dicembre 1849 si sono convalidate le elezioni dei deputati Demarchi e Mellana, quantunque alcuni voti ad essi dati mancassero pure dell'indicazione del nome di battesimo, e vi fossero altri avvocati Demarchi ed altri avvocati Mellana.

L'ufficio si confermava tanto più in questo sentimento, inquantochè essendo questa la seconda volta che l'avvocato Giuseppe Saracco fu eletto dal collegio di Acqui, sembra che quegli elettori i quali avessero voluto dare il loro voto ad altro avvocato Saracco, avrebbero espresse indicazioni tali da escludere quello che, essendo già stato eletto poco prima, era l'unico candidato di tal nome presso quel collegio.

Per questi motivi, siccome l'elezione degli onorevoli Demarchi e Mellana fu approvata da questa Camera senza contestazione, così l'ufficio spera che lo stesso avrà luogo presentemente. Esso vi propone perciò la convalidazione della nomina dell'avvocato Giuseppe Saracco a deputato del collegio elettorale di Acqui.

**PRESIDENTE.** Metto ai voti le conclusioni dell'ufficio per la convalidazione dell'elezione dell'avvocato Giuseppe Saracco a deputato del collegio elettorale di Acqui.

(La Camera approva.)

#### AGGIUNTA DI UNA SOMMA AL BILANCIO DELL'INTERNO PEL 1852.

**PRESIDENTE.** Il relatore del bilancio dell'interno ha la parola.

**PALLIERI, relatore.** La Camera rammenta come, terminata la discussione delle categorie onde constava il ministeriale progetto di bilancio dell'interno, il relatore di esso bilancio le accennasse che il signor ministro di quel dicastero avea fatto istanza presso la Commissione per l'aggiunta di una categoria, fra le spese straordinarie, all'oggetto di provvedere ad assegnamenti sin qui allogati sul bilancio della guerra a favore degli invalidi servienti in varie pubbliche amministrazioni, assegnamenti che in quest'ultimo bilancio cessarono di essere compresi per l'esercizio 1852.

Dagli schiarimenti che furono somministrati alla Commissione risulta che, pei 163 invalidi addetti al Ministero stesso dell'interno o ad uffici dal medesimo dipendenti, era stanziata pel 1851 sul bilancio della guerra la somma in complesso di lire 125,201 28. La massima parte degli invalidi di cui si tratta, cioè 145, si trovano applicati al servizio di pubblica sicurezza; gli altri 18 al Ministero, e ad altri uffici di amministrazione centrale.

Ora la Commissione ritiene che la Camera non tarderà a deliberare sui progetti che in ordine alla pubblica sicurezza le furono presentati, ed a stabilire così quanto occorre intorno a questo importantissimo ramo di amministrazione; ed è perciò d'avviso che a tal riguardo basti provvedere presentemente alle occorrenze dei primi sei mesi del 1852.

La stessa determinazione ravvisiamo conveniente anche per gl'invalidi del Ministero dell'interno e degli altri uffici centrali.

Eppertanto la Commissione opina che possa la Camera ammettere nel bilancio dell'interno pel 1852 l'instata categoria, nella precisa metà della somma che allo stesso fine sta iscritta nel bilancio della guerra pel 1851.

Tale categoria sarebbe concepita nella seguente conformità:

« Invalidi servienti nel Ministero dell'interno e negli uffici da esso dipendenti, lire 62.600 64. » Questo parere della Commissione venne recato a cognizione del signor ministro dell'interno, il quale vi annuì alla condizione, inerente del resto alla natura delle cose, che con ciò non s'intenda per nulla pregiudicare nè alle domande ch'egli stimasse dovere fare, nè alle deliberazioni che la Camera credesse dovere prendere, riguardo agli ultimi sei mesi del 1852.

**PRESIDENTE.** La Camera dunque ha inteso come il ministro dell'interno, dopo la presentazione del bilancio, avesse ancora proposta una categoria di aggiunta per stipendio degl'invalidi servienti al suo Ministero e negli uffici da esso dipendenti, in seguito al decreto reale che aveva fatto trasferire queste paghe dal bilancio della guerra sopra i bilanci dei rispettivi dicasteri. Ha sentito pure la Camera come la Commissione abbia opinato per la riduzione alla metà della somma chiesta dal Ministero dell'interno, la quale era di lire 125,201 28, salvo però al Ministero di fare, occorrendo, ulteriori istanze presso la Camera sopra questi stipendi. Quindi

io, se niuno domanda la parola, porrò ai voti la proposta della Commissione.

**SINEO** Io chiederei che quest'aggiunta fosse stampata e distribuita. Mi pare che nulla possa in questa circostanza indurci a recedere dal nostro regolamento.

**PRESIDENTE.** Interrogherò il relatore sulla proposta del deputato Sineo.

**PALLIERI, relatore.** Non posso avere alcuna difficoltà che si stampi, per essere specialmente distribuita alla Camera, l'aggiunta di cui si tratta, la quale, del resto, si troverà stampata domani nel rendiconto della presente tornata, unitamente alle parole da me pronunciate rispetto alla medesima.

**PRESIDENTE.** Domando se è appoggiata questa proposta.

(È appoggiata.)

**SINEO.** Mi rincresce di dovere insistere, ma vi è una differenza nel modo di porre la questione.

Io non propongo una cosa insolita e pella quale sia d'uopo di consultare il voto della Camera; mi pare che se la Commissione propone di recedere dal regolamento, allora si deve porre ai voti questa proposta; ma finchè nessuno viene a proporre di scotarsi dal regolamento, bisogna che questo sia eseguito.

**PALLIERI, relatore.** Molte volte in simili circostanze si è passato immediatamente alla discussione ed alla votazione. Si propongono continuamente degli emendamenti tanto di aggiunta che di diminuzione senz'chè si stampino.

**SINEO.** Ma questa è una nuova relazione.

**PALLIERI, relatore.** Del resto la Commissione non ha niente in contrario a che si stampi, come ho già detto, l'aggiunta di cui si tratta.

**PRESIDENTE.** In questo caso, senza porre la proposta ai voti, è inteso che si stamperà quest'aggiunta.

#### DISCUSSIONE DEL BILANCIO PASSIVO DELL'AZIENDA DELLE STRADE FERRATE PER L'1852.

**PRESIDENTE** L'ordine del giorno reca la discussione del bilancio passivo delle strade ferrate. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1077.)

Dichiaro aperta la discussione generale. Il signor ministro dei lavori pubblici ha la parola.

**PALROCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Prima di tutto farò notare alla Camera che sulle proposizioni che venivano già fatte nel bilancio delle strade ferrate per il 1852, la Commissione interpellando l'azienda generale delle strade ferrate, di suo consenso ha fatte molte riduzioni; e queste riduzioni cadono principalmente su quelle categorie che presentavano ancora dei residui sul fondo rispettivamente assegnato nel bilancio del 1851.

La Commissione ha giustamente avuto in mira di stanziare le sole somme che effettivamente si possono spendere nell'anno; essa si è appoggiata al fatto di ciò che presuntivamente sarà spesso al fine del corrente anno; ma siccome io veggio che la Commissione, penetrandosi della importanza che i lavori si spingano colla massima alacrità, non intende che le proposte economie più apparenti che reali siano di ritardo e portino la sospensione dei lavori, ma solo servano di dimostrazione di quanto si presume possa spendersi nel 1852; così ritenuto lo stato a cui i lavori saranno quanto prima ridotti, io credo dovere mio di oppormi a talune di queste riduzioni.

Avrei anzitutto desiderato che alcune fossero state fatte con minor misura, altre invece avrei ammesso di maggiore rilievo; ad ogni modo mi limiterò a prevenire formalmente la Camera che sarà impossibile che la spesa totale si contenga precisamente, e forse nemmeno approssimativamente, nella misura assegnata, perchè dove si hanno lavori di tanta importanza sviluppati sopra una così vasta linea, è impossibile fissare preventivamente la somma precisa che vi si dovrà impiegare, infinite essendo le circostanze che possono modificare l'andamento ed il progresso delle opere.

Spero conseguentemente che, dopo le premesse dichiarazioni, la Camera facendo assegnamenti di somme fisse per ogni categoria sarà però convinta non essere forse possibile al Ministero di attenersi nell'atto dell'esecuzione alla somma stanziata in ciascheduna categoria, e quindi si mostrerà a suo tempo disposta ad acconsentire al Governo crediti supplementari all'evenienza del bisogno, od almeno assegnamenti straordinari di alcune categorie colle corrispondenti economie di somme su altri articoli di categorie del bilancio.

Non mi è d'uopo dimostrare la necessità somma di spingere i lavori quanto possiamo; ed io credo realmente che nella condizione in cui essi si trovano sarà facile proseguirli con un'attività di gran lunga maggiore di quella con cui vi si attese pel tempo passato.

E qui debbo fare osservare che se nell'anno scorso non si sono spese tutte le somme che si credeva di poter impiegare, ciò provenne dall'essere sorte circostanze straordinarie ed affatto impreviste, le quali sarebbe qui troppo lungo enumerare: accennerò solo che si è speso a tutto il 15 novembre per i lavori della strada ferrata circa 15 milioni e 500,000 lire a cui se aggiungiamo le somme che s'impiegarono nel mese e mezzo trascorso dal 15 novembre sino al fine di quest'anno, avremo un totale di lire 16 500,000. Bisogna però notare che una gran parte delle partite non sono ancora liquidate, senza far caso come dissi, delle circostanze speciali dell'anno testè volgente.

Noi abbiamo, per mille vicende che sarebbe inutile di ripetere, ritardato lungamente le opere della Polcevera, quella della galleria di Valenza e dei tronchi d'Alessandria alla galleria, e dalla galleria al Po; lavori questi che ora si trovano nella più grande attività, come pure quelli dei tronchi dal Po a Sartirana, e da Mortara a Novara già da qualche tempo appaltati.

Egli è dunque evidente che nell'anno venturo sarà possibile cosa lo spingere le attuali imprese in modo da spendere ragguardevoli somme.

Mi sono creduto in debito di fare quest'avvertenza, perchè non rimanga nell'opinione generale il cattivo senso che si siano introdotte economie e restrizioni nel bilancio per l'intenzione di procedere lentamente nei lavori della strada ferrata, quando invece la Commissione stessa nel proporre queste riduzioni ha espresso il positivo desiderio che i lavori siano attivati colla maggiore energia, e condotti quanto più presto fare si possa al sospirato loro compimento.

**MENABREA, relatore.** La Commission, bien loin de vouloir retarder l'achèvement des chemins de fer entrepris par l'Etat désire au contraire que ces travaux soient poussés avec la plus grande activité possible, parce qu'elle voit par le prompt achèvement de ces travaux, non-seulement une utilité pour l'Etat en général, mais encore une utilisation des fonds qui ont déjà été employés pour ces constructions.

Toutefois, je dois dire que la Commission, avant de proposer aucune réduction sur les demandes faites par le Ministère, s'est adressée à l'administration pour qu'elle voulût bien in-

diquer quelles seraient les sommes probables que l'on aurait pu employer pendant l'année 1852; car elle a été frappée de voir qu'avec une somme de 35.000,000 dont disposait le Ministère, pour l'année 1851, il n'ait dépensé que 16 millions pendant cet exercice.

C'est pourquoi la Commission a cru devoir proposer des réductions pour limiter les sommes du budget à celles qui pouvaient être utilisées en 1852; et en cela elle a agi d'accord avec l'administration, qui elle-même a fourni les documents qui ont servi de base aux propositions que nous avons l'honneur de soumettre à la Chambre.

La Commission est bien loin de s'opposer à ce que le ministre puisse dépenser tout l'argent qui lui est alloué; au contraire, elle l'engage à pousser les travaux avec toute l'activité possible, et je suis persuadé, de mon côté, que si M. le ministre vient demander des crédits supplémentaires pour des catégories qui seraient insuffisantes pour ces travaux, je suis persuadé, dis-je, que la Chambre s'empressera de les lui accorder, car certainement nous sentons tous la nécessité d'en accélérer l'achèvement.

**MANTELLI.** Sul bilancio delle strade ferrate io sono di parere che la sola economia, a cui deve attenersi la Camera, è di far sì che non si spenda danaro se non per eseguire delle opere strettamente richieste dalla necessità dell'avviamento dei lavori; ma quando si tratta di lavori che sono in corso, e che importa molto al paese di vedere il più presto possibile compiuti, io credo che il limitare i lavori e le spese, concorra non già al fare una economia, ma piuttosto a recare un danno reale allo Stato, perchè alla fin dei conti si andrà innanzi degli anni, e le spese fatte saranno sempre inutili.

Io ho quindi ferma opinione che si debba lasciare la massima libertà al Ministero per i lavori che sono appaltati, e per quali non c'è una riduzione reale a farsi, onde egli possa con maggiore attività spingerne l'esecuzione.

Si dice che l'amministrazione abbia acconsentito alle riduzioni proposte dalla Commissione, ma io stimo che essa non abbia ammessa la riduzione di certe cifre che in un andamento ordinario dei lavori probabilmente non si spenderebbero; ma, a parer mio, si deve sempre lasciare un margine, onde i lavori siano condotti attivamente a termine, perchè altrimenti, lo ripeto, il ritardo è sempre in danno dello Stato. Inoltre nel corso dei lavori succedono talvolta degli incidenti, per i quali è indispensabile l'attivare maggiormente quell'opera stessa, che in altre circostanze sarebbesi potuto senza scapito ritardare.

Io reputo adunque che una certa latitudine sia sempre necessaria al Governo in fatto di pubblici lavori, e per conseguenza io appoggerò uno stanziamento maggiore di quello proposto dalla Commissione, perchè, secondo me, questo non fa altro che incagliare lo sviluppo delle nostre strade ferrate.

**MENABREA, relatore.** Je ne puis admettre la censure que l'honorable préopinant vient de lancer contre la Commission. J'ai eu l'honneur de faire observer dans mon rapport que la Commission désire ardemment que les travaux soient poussés avec toute l'activité possible; seulement elle n'a pas cru devoir balancer des fonds qui ne peuvent pas être dépensés dans le courant de l'année 1852, surtout si nous considérons qu'il y a encore des résidus considérables à employer.

Or les résidus sont un embarras dans l'administration; il faut donc les diminuer, et avant de voter inutilement de nouveaux fonds, il semble plus convenable de dépenser ceux qui sont encore disponibles.

D'ailleurs, je le répète, la Commission en vous proposant les réductions qu'elle a eu l'honneur de vous soumettre, a

suivi scrupuleusement les indications mêmes de l'administration; je tiens ses documents entre mes mains. Si monsieur le ministre croit s'être trompé et avoir proposé des réductions trop fortes, qu'il fasse lui-même les modifications qu'il croira convenables. Mais tant que le ministre ne proposera pas lui-même de nouveaux chiffres dont il prenne la responsabilité, la Commission persistera dans ses conclusions: en même temps elle tient à ce qu'on soit bien persuadé qu'elle ne veut apporter aucun retard à l'exécution des travaux; qu'elle voudrait, au contraire, en voir accélérer l'achèvement; mais elle est convaincue également qu'il est inutile de voter des fonds qui ne sauraient être utilisés.

Je fais d'ailleurs remarquer au préopinant qu'en 1851 l'administration qui avait 35 millions de disponibles, n'a dépensé que 16 millions. On laisse, pour 1852, 21 millions à sa disposition; qu'elle les dépense, la Commission ne demande pas mieux; elle lui en aurait accordé d'avantage encore si elle les eût demandés. Mais tant qu'elle n'indiquera pas, catégorie par catégorie, les augmentations de fonds dont elle peut avoir besoin, la Commission devra se tenir dans les limites de ses propres propositions.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Ho chiesto la parola soltanto per rettificare l'osservazione del signor Menabrea, il quale dice che il Ministero stesso ha proposte riduzioni sul bilancio, quando invece esso non venne in alcun modo interpellato al riguardo dalla Commissione.

**MENABREA, relatore.** C'est l'administration.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** La Commissione si rivolse direttamente all'azienda delle strade ferrate e questa aderì alle riduzioni, osservando però che col diminuire i fondi, non si farebbero economie, poichè le opere incominciate è pur d'uopo portarle a compimento, e ciò nel più breve termine; solo si limitò a chiedere strettamente le somme che secondo i di lei calcoli si potranno spendere nel prossimo anno.

Giova però notare come non si possa frarre argomento da quanto si spese nell'anno scorso, per dire che se s'impiegarono soli 16 milioni e mezzo nel 1851, sarà difficile che nel 1852 se ne possano spendere ventuno, poichè ove si ponga mente alle differenti condizioni dello sviluppo dei lavori, agevolmente si scorgerà che non solo è probabile, ma pressochè certo che si consumeranno i 21 milioni e forse anche somme maggiori.

Siccome del resto sarebbe impossibile al presente di rispondere alla domanda dell'onorevole signor Menabrea, di accennare cioè in quale categoria si dovrà spendere di più ed in quale meno, così prevengo la Camera che se per qualche categoria sarà necessaria una maggiore somma, io domanderò un credito supplementario nella fiducia che mi verrà accordato.

Per prova del mio dire citerò la galleria dei Giovi, che è la più grande opera che si è intrapresa. Per lungo tempo i lavori relativi alla medesima procedettero lentamente a cagione delle grandi difficoltà d'ogni sorta incontrate; ma ora essi progrediscono con molta celerità. Lo stesso si è dei lavori della Polcevera e di molti altri.

Tali riflessi saranno, io credo, bastevoli a chiarire che non si può precisare sin d'ora la somma che si dovrà spendere.

**PRESIDENTE.** Se nessuno domanda la parola, consulto la Camera se intenda passare alla discussione delle categorie.

(La Camera passa alla discussione delle categorie.)

**CAPO I — Servizio di costruzione delle strade ferrate.**

**PARTI I — Spese ordinarie — Categoria 1, Personale (azien-**

da), portata dal Ministero ed accettata dalla Commissione in lire 69,964 94.

**ANGIUS.** Veggo nelle osservazioni sopra le differenze tra questo e il bilancio del 1851, l'aumento di 4500 lire che deve servire per lo stipendio di un segretario e di due sottosegretari da nominarsi. Qui noti la Camera la causa di detto aumento di spesa e di personale: esso è a fine di conformare il personale al quadro fissato dal decreto reale del 6 luglio dell'anno scorso.

In verità pare a me che non si ragioni seriamente.

Mentre le nostre finanze sono tanto aggravate come sappiamo; mentre quotidianamente s'insiste perchè si facciano i possibili risparmi e si ritagliano tutte le spese che non sono nè urgenti, nè indispensabili, no, non è da senno che si propongono nuove spese niente necessarie! Come se nel bilancio fosse una differenza in più e non in meno, e fosse una esuberanza d'introiti, non quella enorme deficienza di tante decine di milioni: mentre si grida da tutte parti e nella Camera e fuori contro la sovrabbondanza degli impiegati nelle diverse amministrazioni, non è da senno che si propone di accrescere il personale, e non per bisogno indispensabile, per pressantissima esigenza del servizio, ma semplicemente per empire il quadro del personale. Lo ripeto, non si parla da senno.

Intendo che qui si vorrà fare una aggiunta alla nota posta nelle indicate osservazioni, e si dirà che non si vuole quest'aumento per completare il quadro, ma anche perchè sentesi la necessità dell'opera di altri ufficiali.

È facile il dirlo, difficile provarlo, e forse impossibile. Perciocchè, per provarlo, converrebbe di dimostrare che il personale è molto minore dell'uopo; che lavorando tutti gli impiegati che si hanno, lavorando tutti i giorni, impiegando molte ore nel lavoro con studiosissima diligenza, con fervida sollecitudine, resta ancora tanta quantità di affari, che non si possa eseguire se non si abbiano altre persone. Il che io credo che non si possa dimostrare.

Mi duole il dirlo, ma è necessario che io il dica; mentre vedo che le spese s'accrescono invece di diminuirsi; quello che io notavo sono pochi giorni parlando del pochissimo che fa un numeroso personale nelle amministrazioni, della oziosità degli uffici, delle lunghe interruzioni del lavoro; si è osservato particolarmente nell'azienda delle strade ferrate, dove si è riconosciuto un numero d'impiegati maggiore del bisogno del servizio, e dove per conseguenza, alcuni han poco che fare, e sembra che ad altri manchi il compito e non sia assegnato lavoro, perchè vanno o non vanno all'ufficio, come loro aggrada, sebbene vadano periodicamente a prendere lo stipendio che poco han meritato.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Domando la parola.

**ANGIUS.** E fu in seguito a questa osservazione che si è detto che, diminuita quell'amministrazione d'un terzo dei suoi impiegati, avrebbe col rimanente potuto spedire, e comodamente, la stessa quantità di affari.

E se questo sia vero, come ho ragione di credere che sia, io credo sia a raccomandarsi al signor ministro che veda quanti siano strettamente necessari, ponendo un numero ragionevole di ore di lavoro, e ritenuti questi, mandi gli altri a far altro.

Ma voglio escire da questi particolari.

Io sono persuaso che il servizio pubblico sarebbe meglio fatto, e si spedirebbe il doppio degli affari se i ministri obbligassero gl'impiegati ad una puntuale assiduità e a impiegare nell'ufficio il terzo delle ore del giorno naturale; quindi si domandasse a' capi de' diversi dipartimenti ne' rispettivi

dicasteri la nota de' lavori che i singoli impiegati avessero fatto.

Questo provvedimento sarebbe gratissimo agl'impiegati intelligenti e diligenti, i quali, perchè non si conosce il merito particolare di ciascuno, talvolta con scandalosa iniquità si veggono proposti a meno degni.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Dirò al signor deputato Angius, che finchè egli si limita ad esternare avviso esservi abbastanza di personale addetto alle strade ferrate, io posso facilmente rispondergli: ma quando egli accusa in massa un'amministrazione, quando dice che i suoi impiegati non fanno il loro dovere, che non intervengono all'ufficio, che trascurano il servizio, mi duole il dovergli dire che egli eccede alquanto la misura di convenienza parlamentare. Sta in fatti che l'azienda delle strade ferrate è uno degli uffici più sovraccaricati d'affari d'ogni maniera, e chiunque, per poco conosca l'andamento di una pubblica amministrazione, si farà di leggieri capace qual bisogna sia il sovrintendere e lo eseguire, liquidare ed amministrare lavori per una somma di 20 milioni all'anno. Ora gli è positivo che in proporzione di una tale massa d'affari, non vi è certamente alcuna azienda che costi meno di quella delle strade ferrate, e se fosse vero quello che asserisce il signor Angius, che cioè gl'impiegati non vanno all'ufficio, che non fanno il loro dovere, se ne vedrebbero le tristi conseguenze.

Aggiungerò poi, venendo al caso speciale delle 4500 lire, che non si tratta di darle ad impiegati nuovi, ma sibbene di accordare con esse promozioni giuste e necessarie pel bene del servizio. Creda il signor Angius, che è una tristissima economia quella di lasciare i buoni e bravi impiegati lungamente senza il soldo che loro appartiene; e dico che loro appartiene, perchè veramente le promozioni di cui è caso sono fondate sul più stretto diritto. Basterà che io rilevi, che in tutta l'amministrazione delle strade ferrate, appunto perchè ritenuto quale ufficio transitorio, fu ridotta alla massima economia, non esiste un solo segretario di prima classe, e vi sono impiegati, che oltre al prestare un buon servizio, lavorano colla massima attività; ai quali perciò sono destinate le 4500 lire di cui è caso.

**MENABREA, relatore.** Je répondrai quelques mots à ce que vient de dire l'honorable député Angius, et je mettrai d'accord les paroles de monsieur le ministre des travaux publics avec le rapport de la Commission. Dans ce rapport il est parlé de 3 nouveaux employés qui sont requis par l'administration pour pourvoir spécialement au nouveau service de comptabilité qu'exige le mouvement des marchandises. Monsieur le ministre vient de dire que ces 4500 francs ne sont pas destinés à la création des nouveaux employés, mais seulement pour élever en grade les employés qui méritent une promotion.

Ceci a besoin d'une explication: en même temps que le Ministère fera les promotions dont il vient de parler il a l'intention de pourvoir aux vacances qui surviendront par suite des dites promotions, employant des volontaires qui travaillent maintenant à l'administration. Jusqu'à ces derniers temps les cadres n'étaient pas encore entièrement remplis parce que le service des marchandises n'était pas encore organisé.

Depuis que ce service est organisé, il a fallu créer une nouvelle section de comptabilité, et c'est ce qui donne lieu aux doubles promotions dont il vient d'être parlé, et qui ont pour but autant de rémunérer des employés, qui ont bien mérité du Gouvernement, que de remplir les vides restant encore dans le cadre fixé par le décret royal du 6 juillet 1850.

C'est dans ce sens qu'il faut expliquer l'apparente contradiction qu'on trouve entre les paroles de monsieur le ministre et le rapport de la Commission.

Du reste, j'espère que l'honorable député Angius ne voudra pas m'accuser de chercher à multiplier le nombre des employés; car je suis un de ceux qui se sont le plus souvent récriés contre cette multiplication de rouages inutiles qui, malheureusement, compliquent le service d'un bon nombre de nos administrations.

Mais, quant à l'administration des chemins de fer, tous ceux qui connaissent ce service savent que tous les employés sont chargés d'occupations. Peut-être serait-il possible de faire quelques simplifications dans le service de la comptabilité; mais, comme la comptabilité des chemins de fer est entièrement conforme au système de comptabilité de toutes les autres administrations de l'Etat, l'on ne pourra y introduire la simplicité désirée que lorsqu'on réformera le système général qui est maintenant en vigueur. Mais tant que notre administration restera dans la même voie, il ne peut guère y avoir de réduction d'employés dans l'administration centrale des chemins de fer. D'ailleurs, observez que, dans deux à trois ans, lorsque les travaux seront achevés, l'on devra nécessairement en venir à une modification, et restreindre de beaucoup le nombre des employés actuellement existants, et que, par conséquent, il est inutile de tant insister aujourd'hui sur l'organisation insignifiante qui est demandée par le Ministère.

**ANGIUS.** Il signor ministro mi ha accusato che io avessi passato i limiti delle convenienze parlamentari, per avere detto quello che in coscienza credeva di dover dire vedendo uno spreco di denari pubblici.

Il signor ministro, biasimandomi che avessi trapassato i limiti delle convenienze parlamentari, rispondevami con un tondo tondo non è vero, e trapassava veramente egli stesso i termini della convenienza parlamentare. Io posso essere stato ingannato, mi sarò ingannato io stesso credendo vedere poca sollecitudine negli impiegati ad accudire ai loro uffici, poca diligenza nel lavoro; ma non ho detto altro che quello che io sentiva e che mi pareva vero, e quello che seppi da persone che doveva credere bene informate e veridiche.

Venendo adesso ai fatti principali, dico in primo luogo che il signor ministro mi accusa a torto come se io abbia biasimato universalmente gli impiegati di tutte le amministrazioni. Io non intendevo questo, nè le mie parole lo hanno significato. Non l'intendevo, perchè so di qualcuna in cui le cose sono ordinate nel miglior modo, e gli impiegati lavorano con molto animo; e posso indicare il dicastero delle finanze, dove è veduta una puntuale assiduità e una studiosa applicazione al lavoro, che non patisce nè d'interruzioni, nè di distrazioni.

Ho detto essere paruto che a qualche impiegato dell'azienda delle strade ferrate pareva che non si assegnasse lavoro, che non si desse compito, e mi pare avere detto un vero fatto. Il signor ministro se vorrà bene informarsi riconoscerà esso pure che questo è un fatto vero, e che non è recente.

Nella discussione del bilancio dell'anno corrente io voleva proporre la soppressione del vice-intendente di quest'azienda, e per una momentanea distrazione nol feci. A che questo vice-intendente al quale l'intendente, che tutto può e vuol fare da sé, non lascia altro che di ripartire le lettere di ufficio? Se l'intendente basta a tutto, perchè uno stipendio di lire 5000, se non erro, a un vice-intendente che non ha da fare?

Ripeto, s'informi il signor ministro e vedrà che almeno manca il compito a certuni, che, come dicea, vanno o non

vanno all'ufficio, e possono farlo senza temere di alcun rimprovero, senza temere di nessuna diminuzione nello stipendio di cui, ripeto, non sono meritevoli.

Del resto, creda il signor ministro che io parlo solo perchè amerei l'ordine in tutte le cose e i servigi coscienziosamente fatti, nè spesi i denari dello Stato che costano sudori ai contribuenti per pagare persone che non sono o non possono essere utili. Egli dunque provveda perchè lo Stato sia meglio servito, e facciansi i possibili risparmi.

**PRESIDENTE.** Non fa proposizioni?

**ANGIUS.** Nessuna, perchè vorrei meglio i provvedimenti necessari da parte del Ministero.

**PRESIDENTE.** Se non vi sono altre osservazioni, pongo ai voti la categoria 1.

(La Camera approva.)

Categoria 2, *Spese d'ufficio*, portata dal Ministero e mantenuta dalla Commissione in lire 25,000.

(La Camera approva.)

Categoria 3, *Spese di trasferta*, portata dal Ministero e mantenuta dalla Commissione in lire 2000.

(La Camera approva.)

Categoria 4, *Genio civile (personale)*, portata dal Ministero e mantenuta dalla Commissione in lire 168,000.

**BOTTA.** Si vedono con frequenza, e in pressochè tutte le amministrazioni parcellate di ufficiali del genio civile, e singolarmente nelle amministrazioni comunali, per la costruzione di opere d'arte, o per le questioni che si sollevano nell'esecuzione di contratti di tal sorta. A me pare questa tolleranza contraria all'interesse del Governo, il quale retribuendo lodevolmente questi impiegati ha diritto di esigere che l'opera loro sia impiegata esclusivamente nel disimpegno delle incombenze del loro impiego: ne avviene in caso diverso, che taluni siano più curanti e solleciti del disimpegno delle commissioni private, che di quelle alle quali sono preposti per ragione del loro impiego, e per cui sono dal Governo retribuiti.

Egli è poi, a mio avviso, questo sistema in urto continuo colla possibilità di una retta amministrazione di giustizia per i comuni dove vediamo con frequenza parzialmente richiesta ed impiegata l'opera di ufficiali del genio civile, particolarmente da' comuni pagati per lavori ed opere che vanno poi assoggettati alla sanzione delle autorità amministrative, le quali, sia per la pura e semplice approvazione, sia per incagli che si sollevano sovente alle comunità proponenti, sia per la definizione delle contingibili questioni, ricorrono poi al giudizio degli uomini tecnici da esse dipendenti che sono gli ufficiali del genio civile, e chi sa quante volte sarà occorso che l'autore di un lavoro, la cui esecuzione abbia sollevate controversie, non sia stato d'rettamente o indirettamente chiamato a deciderle.

A queste pericolose distrazioni, cui si tollera si abbandonino gli ufficiali del genio civile, io non posso a meno di attribuire le molte imperfezioni delle nostre opere pubbliche, e il ritardo talvolta straordinario che si frappone nell'adottarle e poi nell'eseguirle. E la cosa è semplice e naturale; è noto il proverbio tritissimo che l'amore nasce dall'utile. Gli impiegati posti in tale condizione, che retribuiti dal Governo per le opere che debbono fare, senza misura poi di retribuzione sia che le facciano, come che non le facciano, e retribuiti da' privati per opere che debbono fare, è naturale, ripeto, che preferiscano la loro sollecitudine pe' lavori che loro arrecano nuove, maggiori retribuzioni, senza il menomo pregiudizio di quelle per le quali sono iscritti nel bilancio passivo.

Per queste brevi considerazioni mi permetto di rivolgere

una preghiera al signor ministro dei lavori pubblici, e lo farei a tutto il Ministero se presenti fossero i suoi signori colleghi, onde per migliore essere ed andamento della cosa pubblica, voglia provvedere a che gli impiegati del genio civile non possano altrimenti occuparsi che nel disimpegno delle incombenze del proprio impiego, ed estendere queste incombenze a beneficio dei comuni.

Nè l'esempio fia nuovo. Ognuno sa che era lecito ai giudici di mandamento, ai professori dell'Università della facoltà legale, di dedicarsi al patrocinio. Il Governo de' tempi passati si avvide che questa tolleranza poteva pregiudicare, e pregiudicava all'amministrazione della giustizia al riguardo dei giudici, all'incremento della scienza per i professori. Ebbene, il Governo de' tempi passati ha preso sono già parecchi anni la lodevole determinazione d'interdire a' giudici, a' professori di nuova nomina il patrocinio.

Potrebbe anche il Governo nell'occuparsi del miglioramento di questo importantissimo ramo di pubblica amministrazione, vedere se non fosse meglio abolire totalmente il genio civile, perchè io stimo che si potrebbe benissimo ricorrere agli uomini d'arte, agli uomini tecnici, sia per mezzo di concorso, sia per nomina di Commissioni tuttavolta che potesse occorrere di por mano ad opere pubbliche; e così noi vedremmo queste meglio eseguite, e probabilmente con minori spese e maggiore celerità, e tolte le incongruenze che io accennava.

**MENABREA, relatore.** Je n'entrerai pas dans la discussion soulevée par l'honorable député Botta, mais je me permettrai de lui faire observer que la proposition qu'il vient d'émettre n'a aucun rapport avec le budget du chemin de fer; il aurait mieux fait de réserver ses observations pour la discussion du budget des travaux publics.

Quant aux ingénieurs qui sont appliqués aux chemins de fer, j'ai l'honneur de lui dire que ces ingénieurs consacrent tout leur temps au service même des chemins de fer, et qu'ils ne font aucun service pour les particuliers, ni pour les administrations privées.

Du reste, il ne serait guère possible d'appliquer au service des chemins de fer le système proposé par l'honorable monsieur Botta; car je ne vois pas comment des ingénieurs civils, libres, et travaillant pour le public, pourraient être requis pour prêter temporairement leurs services à la construction ou à l'exploitation des chemins de fer. Pour ce genre de service il faut des administrations stables et des ingénieurs fixes. Du reste, je me borne à ces simples renseignements, ne croyant pas que ce soit le cas d'entrer dans le cœur de la discussion qui vient d'être soulevée.

**MICHELINI.** Siccome credo anch'io che questa non sia la sede della questione sollevata dal deputato Botta, così mi riservo di parlare su di essa quando verrà in discussione il bilancio dei lavori pubblici.

**PRESIDENTE.** Siccome il deputato Botta non ha fatto una proposta specifica, mi pare che sia miglior consiglio di non riprendere un'altra volta tale questione; e che perciò se taluno intende di fare osservazioni a tale riguardo le faccia adesso.

**MICHELINI.** Gli inconvenienti accennati dal deputato Botta sono per verità assai gravi, e si ripetono sovente. Tuttavia non posso sottoscrivere alla sua prima proposizione, la quale tenderebbe ad impedire gli impiegati del genio civile dal prestare la loro opera a favore dei privati. Diffatti in primo luogo sarebbe mestieri concedere maggiori stipendi a questi impiegati del genio civile, la qual cosa recherebbe un aggravio alle finanze; in secondo luogo si priverebbero i

privati dell'opera illuminata ed utilissima degli impiegati medesimi.

Mi accosterò bensì alla seconda proposizione dell'onorevole Botta, la quale è identica a quella che io aveva già l'onore di fare a questa Camera, vale a dire di sopprimere il genio civile, dimodochè e il Governo e le provincie ed i comuni ed i privati si possano valere dell'opera di quegli ingegneri che stimano di scegliere. Questo è il sistema, a modo d'esempio, che è in vigore in Inghilterra, dove le opere pubbliche sono certamente in numero superiore alle nostre; e questo è pure, se non isbaglio, il sistema adottato nel Belgio. Ma non è all'occasione di un bilancio, di cui è imminente l'esercizio, che si debba esaurire e decidere questa questione. Io appoggio la seconda proposizione fatta dall'onorevole deputato Botta, nel senso di chiamare l'attenzione del Ministero sopra di essa.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Prego la Camera di osservare essere oziosa in tale momento questa questione, mentre, giusta i rilievi fatti dall'onorevole relatore, gl'ingegneri della strada ferrata non sono addetti ad alcun circondario territoriale, nè possono per la posizione loro, nè per gli affari di cui sono sopraccarichi, attendere a private Commissioni, dovendo accudire ad opere che sono in corso di esecuzione, e ad infiniti altri lavori. Tuttochè però riesca inutile il trattare, all'occasione di questa discussione, una simile questione, non posso tralasciare di rispondere alcun che a quanto venne testè allegando il deputato Botta.

Disse egli che vorrebbe sciolto il corpo del genio civile perchè potesse il Governo valersi di privati ingegneri, i quali eseguirebbero meglio le opere, e presterebbero un migliore servizio. Io non comprendo come egli possa credere che vi siano ingegneri privati in grado di meglio servire degli ingegneri regi, che sono generalmente riguardati come fra i migliori del paese. Ve ne saranno certamente dei privati egualmente capaci, ma non saranno certamente questi in gran numero.

Aggiungerò che quanto egli asserisce sta in contraddizione colle richieste che mi vengono continuamente fatte. Se avessi a mia disposizione un doppio corpo d'ingegneri civili, l'assicuro che avrei modo di occuparlo per le domande che ogni giorno ricevo e da pubblici stabilimenti, e da comuni, e da provincie per incarichi di progetti, di rilievi, ecc. ecc. Citerò un esempio. La società della strada ferrata di Savigliano, che aveva certamente una grande impresa da eseguire, ha cercato ingegneri forestieri, ne ha fatto venire a Torino; ma non essendone stata soddisfatta, si è rivolta agli ingegneri civili privati, e finalmente ha finito per chiedere al Ministero dei lavori pubblici il personale addetto alle strade ferrate dello Stato. Io le accordai l'ingegnere in capo, e allora i lavori si intrapresero, e vengono spinti lodevolmente come tutt'isanno; misi a disposizione della stessa società un buon aiutante ingegnere, e finalmente ora sono sollecitato di designarle un ingegnere meccanico.

Io non posso adunque comprendere come chi ha le più grandi opere da eseguire ricorra al corpo del genio civile, mentre il signor Botta trova più conveniente servirsi degli ingegneri privati per potere avere, secondo lui, le opere meglio eseguite.

Quando poi al principio della soluzione del corpo del genio civile, io non posso che ripetere l'argomento che ho addotto anche l'anno scorso all'onorevole signor Michelini: si tolga allo Stato l'obbligo di fare opere pubbliche, si adotti un sistema d'amministrazione nel quale il Governo non abbia ingerenza nell'esecuzione di strade e ponti, o di altre opere idrauliche pubbliche, e allora potranno essere sufficienti gli

ingegneri privati; ma invece egli è fuor di dubbio che sempre quando i Governi sono incaricati, in forza dei principii fondamentali dell'amministrazione degli Stati, di eseguire tutte le opere pubbliche, di mantenerle in buono stato, è indispensabile l'esistenza di un corpo regolare d'ingegneri addetti specialmente a questi servizi.

S'invoca l'esempio dell'Inghilterra; ma in Inghilterra non vi sono propriamente opere pubbliche, e quando pure ve ne ha taluna a fare, gl'Inglese adoprano ingegneri addetti al servizio dello Stato. Il più sovente però si richiede l'opera di ingegneri privati; ma perchè? perchè questi ingegneri civili o privati, in Inghilterra, dove tutte le opere si fanno dalle società, sono i primi ingegneri del paese; e tali appunto sono divenuti perchè il paese fornisce loro l'occasione di farsi istruttissimi e capaci. Si cita il Belgio; ma io domando scusa; nel Belgio, appunto perchè il Governo ha il carico delle opere pubbliche, avvi il corpo del genio civile come fra noi e come in Francia. In Francia una tale questione è stata discussa in tutti i sensi, e la conclusione fu che quando si voglia sciogliere il corpo civile, bisogna cominciare ad esonerare lo Stato dall'obbligo di eseguire opere pubbliche.

**MICHELINI.** Avvertiva primieramente il signor ministro che egli ha molte richieste, e da società e da privati, perchè loro conceda degli ingegneri regii. Questo proviene dalla grande quantità delle opere che si fanno e dal Governo e dai privati, talchè l'opera degli ingegneri, in generale, non basta all'uopo. Chi volesse adoperare il linguaggio dell'economia politica direbbe che la merce ingegneri è cara, perchè è molto domandata in proporzione dell'offerta.

Del resto io non contesto che gl'ingegneri regii siano più istruiti, più capaci degli altri. Ma questo proviene forse dalla qualità che essi hanno di ingegneri del Governo? Forse che il titolo di *ingegneri regii* dà loro questa scienza di cui, secondo il signor ministro, essi sono dottati più degli altri? È chiaro pertanto che se non vi fossero ingegneri del Governo, non vi sarebbe tuttavia in Piemonte un minore numero di abili ingegneri. Naturalmente il Governo prende al suo servizio, e fa bene, i più capaci ingegneri; quindi non c'è da stupire che i privati debbano ricorrere a lui, quando hanno bisogno dell'opera di abili ingegneri.

Notava in secondo luogo il signor ministro, che per sopprimere il corpo degli ingegneri bisognerebbe che il Governo si astenesse dal fare opere pubbliche. Per me io spero che verrà un tempo in cui, svoltosi lo spirito di associazione, il Governo si asterrà dal fare opere pubbliche. Una continua esperienza mi convince che di tutti i produttori il Governo è il peggiore. Non parlo del Governo nostro in particolare, parlo in generale di tutti i Governi; e questo argomento delle strade ferrate che stiamo discutendo non è tale da farmi cambiare di sentimento.

Del resto, anche ammettendo, com'io l'ammetto per alcuni anni ancora, che le opere pubbliche siano fatte dal Governo, non ne segue la necessità di un corpo di ingegneri stipendiati dal Governo. Questo può valersi di ingegneri privati, retribuendoli secondo l'opera loro. Per tale guisa si eviterebbero gl'inconvenienti indicati dal deputato Botta, e si otterrebbe una non lieve economia. Del resto, non è questo il luogo di trattare profondamente questa questione; la mediti il signor ministro, il quale, se le ragioni che si sono addotte lo capaciteranno, presenterà col tempo un progetto di legge per la soppressione di questo corpo; e se non lo fa, chi sa che qualche deputato si valga della iniziativa parlamentare.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Risponderò al signor Michelini circa il presentare la legge. Egli forse sa-

prà che io ho già istituita una Commissione onde proponga un progetto di legge per il riordinamento del corpo degli ingegneri; io ho addotto i motivi principali, per cui credo che la Commissione debba occuparsene subito, e fra questi ho trattata la questione di riconoscere se convenga che gli ingegneri del Governo possano occuparsi di lavori dei privati, perchè io credo col signor Michelini che sia conveniente che vi attendano entro un certo limite però, e coi dovuti riguardi.

Io ripeterò quello che ho già avuto l'onore di dire l'anno scorso, che per impedire a questi ingegneri di assumere incarichi da privati, bisognerebbe anzitutto metterli in condizione tale che col solo loro impiego fossero in grado di vivere; ora, come dimostrerò quando presenterò la legge, nello stato attuale, e coi soli compensi loro accordati, sarebbe impossibile assolutamente avere buoni ingegneri, perchè questi abbandonerebbero il corpo per servire i privati, ed al servizio dello Stato non resterebbero che i peggiori.

Il signor Michelini dice che non è a stupire se i privati debbono ricorrere al Governo quando abbisognano dell'opera di buoni ingegneri, perchè il Governo prende a suo servizio i più capaci; io gli osserverò che il Governo li prende dapprima come allievi, ed i motivi poi perchè si fanno col tempo più capaci sono le moltissime occasioni che hanno di esercitarsi; ed in quanto alla loro accettazione, questa dipende dall'essere iscritti sulla nota dei migliori che frequentano l'Università, nota che viene rimessa al Governo dall'Università stessa.

**PRESIDENTE.** Il deputato Bosso presenta un ordine del giorno appunto così concepito:

« Ritenuta la dichiarazione del Ministero, che già venne incaricata una Commissione per riformare l'attuale regolamento sul corpo del genio civile, se ne raccomanda al Ministero la sollecita presentazione, e si passa all'ordine del giorno. »

Domando se quest'ordine del giorno è appoggiato.

**BOTTA.** Io lo credo inutile, perchè se il signor ministro vorrà provvedere, non ha bisogno di quest'ordine del giorno; se poi non vorrà provvedere, non sarà dal medesimo obbligato.

**PRESIDENTE.** È il deputato Bosso che ha fatto questa proposta.

**BOTTA.** Io dico la mia opinione sopra di essa.

**PRESIDENTE.** Ella dunque si oppone a questa proposta?

**BOTTA.** Io non mi oppongo. (*ilarità*) Io dico solo che è inutile. Altronde la Camera farà come stimerà meglio. Io ho fatto un invito al signor ministro, il quale nella sua saviezza farà poi come crederà. Se vorrà provvedere nel senso che io desidero, tanto meglio; del resto io concorro nell'avviso del signor ministro, che cioè qualcheduno di noi, se non lo farà il signor ministro, potrà presentare all'uopo un progetto di legge; conseguentemente io credo inutile l'ordine del giorno proposto dal deputato Bosso, il quale non condurrebbe ad alcun risultato.

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

(Non è appoggiato.)

Pongo ai voti la categoria 4 nella somma di lire 168,000.

(La Camera approva.)

Categoria 5, *Studi e sperimenti*, proposta dal Ministero in lire 80,000, e mantenuta nella stessa somma dalla Commissione.

La pongo ai voti.

(La Camera approva.)

Categoria 6, *Casuali*, proposta dal Ministero in lire 56,000, e mantenuta dalla Commissione nella stessa somma.

**MELLANA.** La Camera viene di votare la categoria 5, colla quale ha concesso al Governo la somma di 80 mila lire per istudi ed esperimenti; or ora sarà chiamata a votare la categoria 7 colla quale ci si domandano lire 26 mila a titolo d'assegnamenti straordinari; più colla categoria 53 ci si domandano lire 500 mila per le spese eventuali, ed ora con questa categoria 6 si chiedono lire 56 mila sotto la vaga e facile denominazione di *casuali*. Ma quali casuali possono su questo bilancio ancora sopravvenire quando il ministro ha già lire 800 mila circa stanziati in questo bilancio per studi ed esperimenti, per spese eventuali e simili? Veggo che in questo bilancio si sono levate dalla Commissione delle somme egregie nelle categorie riguardanti i lavori; queste sono economie effimere, perchè quello che non concedete oggi lo darete domani: ma in tutte le domande di crediti per spese di personale e per spese innominate, e perciò concesse all'arbitrio ministeriale, non si è neppure tolto un obolo.

Mi ricordo che dall'onorevole presidente della Commissione generale del bilancio si è altra volta detto che sotto la denominazione dei *casuali* si comprendeva anche quella dei sussidi: questo però non fu sufficiente per impedire che la Camera nella votazione di altri bilanci non diminuisse le somme domandate a titolo di casuali. La Camera per essere a se stessa conseguente terrà eguale misura pei casuali domandati dall'azienda delle strade ferrate. E ciò tanto più potrà fare la Camera, inquantochè si tratta di un'azienda creata da pochi anni, e che perciò non può presentare molti casi di vedove, d'orfani e d'infermi, ai quali occorrerà di provvedere. *(Bene! bene! dalla sinistra)*

Invito perciò il signor ministro a darsi gli schiarimenti per cui potè domandare lire 56 mila di casuali in questo bilancio, riservandomi di proporre quelle riduzioni che crederò del caso, ove il ministro non possa farmi convinto della giustizia della sua domanda.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Sotto la denominazione di casuali e sussidi in genere non bisogna che il preopinante intenda che le cifre stanziati si limitino a sussidiare gl'impiegati; perchè i sussidi che si danno a questi non sono che la minima parte delle somme bilanciate; le somme maggiori sono destinate a sussidiare quei giornalieri addetti alle strade ferrate che sgraziatamente, o pel molto lavoro, o per la qualità del medesimo vengono ad ammalarsi od a rimanerne feriti nel prestare l'opera loro.

È d'uopo che il signor Mellana rifletta che s'impiegano ordinariamente circa 9000 lavoratori all'anno, dei quali una gran parte s'occupano nelle opere in corso al tronco della Scrivia o Polcevera ed in altri siti ove s'ammalano spesso e per la fatica e per le intemperie cui vanno soggetti per ferite da cui sono colpiti, principalmente nei siti di pericolo, essendo impossibile inculcare loro tanta prudenza da deciderli a guardarsi da ogni sinistro; laonde molti incontrano disgrazie per accidenti fortuiti, inevitabili in questo genere di lavori, e molti eziandio per quella imprudenza che è famigliare agli uomini abituati ai pericoli. Donde la necessità fra noi come in tutti i paesi, non solo di dare sussidi di danaro, ma di preparare ricoveri ed altri ospedali, o veramente di contrattare colle amministrazioni di ospedali vicini al sito dei lavori perchè ricevano questi disgraziati, gran numero dei quali venendo talvolta da paesi lontanissimi, sarebbero forse perduti se si abbandonassero in caso d'infermità e di malattia.

Noi dunque abbiamo stipulato con diversi ospedali le condizioni di ricovero di quegli operai infermi che si presentano

con una dichiarazione dell'ingegnere direttore delle opere, constatante essersi dessi ammalati sul lavoro; di questi si nota il nome e si paga una mercede giornaliera, che di poco eccede una lira per caduno. Così se ne mandano all'ospedale di Genova, detto se non erro, di *Pammalone*, a quello di Borgo De Ferreri; e ciò non bastando alla grande quantità di operai cadenti ammalati e feriti, si è istituita un'infermeria provvisoria all'Isola del Cantone, le cui prime spese furono fatte dall'impresario. Altri operai sono ricoverati nell'ospedale di Serravalle, a Novi, ad Alessandria, a Valenza, a Villanuova, secondo la vicinanza dei lavori.

Finalmente si danno molte volte sussidi ad operai feriti, curati nelle proprie case, e talora anche alle loro famiglie, quando queste vengono orbate dal padre o marito operaio, unico loro sostegno, caduto vittima dei lavori.

Questa disgrazia è già accaduta ad alcuni, i quali hanno lasciate desolate le loro famiglie, alle quali perciò si sono dati e si daranno ancora caritatevoli soccorsi.

Io spero che la Camera non vorrà impedire la continuazione di questo caritatevole sistema adottato generalmente in tutti i paesi ove sono attivati grandi lavori pubblici, e dove perciò trovasi un'agglomerazione di lavoranti.

Non è guari, sulla strada austriaca del Soemmering ove erano concentrati moltissimi operai, perchè si voleva spingere i lavori colla più grande energia, esistevano alcuni di questi ospedali provvisorii, ma dopo una visita fatta da un alto personaggio, per avere egli trovato ch'essi non erano sufficienti, si è tosto istituito un ospedale assai più vasto e mantenuto con dispendio assai più largo.

**MELLANA.** Il signor ministro per convincerci di aderire ad un'opera di doverosa giustizia in pro degli operai delle strade ferrate non aveva mestieri di ricorrere ad un esempio austriaco. *(Bene! dalla sinistra — Bisbiglio dalla destra)*

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** *(Interrompendo)* Ma io cito l'esempio della carità dove questa si pratica; e pel motivo per cui avevo fatta questa osservazione, ero anzi in debito maggiore di citarla. *(Bene! dalla destra)*

**MELLANA.** Non ho negato il fatto, nè accuso il ministro di valersi degli esempi che più crede atti a sostenere la sua tesi; ho detto solo, e lo sostengo, che nè io, nè i miei amici avevamo d'uopo di simili esempi austriaci per essere indotti a giovare alle classi operaie. Ora dietro la dichiarazione che queste lire 56 mila, che indebitamente ci si domandano sotto la denominazione di *casuali*, devono andare a beneficio degli operai che nei lavori delle strade ferrate cadono infermi, o sono colti da disgrazie, non dimanderò più riduzione alcuna; domanderò solo, per evitare che, richiesteci a così giusto titolo, non sieno poi sviate dalla pia loro destinazione, si muti la denominazione della categoria, e sia messa tale denominazione che indichi l'oggetto pel quale vengono stanziati.

Non mi asterrò però dal fare osservare che questa giusta spesa sarebbe anche ridondata a beneficio dell'erario, ove il Governo avesse agito diversamente da quello abbia fin qui fatto. Se il Governo invece di domandare fondi per spese casuali, avesse da prima manifestato al paese che si stanziavano somme per sovvenire nelle malattie e nelle disgrazie non solo gli operai, ma gli orfani e le vedove di quelli fra essi che fossero morti per dolorosi avvenimenti, certo di questa deliberazione, giusta, doverosa e previdente, se ne sarebbe tenuto calcolo da chi si disponeva a prestare l'opera sua. Se ciò, dico, si fosse dichiarato prima di dare le opere stesse in appalto, forse avrebbe giovato ad ottenere prezzi più bassi, oltrechè ne sarebbe venuta onoranza al paese.

Invece si è taciuto, il beneficio è perduto: si dichiara

oggi, e perchè giusto io l'accetto, ma non mi dissimulo che il lucro sarà pei soli imprenditori.

Ripeto che quest'atto, altamente umanitario, ed al quale io ben di buon grado mi associo, ridonda a vantaggio degli appaltatori, i quali ben sapranno valersi di questa circostanza per indurre gli operai ad accontentarsi di minor prezzo per l'opera loro. (Bravo! *dalla sinistra*)

Comunque, stante la dichiarazione fatta che questa somma di 56 mila lire si debbe impiegare per sovvenire alle disgrazie degli operai che prestano la loro opera nella strada ferrata, io sono ben lungi dal proporre riduzione alcuna, ma per essere sicuro che così nobile scopo venga raggiunto, propongo che a questa categoria sia cangiata la denominazione: che invece di casuali, sia così espressa: *Per sussidio agli operai colti da disgrazie od infermità nei lavori delle strade ferrate, lire 56 mila.* (*Segni d'approvazione dalla sinistra*)

**PALEOCAPA**, ministro dei lavori pubblici. Osservo che questa istituzione non è nuova presso di noi, poichè non vi è appaltatore che non la conosca.

La prima cura che si danno gli appaltatori quando assumono un lavoro, si è di considerare le condizioni delle località per un tale rispetto.

Ora io domando, quale appaltatore si crederebbe obbligato a mantenere gli operai ammalati, ed a soccorrerli nelle disgrazie che succedessero loro, allorchè non fosse provato che esso avesse data occasione alle medesime?

Ogni qualvolta una disgrazia succede, si procede ad una inchiesta per riconoscere la causa per cui è avvenuta, e se vi ebbe colpa o negligenza nell'impresario, si mette il compenso a carico del medesimo.

**MENABREA**, relatore. Il me semble que monsieur le ministre des travaux publics a convenablement répondu aux observations de l'honorable député Mellana, et a également donné des explications suffisantes sur le principal emploi du fonds de 56 mille francs qui est demandé sur la catégorie *Casuali*. J'ajouterai encore que l'usage d'établir des hôpitaux pour les ouvriers qui sont réunis en grand nombre sur un point déterminé, n'est point un usage étranger à notre pays. Je puis citer les principaux ouvrages qui sont faits pour les constructions militaires, dans l'occasion desquels on a toujours eu soin de fonder des hôpitaux pour les ouvriers.

Il faut donc bien se persuader que c'est une maxime reçue dans toutes les administrations publiques que, lorsqu'on est dans le cas de réunir un grand nombre d'ouvriers, c'est toujours le Gouvernement qui songe aux hôpitaux destinés à recueillir les malheureux ouvriers que des maladies ou des accidents mettent hors d'état de pouvoir continuer leurs travaux.

J'en viens maintenant à la nouvelle dénomination que l'honorable monsieur Mellana voudrait donner à cette catégorie, intitulée *Casuali*.

J'aurai l'honneur de lui faire observer que cette somme de 56,000 francs n'est pas seulement destinée à secourir les ouvriers malades, mais qu'elle sert encore à subvenir à d'autres dépenses relatives à l'administration elle-même. Les sommes nécessaires à ces différents usages sont confondues dans une seule et même catégorie. Si l'on privait l'administration de ces fonds, on l'empêcherait certainement de fonctionner.

Ainsi, la Commission croit devoir insister pour que l'on conserve la catégorie *Casuali*, sauf à établir deux catégories dans le budget prochain, l'une pour les casuels, l'autre pour des subsides aux ouvriers malades.

**PRESIDENTE**. Domando se è appoggiata la proposta del

deputato Mellana, di cambiare l'intitolazione di questa categoria, chiamandola cioè *Sussidi agli operai*.

(È appoggiata.)

**PALEOCAPA**, ministro dei lavori pubblici. Poichè è appoggiata, io faccio osservare che in tutti i bilanci degli altri Ministeri si è lasciato una categoria dei casuali, come ha detto benissimo il signor Menabrea, e come ho ripetuto io stesso. Il complessivo ammontare di questa somma doveva essere giustificato, e questo lo fu colle ragioni da me esposte; ora non vi ha motivo per non stanziare questa somma nella categoria *Casuali*; altra volta le somme destinate pei sussidi formavano una categoria distinta da quella dei casuali, ma avendo determinato la Camera stessa fin dall'approvazione del bilancio dell'anno passato che se ne formasse una sola, non vedo adesso perchè si voglia per un tal fatto privare l'amministrazione delle strade ferrate della somma portata in questa categoria.

**MELLANA**. Io non dissento di separare in due questa categoria, di portare cioè 45,000 lire sotto la denominazione da me proposta, e lasciare il rimanente, cioè lire 11 mila, pei casuali. Siccome è questa un'opera eccezionale, e siccome ci si disse volersi questa somma impiegare per un'opera di doverosa giustizia, io sappia almeno il pubblico, e non si lasci perciò a questa categoria una denominazione così generica.

D'altronde io dico, che essendosi diminuiti i casuali in tutti gli altri bilanci, la Camera per esse consentanea a se stessa dovrebbe anche diminuirli in questo, e se non lo fa si è appunto perchè la maggior parte della somma portata nella medesima deve servire a quest'opera caritatevole, speciale; domando adunque perchè non dovrà ciò spiegarsi nel bilancio e nel rendiconto onde si vegga veramente ove si spendano questi danari.

Propongo adunque si lascino 11,000 lire sotto la denominazione generica di *Casuali*, e che la rimanente somma di 45,000 lire sia posta sotto la specifica denominazione di *Sussidi per gli operai* che servono alle strade ferrate.

**CHIARLE**. L'onorevole deputato Mellana vorrebbe che si determinasse in una somma certa la quantità dei sussidi straordinari che si vogliono concedere ai lavoratori che cadono sgraziatamente ammalati; l'onorevole ministro dei lavori pubblici vorrebbe invece si mantenesse la denominazione di *Casuali* per l'intera somma stanziata in questa categoria, e non si facesse distinzione di sorta. Io non credo che si debba adottare nè la proposta del deputato Mellana, nè quella del Ministero; se si mantiene la generale indicazione di casuali proposta nel bilancio, non si ottiene lo scopo che si propone il deputato Mellana di fare conoscere che è assegnato un fondo per sovvenire agli infortunii eventuali degli operai. Restringere i casuali a lire 11 mila ed assegnare lire 45 mila per sussidi agli operai non si può, perchè non abbiamo dati sufficienti per determinare la quantità di queste due somme.

Io propongo una redazione che parmi risponda al voto e dell'uno e dell'altro; ciò si otterrebbe ove si dichiarasse che questa categoria sesta fosse indicata in questo modo: *Casuali e sussidi straordinari ai lavoratori che cadono ammalati*, senza somma determinata per questi ultimi: e dico il motivo per cui non si ha a fissare sin d'ora la quantità dei sussidi, ed è che trattandosi di casi straordinari, io non vedo come si possa determinare *a priori* che sarà data la somma di 40, di 20 o di 10 mila lire. La mia proposta dunque consiste nell'intitolare questa categoria *Casuali e sussidi straordinari ai lavoratori*.

**PRESIDENTE**. La proposta del signor Mellana è di fare due categorie: una di casuali di 11 mila lire, ed un'altra

sussidi agli operai di 45 mila lire. Il signor Chiarle invece propone d'intitolare questa categoria: *Casuali e sussidi per gli operai*.

**PALEOCAPA**, ministro dei lavori pubblici. Io aderisco alla proposizione del signor Chiarle, che trovo ragionevolissima; e d'altronde non saprei in qual proporzione fissare ora questa separazione, trattandosi di un esercizio da aprirsi nel 1852.

**PRESIDENTE**. Domando prima se è appoggiata la nuova proposta del signor Mellana.

(È appoggiata.)

Domando se è appoggiata la proposta del signor Chiarle.

(È appoggiata.)

Pongo ai voti prima quella del signor Mellana, la quale si discosta maggiormente dalla proposta del Governo, consistente nel mantenere la categoria *Casuali* coll'allocatione di 41,000 lire, e fare una categoria a parte di 45,000 lire pei sussidi agli operai.

(Dopo prova e controprova è rigettata.)

Ora pongo ai voti la proposta del deputato Chiarle, che sarebbe d'intestare la categoria, *Casuali e sussidi agli operai*.

(La Camera approva.)

Pongo ai voti la categoria nella somma di lire 56,000.

(La Camera approva.)

**PARTE II — Spese straordinarie — Categoria 7, Assegnamenti straordinari**, proposta dal Governo e mantenuta dalla Commissione in lire 2600.

(La Camera approva.)

**Sezione tra Genova e Arquata — Categoria 8, Tronco da Genova a Sampierdarena**, proposta dal Governo e mantenuta dalla Commissione nella somma di 500,000 lire.

(La Camera approva.)

**Categoria 9, Tronco da Sampierdarena e Pontedecimo**, proposta dal Governo in lire 600,000 e ridotta dalla Commissione a lire 400,000.

Pongo ai voti la proposta della Commissione.

(La Camera approva.)

**Categoria 10, Tronco da Pontedecimo alla galleria Armirotti**, proposta dal Governo in lire 500,000 e ridotta dalla Commissione a lire 300,000.

**MANTELLI**. Io domanderò prima di tutto alla Commissione se si tratta di compiere i lavori colle somme da essa ridotte, oppure se è questione di un lavoro in corso per il quale si richiede una somma assai maggiore. Ove la cosa fosse giusta, in quest'ultimo caso io proporrei che venisse stanziata l'intera somma proposta dal Ministero onde lasciare appunto al medesimo la latitudine di spingere con maggior celerità i lavori, e di far sì che quanto prima possa essere ultimato il tronco di strada ferrata; altrimenti la riduzione potrebbe forse incagliare questi lavori, ed invece di avere un'economia, si patirebbe il danno per il tardo compimento dei lavori stessi.

**MENABREA**, relatore. J'ai déjà eu l'honneur de dire deux ou trois fois à la Chambre que les réductions que la Commission a proposées sont entièrement conformes à celles que l'administration elle-même a indiquées, en sorte que la Commission n'a porté, dans le budget que les sommes qui peuvent être dépensées dans l'exercice de 1852.

Du reste, je fais observer à l'honorable préopinant qu'il est inutile d'accélérer l'achèvement de la gallerie des *Armirotti*, tant que celle des *Giovi* ne sera pas elle-même terminée; car, comme le chemin de fer ne peut se prolonger à la gallerie des *Armirotti* avant que celle des *Giovi* soit ouverte, ce serait dépenser des fonds considérables qui ne rendraient

rien pour le moment et ne seraient d'aucune utilité. Du reste, je ferai observer à l'honorable préopinant que s'il avait eu la complaisance d'examiner l'article du budget relatif à la gallerie des *Armirotti*, il aurait vu que les fonds destinés à l'achèvement de cette ligne sont portés pour l'année 1853. Que nous faut-il, à nous, en définitive? C'est que le chemin de fer de Turin à Gènes soit achevé en 1853. Mais il n'y a aucun avantage que tels ou tels travaux soient finis en 1852 plutôt qu'en 1853, parce que ce n'est que dans le courant de 1853 qu'ils pourront être utilisés.

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

**MANTELLI**. In seguito alle spiegazioni date dal signor relatore rinuncio alla parola.

**PRESIDENTE**. Pongo ai voti la proposta della Commissione che riduce questa categoria a lire 300 mila.

(La Camera approva.)

(Sono indi approvate le categorie seguenti quali trovansi descritte, sino alla 20 inclusivamente.)

**Categoria 11, Tronco dalla galleria Armirotti a quella dei Giovi**, proposta dal Ministero in lire 260 mila e ridotta dalla Commissione a lire 100 mila.

**Categoria 12, Galleria dei Giovi**, proposta dal Ministero in lire 2,200,000 e ridotta dalla Commissione a lire 1,600,000.

**Categoria 13, Tronco da Busalla a Pieve**, proposta dal Ministero in lire 100 mila e mantenuta dalla Commissione nella stessa somma.

**Categoria 14, Tronco da Pieve ad Isola del Cantone**, proposta dal Ministero in lire 300,000, e mantenuta dalla Commissione nella stessa somma.

**Categoria 15, Tronco da Isola del Cantone a Mareta**, proposta dal Ministero in lire 1,600,000 e ridotta dalla Commissione a lire 1,300,000.

**Categoria 16, Tronco da Mareta a Rigoroso**, proposta dal Ministero in lire 400,000, e ridotta dalla Commissione a lire 200,000.

**Categoria 17, Case dei cantonieri**, portata dal Ministero e mantenuta dalla Commissione in lire 100,000.

**Categoria 18, Materiale fisso (traversine)**, portata dal Ministero in lire 100,000, e ridotta dalla Commissione a lire 50,000.

**Categoria 19, Materiale fisso (rotaie e cuscinetti, ecc.)**, portata dal Ministero in lire 1,300,000, e ridotta dalla Commissione a lire 1,100,000.

**Categoria 20, Armamento della via**, portata dal Ministero in lire 200,000, e ridotta dalla Commissione a lire 100,000.

**Categoria 21, Macchine fisse pei piani inclinati ai Giovi**, portata dal Ministero in lire 1,000,000, e ridotta dalla Commissione a lire 800,000.

**MENABREA**, relatore. Je désire faire ici une simple observation. Il est parlé dans cette catégorie de *Macchine fisse pei piani inclinati ai Giovi*. Il faut savoir, ainsi qu'il a été dit dans le rapport, que l'ingénieur Mauss a présenté un projet de *macchine fisse* pour les plans inclinés des *Giovi*.

Une Commission a été nommée pour examiner non-seulement ce projet, mais encore les autres moyens de motion, qui peuvent être employés sur cette ligne, parmi lesquels se trouve celui des locomotives, système qui néanmoins ne semble pas devoir obtenir la préférence.

En conséquence je crois devoir faire observer que les mots *macchine fisse* employés dans cette catégorie, ne doivent nullement préjuger la question et les décisions qui sont prises à cet égard.

**PRESIDENTE**. Pongo ai voti la categoria 21 ridotta dalla Commissione a lire 800,000.

(La Camera approva.)

Categoria 22, *Materiale movente (veiture e vagoni)*, proposta dal Ministero in lire 300,000, e ridotta dalla Commissione a lire 200,000.

Pongo ai voti la proposta della Commissione.

(La Camera approva.)

*Linea da Alessandria al lago Maggiore* — Categoria 23, *Tronco da Alessandria alla galleria di Valenza*, proposta e mantenuta in lire 200,000.

**PALEOCAPA**, ministro dei lavori pubblici. Avverto che, nella sua relazione, la Commissione ha raccomandato al Ministero di provvedere colla massima economia alla continuazione di questa linea, ed ha accennata la possibilità di poterla per ora aprire con un solo binario; però essa stessa prevede già il gran movimento che si effettuerà sulla via ferrata sino a Novara, ed aggiunge che questo crescerà ancora quando possa essere fatta, come si spera, una strada ferrata sulla sinistra del Po da Torino a Novara; aumenterà ancora quando venga operata la sperata congiunzione della nostra linea colle linee ferrate lombarde. Io credo dunque che, seguendo il sistema sinora applicato, si debba proseguire la linea a doppia rotaia sino a Novara, e da Novara in là il Ministero ha già ordinato che i progetti siano redatti nella supposizione che si faccia una sola via, cioè un solo binario. Siccome per altro è noto alla Camera che le questioni sulla traccia della linea da Novara verso il lago Maggiore sono tuttavia pendenti, gli studi non sono ancora compiuti; così, appena saranno questi ultimati ed il Ministero si troverà in grado di presentare i progetti alla decisione della Camera per scegliere la direzione più opportuna, sarà in allora il momento di discutere se veramente la Camera intenda adottare il sistema che il Ministero crede sufficiente, di prolungare cioè la strada oltre Novara con un solo binario.

**BIANCHETTI**. Io aspettava appunto l'occasione della seguente categoria, nella quale si tratta del tronco da Momo al lago Maggiore, per invitare il signor ministro a notificarci a qual punto si trovino gli studi che la Camera ha esternato l'anno scorso il desiderio che fossero intrapresi da Novara al lago Maggiore, cioè gli studi relativi alle diverse linee che si erano progettate per mettere capo al lago. Mi spiace ora di sentire che questi studi non siano ancora ultimati.

Nella tornata del 28 gennaio del corrente anno, il signor ministro ci diceva che erano pressochè ultimati quelli relativi alla linea ultimamente studiata per Arona, e parmi che in un anno di tempo si avrebbe pur potuto compilare il progetto di massima per l'altra via lungo il lago d'Orta. Io dunque mi trovo nella necessità d'invitare il signor ministro ad affrettare, per quanto sia possibile, questi studi.

Il signor ministro diceva, già fin da un anno fa, che urgeva di andare presto insino al lago: ora egli ben vede che ritardando più a lungo gli studi, la questione della linea pel lago d'Orta, sulla quale la Camera si è riservata di deliberare, viene da questo lato indubitabilmente e grandemente pregiudicata. Io perciò invito il signor ministro a volere dar opera perchè questi studi siano sollecitamente condotti a termine.

**PALEOCAPA**, ministro dei lavori pubblici. Osserverò all'onorevole preopinante che il motivo essenziale del ritardo nel produrre i progetti che esso ha accennati, si è perchè nel frattempo si è discusso sulla linea di prolungazione attraverso le Alpi.

Siccome a siffatta discussione doveva necessariamente prendere parte il Governo Svizzero, il quale, quando la linea sia decisa, dovrà concorrere nella spesa d'esecuzione, poichè il Governo sardo non potrà assumersi sopra di sé solo un'opera così importante e di tanto dispendio, così il Governo svizzero

ha delegato a tal uopo un ingegnere, come fecero altri paesi esteri che potevano avere interesse in questa linea.

Per parte nostra si è dovuto spedire l'ingegnere incaricato di quegli studi, a Basilea, il quale fece l'ispezione opportuna sopra parecchi passaggi delle Alpi, il che richiese un tempo assai notevole. Mentre poi si era già pressochè compita questa disamina, sopraggiungeva un ingegnere delegato dalla Prussia, per cui si è dovuto ricominciare i lavori di ricognizione con nuovo consumo di tempo.

Attualmente il nostro ingegnere è ritornato, e sta occupandosi in un cogli ingegneri esteri coi quali è in corrispondenza della redazione di un rapporto sul risultato dei loro studi. Questa è la cagione per cui questi sono stati interrotti. Quanto allo studio lungo la linea del lago d'Orta, che recentemente mi ha fatto conoscere, dirò come egli avesse esaminato un progetto già definitivamente redatto dall'ispettore Bosso, e come ritrovasse la linea opportunamente scelta, e come quindi non credesse che si dovesse fare altro, se non che introdurre quella variazione che era stata proposta dal Ministero, cioè la riduzione da due a un solo binario. Quando avrà ultimato quel lavoro, quando avrà compiutamente studiato il sistema delle altre linee, il che però sarà in breve, allora ne sottoporro il risultato alla Camera.

**BIANCHETTI**. Il signor ministro ci disse che il ritardo nella presentazione degli studi, di cui è caso, è attribuibile alla circostanza d'aver dovuto mandare il signor cavaliere Negretti ad esaminare i diversi passaggi proposti per il valico delle Alpi.

Io approvo questa determinazione del signor ministro, e gli faccio plauso perchè egli s'abbia preso a cuore questo argomento così vitale per il Piemonte. Tuttavia io non posso prescindere dal replicare che il signor Negretti avrebbe pur potuto in un anno di tempo presentarci un progetto di massima relativamente alla linea pel lago d'Orta, tanto più che egli ha trovato, come fu detto, un progetto di massima già abbastanza elaborato dall'onorevole cavaliere Bosso, e ch'egli si occupava già dell'altra linea per Arona molti mesi prima che la Camera chiedesse gli studi comparativi.

Se non che debbo ora aggiungere, se però sono bene informato, ch'io credo che il signor Negretti invece di limitarsi a studiare un semplice progetto di massima sulle due diverse direzioni, da presentarsi prontamente alla Camera (ed è questo il vero motivo per cui vengono ritardati gli studi comparativi), siasi invece occupato, dico, della composizione di un progetto studiato in tutti i più minuti particolari sulla via per Arona.

Dirò anzi di più risultarmi che il signor Negretti si è altresì occupato dell'idea di fare proseguire la strada da Arona lungo il lago Maggiore sino a Gravellona. Noto che questa è una direzione che sarebbe già stata eliminata l'anno scorso dal signor ministro. Ora io dico che il signor Negretti invece di occuparsi di studi di linee non stati ordinati, doveva anzitutto occuparsi di quei lavori che da lui la Camera attende.

**MENABREA**, relatore. Je crois devoir insister sur les considérations qu'a émises la Commission relativement à la ligne d'Alexandrie à Novare, et cela dans le but de ménager les fonds de l'Etat, de manière à les employer le plus utilement possible dans l'intérêt du pays.

M. le ministre vient de nous dire qu'il est persuadé que le mouvement qui aura lieu entre Alexandrie et Novare serait suffisant pour motiver l'établissement d'une double voie.

Je ne veux point contester la persuasion dans laquelle se trouve M. le ministre, mais c'est là une opinion à lui particulière et qui n'a pas encore été démontrée. Or, comme l'on a déjà dépensé des sommes énormes pour la construction des

chemins de fer, et comme il est essentiel pour nous de faire des économies autant que possible, afin de pouvoir au plus tôt construire d'autres lignes de chemins de fer qui sont de toute nécessité comme celle de Turin à Novare, et celle de Turin en France, il est important de se borner aux seules constructions qui sont d'une utilité bien reconnue.

Si nous avons des capitaux en abondance, je insisterai beaucoup moins sur ces considérations; mais comme en définitive nos budgets se balancent toujours par des déficits, il me semble de la plus haute convenance de porter une rigoureuse économie dans l'exécution des travaux. En toutes choses et principalement en fait de travaux publics et de routes, c'est un principe de bonne économie que de commencer à faire les travaux les plus indispensables.

Puis à mesure que le mouvement augmente, la richesse publique se développe, et comme, pour développer cette richesse il faut des moyens de circulation, il faut donc commencer par avoir des voies, des routes, d'une manière économique, afin d'en avoir le plus possible, sauf à les perfectionner lorsque le mouvement qui s'y sera établi aura amené la richesse.

C'est de cette manière que les Etats-Unis ont conçu leurs immenses travaux publics. Ils avaient à réunir par de rapides moyens de communication les contrées éloignées qui constituent cette immense puissance; eh bien! on n'a pas fait de luxe; on a établi des voies de fer d'une simplicité tout-à-fait primitive; on a fait vite et à bon marché; une fois que les provinces les plus éloignées eussent été réunies, que le commerce intérieur se fut établi, que la prospérité publique se fut développée, alors on songea à perfectionner ces routes, et maintenant le pays possède un immense réseau de chemins de fer et des canaux qui portent la vie dans toutes les parties de ce vaste territoire.

Si au contraire on avait voulu commencer par des chemins de luxe, on aurait dû se borner à les établir dans un petit nombre de territoires; les provinces du Midi et du Nord seraient encore séparées par des obstacles infranchissables, et ce vaste pays, au lieu d'être le siège d'une des plus grandes puissances de l'univers, serait peu-être aujourd'hui sans force et désuni.

Pour ces motifs, je crois devoir insister sur les considérations de la Commission. La Commission ne propose aucune réduction sur les fonds demandés par le Gouvernement, mais je crois qu'elle se fait ici l'interprète du désir de tout le monde, en insistant pour connaître quelle sera la circulation probable sur la ligne d'Alexandrie à Novare, afin d'être rassuré sur l'utilité de l'allocation de cette ligne.

**TORBELLI.** Io mi associo agli onorevoli preopinanti in quanto essi hanno pregato l'onorevole ministro a voler accelerare questo lavoro.

Parlando del passato io non intendo qui adesso di prendere le difese dell'ingegnere Negretti, stato incaricato di quell'operazione; solo trovo che se questo ingegnere è entrato in minuti dettagli per studiare la linea da Novara ad Arona, non ha fatto che il suo dovere, inquantochè cogli studi ben fatti e dettagliati si procede sempre con molto maggior sicurezza, che con studi fatti, dirò così, di volo, che sempre esigono nuovi studi. Intendo solo di rettificare un fatto, che non parmi troppo esatto, stato enunciato dall'onorevole preopinante, ed è che l'anno scorso l'onorevole ministro non credo escludesse in modo positivo qualunque idea, o direi, qualunque possibilità di una strada ferrata lungo il lago Maggiore per mettere capo a Gravelona; e se anche tale fosse stato il suo avviso, rimane un parere individuale e non una sentenza della Ca-

mera. Dico questo perchè rimanga piena la libertà, non intendendo al momento suscitare nuove questioni, posciachè ce ne sono abbastanza, e questa speciale verrà dettagliatamente svolta quando il signor ministro presenterà la sua legge.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Se la memoria non mi fallisce, veramente l'anno scorso non ho esclusa nessuna linea: ho detto che si farebbero gli studi per andare direttamente sul lago Maggiore ad Arona, e gli studi per la migliore probabile congiunzione della nostra strada con quelle svizzere.

Io credo dunque che il signor Negretti si occuperà nel senso delle istruzioni che gli sono state date, nè credo che, facendo studi anche estesi su qualche linea maggiore, possa emergerne danno a nessuno, ma bensì maggior lume alla Camera pei suoi giudizi.

Quanto poi alla questione di uno o due binari, forse non mi sono spiegato bene, o il signor relatore della Commissione non ha bene inteso il mio asserto. Io ho detto che intendo che da Alessandria a Novara sieno necessari due binari; ritengo che da Novara in là possa bastare un solo; ma quando ho detto che ritengo che possano essere necessarie due rotaie per la strada ferrata da Alessandria a Novara, che è già appaltata, non intesi già di esprimere che si debba immediatamente fare il compiuto armamento della strada; ma siccome il giudicare della possibilità dello sviluppo del movimento sarebbe inutile, finchè la strada sia messa in esercizio, parmi che il più prudente modo di procedere sia quello che è stato additato dall'amministrazione, che cioè da Alessandria a Novara la strada si faccia a due binari; se ne armi uno e si sospenda l'applicazione del secondo; quanto alla strada da Novara in là è cosa certa che il movimento grande sarà cessato, perchè non resta che la comunicazione colla Svizzera, ed io credo che debbasi fare la costruzione ad un binario solo, vale a dire che non debbasi nemmeno preparare la strada per i due binari; ecco la differenza.

**BIANCHETTI.** Rispondo ancora due brevi parole all'onorevole deputato di Arona, per dire che il signor ministro dei lavori pubblici nella tornata del 28 gennaio scorso ha detto chiaramente che qualora si dovesse andare avanti colla nostra strada ferrata, egli era d'avviso che si dovesse proseguire per il lago d'Orta. Ciò io credo di potere asserire ed assicurare che risulta dagli atti della Camera.

Osserverò per ultimo che il signor Negretti avrebbe potuto benissimo arbitrarsi a fare gli studi anche al di là di Arona verso Gravelona se quella linea non fosse stata già esclusa dal signor ministro, od avesse almeno prima compiuti quelli che gli vennero commessi.

**PRESIDENTE.** Pongo ai voti la categoria 23 nella somma di lire 250,000.

(È approvata.)

Categoria 24, *Tronco da Momo al lago Maggiore*, proposta dal Ministero in lire 1,000,000, e ridotta dalla Commissione a lire 600,000.

**CADORNA.** Su questa categoria io vorrei fare un eccitamento al signor ministro dei lavori pubblici.

Nello stato attuale delle nostre finanze, è certamente desiderabile che le strade ferrate da costruirsi siano eseguite il più che sia possibile col mezzo di private società. Io credo che di ciò non si possa avere alcun dubbio, ove si consideri che lo Stato non può fare le spese di costruzione delle strade ferrate, se non che contraendo debiti. Ora questi debiti si contraggono almeno al 20 per cento, e si paga per essi un interesse del 6 per cento. Vi è inoltre il danno che deriva dalla diffe-

renza di spesa che esiste sempre fra le costruzioni fatte a conto dello Stato e quelle fatte dai privati.

Ora io desidererei sapere dal signor ministro, se nel caso si presentasse una società per la costruzione del tronco di strada ferrata da Novara al lago Maggiore, ovvero che la società stessa la quale si offerse di fare la strada pel lago Maggiore, passando le Alpi per la Svizzera, si offerisse anche di fare questo tronco; desidererei sapere, dico, se l'amministrazione non avrebbe difficoltà di comunicare a questa società gli studi che su questo tronco si fossero fatti nell'interesse dello Stato.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Il Ministero, stante le condizioni attuali del paese, è così penetrato dell'opportunità di accettare il concorso dell'industria privata, che ogni qual volta si presentarono società private con proposizioni giuste e ragionevoli, le ha sempre accolte di buon grado. Già si presentò una società solida per intraprendere la strada da Torino a Novara, ed è cosa nota come già si stabilì colla medesima una preliminare convenzione; quando questa comunicherà il suo progetto, allora sarà mio dovere il presentare alla Camera il capitolato e le condizioni sotto le quali la società domanderà il privilegio per compiere quell'opera.

Si presentò pure un'altra società, intenta a fare la strada da Torino a Susa, per prolungarla fino a Ginevra, colla quale si stabilirono pure preliminari.

Io posso assicurare all'onorevole preopinante, che ove si presenti una società per intraprendere la strada ferrata da Torino al lago Maggiore, per traversare poi le Alpi, e tale che proponga condizioni abbastanza ragionevoli e convenienti, sarà per certo accolta favorevolmente dal Governo, il quale si farà carico di comunicarle tutti gli studi che già vennero fatti su quella direzione.

**PRESIDENTE.** Pongo ai voti la categoria 24, *Tronco da Momo al lago Maggiore*, ridotta dalla Commissione a lire 600,000.

(È approvata.)

Categoria 25, *Armamento della via*, proposta dal Ministero in lire 100,000, e ridotta a lire 50,000 dalla Commissione.

(La Camera approva.)

Categoria 26, *Materiale fisso (rotule, cuscinetti, ecc.)*, proposta dal Ministero in lire 600,000, e ridotta dalla Commissione a lire 300,000.

Pongo ai voti la cifra della Commissione.

(La Camera approva.)

*Sezione da Torino ad Arquata* — Categoria 27, *Tronco da Serravalle a Rigoroso*, proposta dal Ministero e mantenuta dalla Commissione in lire 220,000.

(La Camera approva.)

Categoria 28, *Stazione di Torino*, proposta dal Ministero e mantenuta dalla Commissione in lire 100,000.

**PALEOCAPA ministro dei lavori pubblici.** Cento mila lire sono state domandate, e la Commissione le ha mantenute; i bisogni però che si sviluppano in quella stazione per il notevole incremento che prende il trasporto delle merci pel conseguente aumento dei vari servizi, fanno desiderare che sia assegnata una somma alquanto maggiore, perchè quantunque si abbiano circa 250,000 lire di fondo, si hanno già in corso tanti lavori per i quali l'amministrazione vuolsi riguardare come impegnata, a tal che io desidererei che questa somma fosse aumentata ond'essi non soffrano ritardo.

Proporrei quindi la somma di 200,000 lire invece di 100,000.

**MENABREA, relatore.** Je crois que la Commission n'a pas de difficulté à accepter l'addition de cette somme; mais elle

désire que M. le ministre lui donne l'assurance que cette somme sera réellement dépensée, parce qu'allouer des fonds pour une construction qui, peut-être, n'aura pas lieu, n'est pas chose convenable, dans l'état financier ou nous nous trouvons.

Par conséquent, il faut que M. le ministre ai la certitudine que ces fonds seront utilement employés; je dis utilement, parce que je crois que dans le système des constructions qui a été adopté pour la station de Turin, il y a peut-être des modifications essentielles à faire, soit dans la distribution des édifices, soit dans l'émargement des bâtiments destinés aux ateliers. En conséquence si pendant l'exercice de 1852, l'on avait le temps d'étudier un bon projet de stations, bien fait, et que, en outre, M. le ministre croit pouvoir dépenser la somme de 200,000 francs, la Commission n'aurait aucune difficulté de la lui accorder. Mais, si M. le ministre ne croit pas donner cette assurance, je pense qu'il serait tout-à-fait inutile de voter une somme qui ne pourra pas être employée.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Io non posso altro osservare al signor Menabrea se non che è giustissimo quello che egli dice, che forse se fosse stato fatto da principio un piano definitivo, si sarebbe potuto distribuire e coordinare meglio il servizio interno; ma io non ritorno sul passato: quello di cui posso assicurarlo è, che abbiamo moltissimi lavori in corso; ci sono da stabilire delle officine, locchè è assolutamente necessario, si deve abbondantemente provvedere alle tettoie delle merci; si ha per queste una tettoia che, malgrado l'attuale e limitato movimento che ora si appalesa in confronto di quanto si possa ragionevolmente aspettare sulla nostra strada, è già ingombra in modo da non essere più sufficiente, quindi io desidererei di estendere ampiamente queste costruzioni di prima necessità, in profitto eziandio di tutti i nostri *ateliers*.

Faccio poi presente che in prima analisi, nel porgere la richiesta di questa somma di lire 200,000, aveva posto mente che tuttora ritenevasi a disposizione un residuo di lire 50,000, ma debbo invece osservare come l'amministrazione già trovata impegnata per corrispondente somma in lavori della fattispecie.

**MENABREA, relatore.** Les raisons qui vient de donner monsieur le ministre engagent la Commission à accepter la demande qu'il fait à la Chambre, persuadée qu'il mettra de l'intelligence et de l'économie dans la construction indiquée, et saura ainsi correspondre à l'attente du Parlement.

**PRESIDENTE.** Metto ai voti questa categoria nella somma di lire 200,000.

(La Camera approva.)

Categoria 29, *Stazione d'Asti*, portata dal Ministero e mantenuta dalla Commissione in lire 50,000.

(È approvata.)

Categoria 30, *Stazione d'Alessandria*, portata dal Ministero e mantenuta dalla Commissione in lire 50,000.

(È approvata.)

Categoria 31, *Telegrafo elettro-magnetico*, portata dal Ministero in lire 100,000 e ridotta dalla Commissione a lire 75,000.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Io mi trovo obbligato a fare alcune osservazioni su questa categoria, in seguito a quanto si è detto quando vertiva la discussione su di una categoria affine del bilancio del Ministero dell'interno.

Prima di tutto, ed a seguito di alcune gravi osservazioni fatte all'amministrazione, come se ella avesse sprecato il danaro del pubblico, eseguendo, col sistema che è stato adottato, la corrispondenza telegrafica elettrica, io dirò che stimo ve-

ramente che l'amministrazione non abbia fatto alcuno spreco di danaro, ma che lo abbia bensì speso assai bene ed opportunamente. Io veggio poi qui fatta dalla Commissione, e dal suo relatore, una diminuzione assai notevole; rilevo cioè, che la somma chiesta dal Governo di 100,000 lire fu ridotta a sole 75,000, e qui devesi notare che questa riduzione comprende anche quella somma che era stata tolta dal bilancio dell'interno, che ammontava, se non erro, a lire 16,500, più 1500 lire per spese mobiliari, ma stante una riduzione fatta sul personale la somma veniva ridotta a lire 16,000. Io ammetto che si potesse fare una riduzione, perchè quando dalla direzione del telegrafo è stata fatta la prima proposizione, questa si limitava, per la spesa portata sul bilancio per lavori pubblici, a 69,800 lire, credo, o 69,500, si limitava in definitiva a chiedere a un dipresso lire 70,000, ma non erano ben liquidati i conti di quello che si fosse speso l'anno scorso, ed in conseguenza l'amministrazione credette di dovere portare la somma a 100,000 lire.

Liquidati i conti si è trovato che realmente sui fondi dell'anno scorso c'è modo di supplire ai lavori fatti in tal anno, e conseguentemente era il caso di fare una riduzione; ma questa riduzione fatta in lire 57,000 escluderebbe la massima parte delle somme che erano state portate sul bilancio del Ministero dell'interno, e sulle quali si ricorderà la Camera che, dietro la proposizione dell'onorevole deputato Pallieri, si è essa riservata di aprire la discussione nell'occasione appunto che si trattasse della stessa categoria nel bilancio dei lavori pubblici, cosa che è anche accennata dal signor relatore nella sua relazione.

Senza indagare troppo minutamente come la Commissione abbia potuto fare questa riduzione, cosa che io veramente non ho potuto abbastanza comprendere, mi limiterò a dire, che i motivi per quali ella farebbe questa riduzione si riducono in sostanza a tre. Il primo si è che ella intende applicare i due fili riservati alla strada ferrata al servizio del commercio e dei privati. Il secondo motivo si è che ella stimerebbe che l'amministrazione dell'interno non abbia corrispondenza, se non se colle intendenze generali di Alessandria e di Genova, e non punto colle intendenze intermedie. Il terzo motivo sarebbe che ella stima che la direzione del telegrafo sia portata alla strada ferrata anzichè rimanere, come è attualmente, presso il Governo, cioè nel locale del Ministero.

Io credo che questi tre argomenti di economia siano più apparenti che reali; credo anzi realmente, che in luogo di giovare tornerebbero a grandissimo scapito, non solamente della bontà ed esattezza del servizio, ma anche della economia; perchè quanto al primo argomento, che è quello di applicare ai fili della strada ferrata l'esercizio del telegrafo consentito ai privati, credo che ne verrebbe un grandissimo nocumento alla bontà, regolarità e prontezza del servizio cui aspira ed ha diritto chi paga, perchè non è a presumersi che coi fili della strada ferrata, il commercio ed i privati trovare possano quella bontà e quella prontezza cui hanno diritto di ottenere.

Si è osservato, e giustamente osservato, che attualmente l'amministrazione delle strade ferrate ha stabilito uffici telegrafici nella maggior parte delle stazioni.

Io convengo che si possa fare una diminuzione di tali uffici telegrafici, convengo che in questo si possa fare una qualche economia, ma ritengo tuttavia per fermo, che cogli accidenti speciali della nostra strada ferrata da qui a Genova, che è quella a cui limito le mie osservazioni, vi sarà sempre il bisogno di tenere le stazioni telegrafiche abbastanza numerose, perchè abbiamo condizioni che cambiano da un punto all'altro

notevolmente; principalmente abbiamo piani inclinati che si ascendono con locomotive, ma con grande difficoltà, e che spesso richieggono il soccorso delle locomotive di riserva; abbiamo un movimento svariatissimo, e l'avremo sempre più grande quanto più la linea si estenderà; abbiamo quindi la necessità di chiamare soccorsi e materiali di locomozione da un sito all'altro anche in una determinata corsa.

Pongasi mente eziandio agli accidenti gravissimi che possono succedere nell'esercizio di una strada ferrata che trovi in così difficile condizione di giacitura. Si aggiunga finalmente la condizione dei piani inclinati da Busalla a Pontedecimo, dove sarà indubitatamente necessario dividere e suddividere il convoglio, dove spessissimo può essere necessario di richiamare da altre stazioni il materiale movente nei siti dove ve ne ha bisogno.

Il complesso di questi motivi mostra, mi pare, all'evidenza che la corrispondenza che terrà la strada ferrata lungo la sua linea, sarà assai frequente. Conviene che la Camera si penetri di questo riflesso, che cioè quando due stazioni intermedie comunicano fra di loro, queste stazioni intermedie rendono impossibile, finchè non è cessato il bisogno dei loro avvisi, dei loro dispacci, che dagli estremi si spediscono avvisi.

Si aggiunga che nella stazione di Torino verrà a confluire la linea telegrafica di Susa e quindi della Savoia.

Tengasi conto che l'esercizio della strada di Savigliano necessiterà eziandio per se stesso lo stabilimento di apposito telegrafo che si metterà in comunicazione col nostro e coll'altro estremo a Genova.

Il bisogno, d'altronde, di tenere corrispondenze telegrafiche sarà anche di gran lunga maggiore per le condizioni speciali della valle della Polcevera fino a Pontedecimo, poichè basta per mente alle medesime per argomentare qual movimento vi sarà su quella linea, quindi quale molteplicità di accidenti e di disposizioni a dare per avere un buon servizio; quando poi si è a Pontedecimo, avvi il cambiamento del sistema di locomozione, poichè ivi comincia il piano inclinato fino a Busalla, ed anche questo richiederà spesso delle corrispondenze.

Aggiungasi finalmente che sgraziatamente la stazione di Genova è collocata in tal guisa che non si può avere che uno spazio ristrettissimo, per cui una parte dei locali addetti al suo servizio, e tra gli altri una rimessa abbastanza vasta per le locomotive, ed una parte delle locomotive necessarie al servizio converrà tenerle nella più ampia stazione di San Pier d'Arena, a talchè riesce di non dubbia necessità di mantenere attive corrispondenze telegrafiche.

Che profitto potremo noi sperare a vantaggio del commercio e dei privati che vorranno corrispondere, quando principalmente ai capi estremi della linea, cioè a Torino e Genova, il pubblico sentirà a dire e ripetere: bisogna che aspettiate perchè vi sono delle corrispondenze tra le stazioni intermedie, e noi stessi dobbiamo tuttavia corrispondere colle stazioni principali?

Io non saprei certamente come si possa stabilire un buon servizio per i privati sugli stessi fili della strada ferrata. D'altronde due fili sono messi per l'uso del Governo.

Il signor Menabrea diceva l'altro giorno che il Governo si diverte a corrispondere con questi fili coll'intendenza; ma quand'anche ciò fosse vero, io faccio presente che sarebbe una ragione di più per unire il servizio dei privati col servizio del Governo, così quel divertimento che si prende il ministro dell'interno diminuirà, e sarà invece volto a utilità del pubblico.

Mi si obietterà che in altri paesi si fa il servizio colla sola linea della strada ferrata, ma io ho l'onore di dire, e ritengo

fermamente, che il solo paese dove il servizio per i privati si faccia bene, e sollecitamente e compiutamente, è l'Inghilterra. In Francia particolarmente si fa malissimo e noi abbiamo continui esempi di reclami. Citerò un esempio recentissimo di un onorevole personaggio (che posso nominare, ed è il signor Panizzi direttore del museo di Londra) il quale avendo smarrita, o piuttosto essendogli stata dimenticata la valigia a Boulogne, arrivato a Parigi ne diede avviso alla direzione della strada ferrata, la quale si occupò subito di lui, e disse che col convoglio del giorno successivo avrebbe certamente ricevuto la sua valigia. Ma dubitando egli di questo, volle ricorrere al telegrafo, la cui direzione gli disse che avendo da spedire dispacci per il servizio non poteva occuparsi di lui. Ritornò alle ore 4 dopo mezzogiorno, ed era ancora in ritardo; lasciò il suo avviso da spedirsi, ed andò a casa. All'indomani la direzione della strada ferrata, che al convoglio della sera precedente aveva pure spedito il suo avviso, gli recò la valigia: dopo 28 o 29 ore che quel signore aveva recato il suo avviso alla direzione del telegrafo, ricevette da un fattorino una lettera, nella quale si dichiarava che l'avviso era arrivato, e che avrebbe poi ricevuta la sua valigia, e nello stesso tempo trovò pure inclusa nella lettera la polizza di 16 lire da pagarsi al fattorino della direzione del telegrafo. (*Ilarità*)

Se consultate i giornali francesi, vedrete come si usi in Francia per gli avvisi dei privati e del commercio. In Inghilterra invece questo servizio si fa più esattamente pel gran numero dei fili elettrici, i quali in certe linee arrivano a più di 13, motivo questo, per cui il servizio è così pronto ed esatto, che si può benissimo dire che colà sono arrivati al punto di fare conversazione. V'è quindi un immenso concorso di gente, intesa a corrispondere col mezzo di quelle linee, concorso che supera di gran lunga le sole corrispondenze commerciali, le quali non sarebbero sufficienti a mantenere un sistema telegrafico basato sopra una così vasta scala.

Tutti sanno come sieno elevate le azioni della società dei telegrafi elettrici in Inghilterra, e quanto profitto ne ritraggano.

Io sono d'opinione che sulla nostra linea bisogna assolutamente unire il servizio dei privati e del commercio sotto la direzione dei due fili elettrici a disposizione del Governo, i quali fili potranno servire con sufficiente sollecitudine, tanto più se si voglia trarne vero profitto. Io quindi non potrei concepire l'idea che, postochè i due fili di cui è caso, sono ordinati, e vanno sino a Genova pel servizio del Governo, gli si voglia negare la facoltà di trasmettere gli avvisi dei privati, sul riflesso massimamente che il Governo non deve corrispondere che colle due intendenze intermedie.

V'è chi dice che vi saranno meno affari di quello che si presupponga; ma io avverto anche che, ove il commercio ed i privati vengano serviti cogli stessi fili del Governo, ne rimarrà meglio generalizzata l'utilità del servizio.

Per questi argomenti io credo assolutamente necessario lo unire il servizio privato ai due fili disposti per le corrispondenze governative, invece di unirli a quelli delle strade ferrate.

Venendo poi al terzo motivo, ho detto che io non comprendo quale economia si sperasse dal collocare la direzione del telegrafo fuori della sede del Governo, e portarla presso l'azienda generale delle strade ferrate, perchè ad ogni modo dovrà sempre mantenersi il personale speciale necessario; vi vorrà sempre qualche contabile per tenere i conti, e fare pagare la tassa, ma non ho detto che bisogna aumentare il personale attuale.

Il signor relatore parla sempre del ministro dell'interno, ma io lo prego ad osservare che negli usi governativi il telegrafo elettrico non è fatto soltanto per questo Ministero; gli ricorderò anzi che quando si discusse la legge per lo stanziamento del credito necessario per lo stabilimento di questi fili, siccome in essa si diceva che i medesimi facevano capo al Ministero dell'interno, il relatore di quella legge fece notare la considerazione, che essi dovevano servire tanto pel Ministero dell'interno, che per tutti gli altri Ministeri, i quali certamente se ne serviranno di rado.

Io non credo che nè il mio collega ministro della marina, nè il mio collega ministro della guerra avranno bisogno tanto sovente di questo telegrafo per le circostanze di servizio: questo telegrafo adunque avrà la direzione nel centro, e l'averla sotto le mani del Governo mi pare molto importante, perchè la direzione principale è quella che provvede a tutti i bisogni, è quella che può rimediare alle interruzioni, che dà le disposizioni occorrenti perchè sia provveduto a tutto, onde sia mantenuto in esercizio il sistema generale, e mi pare che sia molto ragionevole che questa direzione sia collocata nello stesso ufficio del Governo.

Dirò anche alcuna cosa sull'accusa, come dissi, che era stata portata contro l'amministrazione per lo spreco di danaro: io non posso che ripetere, che se l'amministrazione ha una colpa, disagevole punto non le riesce il giustificarsene provando come, malgrado il maggior costo dell'adottato sistema di telegrafi, abbia argomenti tali da persuadersi di avervi ottenuto economie. Essa ha introdotto perfettamente il sistema inglese, i nostri telegrafi elettrici sono identici a quelli dell'Inghilterra il cui sistema se costa di più che gli altri, ha il vantaggio di cotali telegrafi i quali, durando assai più degli altri e facendo un servizio molto migliore in tutti i rispetti, arrecano col seguito minore dispendio.

Non è però che per tutte queste ragioni io venga qui a chiedere alcuna allocazione maggiore: io domando soltanto alla Camera che ella sospenda il suo giudizio su quello che le ho rappresentato, e lo sospenda egualmente su quello che è stato rappresentato dalla Commissione.

Il Governo ha istituita una Commissione apposita per esaminare le condizioni del nostro telegrafo elettrico, per proporre la tariffa colla quale si sarebbe accordato all'uso dei privati, come pure le stazioni che sarà più opportuno di mantenere per le strade ferrate, che per l'uso governativo, e per vedere con quali fili di preferenza si potranno servire i privati ed il commercio, cioè se coi fili addetti al servizio delle strade ferrate, oppure con quelli destinati al Governo.

Io domando dunque che la Camera, ritenuta la cifra proposta dalla Commissione, la quale io credo insufficiente, ovvero votando la somma chiesta dal Ministero, consenta di tenere in sospenso il suo giudizio sin tanto che il Governo colla scorta dei risultati del lavoro della Commissione da esso istituita si accingerà a domandare quell'aumento che sarà necessario per mantenere un buon servizio e renderlo veramente utile al paese.

**MENABREA, relatore.** Messieurs, je dois répondre quelques mots au discours que vient de prononcer M. le ministre des travaux publics relativement à la diminution que la Commission a proposée pour le service télégraphique du Gouvernement et du chemin de fer. D'après les paroles de M. le ministre des travaux publics, il semble que la Commission a retranché des sommes considérables de celles demandées pour ce service, et cela sans appuyer ses propositions sur aucune base fixe. Pourtant j'ai l'honneur de dire à M. le ministre et d'assurer la Chambre que la Commission, avant de faire la

proposition qu'elle a l'honneur de vous soumettre, a mûrement examiné la question, et que les chiffres qu'elle propose sont appuyés sur des documents fournis par l'administration elle-même.

La Commission ne veut pas empiéter sur les attributions du pouvoir exécutif; elle ne veut pas déterminer si l'administration du télégraphe électrique doit appartenir à M. le ministre de l'intérieur ou à M. le ministre des travaux publics. C'est là une question de compétence du Ministère.

La Commission ne veut par conséquent pas entrer dans cette discussion. Mais elle est dans son droit et elle fait son devoir lorsqu'elle examine avec la plus grande attention les dépenses des différents services; elle est surtout dans son droit lorsqu'elle examine s'il n'y a pas moyen de faire marcher tout aussi régulièrement le même service avec des sommes moindres que celles qui sont proposées par le Ministère.

Des études auxquelles s'est livrée la Commission, il est résulté qu'on pouvait opérer sur la demande faite par le ministre de l'intérieur, et par celui des travaux publics une réduction de 57,000 francs, et que sur cette somme il y avait environ 27,000 francs relatifs à une économie annuelle possible sur le service ordinaire de la ligne télégraphique. Or, lorsque la Commission, sur le simple service du télégraphe de Turin à Gènes peut vous proposer de prime abord une économie annuelle de 27,000 francs, il me semble que la question est assez grave pour mériter d'être examinée, et d'être prise en considération. Maintenant je vais prouver que la Commission, en proposant le chiffre qu'elle a l'honneur de vous soumettre, s'est appuyée sur des bases suffisamment justes, posées, comme je l'ai dit, par l'administration elle-même.

Je présume une observation: il paraît que les propositions du Ministère étaient fondées sur la persuasion où il était de la nécessité d'établir deux administrations distinctes pour le télégraphe électrique, l'une destinée au service du chemin de fer, l'autre au service du Gouvernement et du public. La Commission, au contraire, croit qu'il ne doit y avoir qu'une seule administration, sauf le petit nombre d'employés réservés au service exclusif du Ministère de l'intérieur, et c'est d'après ce principe qu'elle a évalué les réductions dont étaient susceptibles les propositions du Ministère.

Maintenant, je crois donner une idée du double service proposé par le Ministère.

Je prends d'abord le service télégraphique de Turin à Arquata. Je vois un personnel composé de la manière suivante; premièrement: *personale di direzione*:

Un direttore, un vice-direttore, un segretario, un vice-segretario, uno scrivano, un inserviente.

Cela pour le seul service de la direction. Or, quelles sont les attributions de cette direction? Exercer une surveillance générale sur le service; surveiller plus spécialement l'entretien du matériel; tenir la comptabilité des dépenses d'entretien; correspondre avec l'*azienda delle strade ferrate*, dont elle fait elle-même partie, quoiqu'elle soit installée au Ministère de l'intérieur.

Or, je le demande, comme le principal service a lieu maintenant pour le chemin de fer, n'est-il pas beaucoup plus simple que cette direction soit placée auprès de l'*azienda* dont elle dépend? Ainsi, l'on évitera des écritures, des correspondances inutiles; la comptabilité du service se tiendra près de l'*azienda* elle-même, et l'on obtiendra une économie dans le personnel de la direction.

Maintenant examinons le personnel destiné au service télégraphique du chemin de fer.

Il y a dans ce service:

6	applicati	di prima classe
10	»	di seconda classe
14	»	di terza classe

En tout 30 officiers télégraphiques.

Maintenant voici le nombre des stations où est établi le télégraphe électrique.

Je ne parlerai pas du service télégraphique électrique qui est établi auprès du ministre de l'intérieur, car ce service est destiné uniquement aux besoins du Gouvernement, mais seulement de celui qui est réservé à l'usage du chemin de fer et établi auprès des stations suivantes, savoir:

1° L'*azienda* du chemin de fer; 2° la station de Turin; 3° id. de Moncalieri; 4° id. de Cambiano; 5° id. de Valdichiesa; 6° id. de Dusino; 7° id. de Villafranca; 8° id. de Asti; 9° id. de Annone; 10 id. de Felizzano; 11 id. de Alessandria; 12 id. de Frugarolo; 13 id. de Novi; 14 id. de Arquata.

Voilà donc en tout 14 stations pour le simple service du chemin de fer. La Commission a été étonnée de cette multiplicité de stations et d'employés. Elle admet bien que le service du télégraphe soit nécessaire entre les principales stations, mais elle ne veut pas qu'il en soit de même pour toutes; ainsi elle n'est nullement persuadée qu'une station télégraphique soit indispensable à Cambiano, à Felizzano, par exemple. En réduisant donc de 14 à 12 le nombre des stations télégraphiques destinées au service du chemin de fer de Turin à Arquata, la Commission ne fait pas une proposition qui soit si déraisonnable.

Ainsi, en transportant la direction du télégraphe électrique à l'*azienda*, en diminuant de deux le nombre des stations du télégraphe destinées au service du chemin de fer, enfin en réduisant à deux le nombre des assistants affectés à l'entretien du télégraphe électrique de Turin à Arquata, on obtient déjà une notable économie, dont je puis, au besoin, vous donner le détail.

Maintenant passons au service du Ministère de l'intérieur; je parlerai ensuite du personnel d'entretien.

M. le ministre de l'intérieur demande pour ce service un secrétaire à Turin, un autre à Gènes, trois *applicati* de 1<sup>re</sup> classe, id. de 2<sup>de</sup> classe, id. de 3<sup>me</sup> classe, quatre de 4<sup>me</sup> classe, en tout quinze employés; et pourquoi tout ce nombre? Pour transmettre les dépêches du Gouvernement entre Turin, Alexandrie et Gènes, Asti et Novi.

Vous m'avouerez, messieurs, qu'il y a tant soit peu d'exagération dans ce personnel, et vous resterez convaincus que, lorsque la Commission a fait sa proposition économique, elle n'a point voulu entraver le service, mais y apporter seulement une simplification qui était indiquée par la complication même de l'organisation proposée par le Ministère; en un mot, elle a voulu le réduire au pur nécessaire.

Du reste, qu'on ne vienne pas nous dire que dans les autres pays il y a des services mieux organisés, qu'on peut faire beaucoup mieux que ce que propose la Commission. Je dirai qu'on peut aussi faire même mieux que ce que propose le Ministère. Mais il y a un antique proverbe qui dit que *le mieux est ennemi du bien*. Il faut d'abord se borner à vouloir le possible avant de vouloir atteindre l'extrême perfection.

Or, je ne vois pas comment le Ministère peut insister à ne pas vouloir admettre une réduction de 27,000 francs sur une administration qui peut très-bien se passer de cette somme. Je le demande, messieurs, si, en présence d'un déficit de 40 millions que nous avons aujourd'hui, c'est le temps de songer

à un luxe d'administration pour le télégraphe électrique, tandis que la question, pour nous, est de savoir si nous pourrions aller en avant, si nous pourrions avoir le stricte nécessaire? Renfermons-nous donc dans les limites de l'indispensable, sans vouloir chercher des perfectionnements contestables qui, d'ailleurs, seraient un obstacle à ce que nous avons encore à faire d'utile.

M. le ministre a raisonné dans l'hypothèse [que le chemin de fer de Turin à Gênes fût déjà terminé, en disant que la proposition de la Commission était inacceptable, parce que, si le télégraphe du chemin de fer était aussi consacré au service public, il lui serait impossible de remplir ce double but, à cause des fréquentes correspondances qu'exigerait le service même du chemin de fer.

Messieurs, nous sommes encore loin de voir la ligne du chemin de fer achevée d'ici à Gênes; jusqu'à présent elle ne va que jusqu'à Arquata, et probablement elle ne sera pas achevée avant 1853. Or, nous discutons le budget de 1852. Par conséquent il est inutile d'établir, dès à présent, un personnel qui ne sera appelé à fonctionner qu'en 1853 ou même en 1854.

Ainsi, bornons-nous à examiner ce qui est nécessaire pour le service d'ici à Arquata, et, si l'on veut, ce qui est nécessaire pour le service du public de Turin à Gênes et sur les points intermédiaires.

L'objection principale, faite par M. le ministre des travaux publics, aux décisions de la Commission, est qu'on ne peut pas employer les fils télégraphiques du chemin de fer pour le service des particuliers.

J'ai l'honneur de lui faire observer que, sur un grand nombre de chemins de fer, sur lesquels il y a un service beaucoup plus considérable que chez nous, on se sert tout bonnement des fils télégraphiques du chemin de fer pour le service du public.

Du reste, messieurs, nous le disons même dans le rapport, pourquoi n'emploierait-on pas les fils du Gouvernement pour le service des particuliers, qui se ferait aux stations mêmes du chemin de fer? Et si le Gouvernement veut tenir ses dépêches secrètes, eh bien! qu'il se serve d'un *chiffre*, ainsi que cela se fait en beaucoup d'endroits. Enfin, si les quatre fils actuels ne suffisaient pas pour ce triple service, on pourrait en établir un ou deux nouveaux pour les particuliers; mais il ne serait pas nécessaire pour cela d'établir autant d'administrations distinctes qu'il y a de catégories de fils.

Nous insistons pour qu'il n'y en ait qu'une, sauf à établir autant de fils qu'il sera nécessaire pour que les différents services ne s'entravent pas mutuellement.

M. le ministre reproche également à la Commission d'avoir ôté au Gouvernement le pouvoir de se mettre en rapport avec les villes d'Asti et de Novi. A cet égard, il me permettra encore de dire qu'il est en erreur. La Commission ne veut pas ôter au Ministère le pouvoir de se mettre en communication avec Asti et Novi, mais elle reconnaît qu'au lieu de créer deux nouveaux bureaux, un à Asti, l'autre à Novi, auprès des intendances respectives, il suffira de recevoir les dépêches du Gouvernement au bureau même des stations du chemin de fer. Par conséquent, la Commission ne veut pas du tout priver le Gouvernement du moyen de correspondre secrètement avec les intendants d'Asti et de Novi, mais elle ne veut que simplifier ce service.

Maintenant je me permettrai de faire connaître à la Chambre les bases sur lesquelles la Commission a fait ses propositions.

D'après le principe de la Commission, la direction serait beaucoup mieux placée auprès de l'*azienda* dont elle dépend, d'autant plus que les frais de cette direction sont compris dans les 100,000 francs qui figurent sur le budget des chemins de fer, et je n'admets pas, à cet égard, l'objection de M. le ministre des travaux publics, qui prétend que, de cette manière, l'on veut ôter au Gouvernement la surveillance qu'il a le droit d'avoir sur le service télégraphique. En effet, messieurs, l'*azienda* et toute l'administration du chemin de fer n'est-elle pas sous la dépendance du Ministère? Les employés du chemin de fer ne sont-ils pas également soumis au Gouvernement comme tous les autres employés de l'Etat? Cela étant, le Ministère ne peut-il pas surveiller ce service également, soit que la direction en soit placée au Ministère de l'intérieur, soit qu'elle soit annexée à l'*azienda* elle-même?

Voici maintenant le personnel que la Commission croirait suffisant:

Pour la direction: un directeur, un vice-directeur, deux écrivains, nombre d'employés qui paraît suffisant pour ce service. Quant aux stations du chemin de fer, leur nombre (y compris la station de l'*azienda*) étant réduit à 12, celui des employés serait, de 30, réduit à 26. Passons maintenant au service du ministre de l'intérieur.

Le service du ministre de l'intérieur se bornant à celui des correspondances du Gouvernement entre Turin, Alexandrie et Gênes (le service d'Asti et de Novi se ferait au moyen du bureau de station du chemin de fer), le nombre d'employés pour lequel une somme de 6000 francs a été portée au budget de l'intérieur serait encore suffisant, ce qui ferait une diminution d'environ dix employés.

Certainement ce nombre serait insuffisant, si le ministre de l'intérieur voulait lui-même assumer le service des particuliers; mais nous avons vu qu'il était beaucoup plus simple de l'accoler à celui du chemin de fer. Par conséquent, la réduction proposée par la Commission est très-admissible.

Venons-en aux dépenses d'entretien.

Je fais observer que, quant aux dépenses d'entretien pour la partie située entre Arquata et Gênes, la Commission s'en est tenue exactement aux chiffres indiqués par l'administration elle-même.

Pour ce qui tient à l'entretien de la partie comprise entre Turin et Arquata, il faut faire une distinction. Pour tout ce qui regarde le matériel, la Commission s'en est complètement tenue aux propositions présentées par l'administration. En ce qui concerne le personnel d'entretien, elle l'a quelque peu diminué, sur la considération que la surveillance pouvait, en partie, s'exercer par les agents mêmes du chemin de fer.

On a toutefois conservé deux assistants et deux ouvriers spéciaux pour cette partie du télégraphe.

Par suite des dispositions proposées, les frais de bureau seront un peu diminués; toutefois, la Commission a encore laissé pour cela une somme de 4000 francs, ce qui est plus que suffisant pour les bureaux de Turin à Arquata.

Je crois avoir suffisamment justifié la Commission du reproche de n'avoir pas basé ses proportions sur un calcul exact des besoins du service. A mon tour, je me permettrai de faire au ministre un humble reproche sur la légèreté avec laquelle, quelquefois, il porte des chiffres au budget, et pour preuve je cite l'article même du budget que nous discutons.

En effet, je vois que le directeur du télégraphe électrique

avait proposé pour le service 69,350 francs, mais, au lieu de cette somme qui n'est pas maigrement calculée, le Ministère demande tout bonnement 100,000 francs, c'est-à-dire 31,000 francs de plus.

C'est en voyant une telle différence non justifiée, que la Commission a cru devoir entrer dans un examen sérieux de la catégorie, examen qui la conduit aux conclusions qu'elle a l'honneur de vous soumettre.

Messieurs, je me résume et je dis: en présence de la détresse dans laquelle nous sommes, en présence de la nécessité d'établir le plus tôt possible des moyens de correspondance avec la France, nécessité que les événements récents ont démontré d'une manière irrécusable, il me semble qu'il n'est pas indifférent pour nous de faire une économie de 27,000 francs sur une branche d'administration qui peut parfaitement marcher sans cette somme.

Ces 27,000 francs peuvent être appliqués à l'entretien des stations télégraphiques de Turin vers la France d'une part, et vers la Lombardie de l'autre.

J'ai donc lieu de penser que cette économie sera accueillie par la Chambre.

Je crois avoir démontré que les propositions de la Commission sont toutes rationnelles et fondées sur un examen attentif du besoin de l'administration des télégraphes électriques. J'ai également démontré que ce service, s'il n'est pas le mieux organisé, est cependant plus que suffisant à nos besoins actuels.

La Commission ne veut aucunement empiéter sur les attributions du pouvoir exécutif; elle laisse au Ministère le soin de déterminer à quelle des administrations doit appartenir le service télégraphique; mais elle a voulu démontrer que, sur les propositions du Gouvernement, il y avait de notables réductions possibles. En portant donc à 75,000 francs la catégorie 31, elle a pourvu amplement à tous les besoins du service; c'est pourquoi elle insiste sur l'exactitude de ce chiffre.

Toutefois, si M. le ministre des travaux publics désire que l'on suspende la votation de cette catégorie jusqu'à ce qu'il ait présenté la loi qui doit régler le service télégraphique à l'usage des particuliers, la Commission n'a aucune difficulté à adhérer à la demande de M. le ministre.

**GALVAGNO**, *ministro dell'interno*. Non mi pare che il ministro dei lavori pubblici abbia domandata la sospensione della votazione di questa categoria.

*Voci. Sì! sì!*

**GALVAGNO**, *ministro dell'interno*. Domando scusa; egli ha chiesto che si sospenda la decisione delle questioni che si riferiscono a questa materia, dichiarando che egli non chiedeva che la somma proposta dalla Commissione fosse aumentata.

Io credo dunque che è un perdere il tempo l'andare oltre in questa questione, mentre il ministro dei lavori pubblici si adatta alla proposta della Commissione, chiedendo soltanto che si riservino le questioni allorchè sarà presentato il progetto che sta preparando una Commissione appositamente composta.

**PALEOCAPA**, *ministro dei lavori pubblici*. Aggiungo due sole osservazioni a quelle che ha fatto l'onorevole mio collega, ministro dell'interno.

Io veramente ho detto quello che egli esprimeva or ora, che cioè, quanto alla somma, io ammettevo che attualmente nel bilancio fosse pure ritenuta quella proposta dalla Commissione, ma che la Camera sospendesse il suo giudizio sulla distribuzione del servizio, perchè io metto in quello il principale fondamento di un buon servizio, e ricorderò alla Ca-

mera che io ho sempre insistito su questa necessaria separazione del servizio delle strade ferrate dal servizio destinato al Governo, ed ho anche provato che mi sono fondato sulla autorità del più competente giudice, che è il signor Steinheil, il quale, essendo stato interrogato dal direttore del nostro telegrafo sul modo con cui credeva che si dovesse ordinare il servizio, tra le altre avvertenze che fece prima che si ponesse mano alla linea da concedersi all'uso privato, scriveva:

« Mi permetta pure di renderla avvertita quanto importi, nello stabilimento di telegrafi lungo le strade ferrate, di costruire subito due servizi, per poterne impiegare uno esclusivamente per gli oggetti concernenti la strada ferrata.

« La Prussia, che omise questa precauzione, deve ora completare il lavoro, locchè le riesce molto dispendioso e difficile per le sue comunicazioni sotterranee. »

Io dunque ritorno sempre su questo principio, che si debba separare dal servizio delle strade ferrate il servizio dei privati, e domando che si aspetti di conoscere il risultato dei lavori della Commissione, perchè io lo ravviso affatto necessario.

Io non posso poi prescindere dal giustificarmi dall'appunto di leggerezza con cui si dice che il Governo ha ridotta la sua proposizione.

Io ho detto invero che la direzione del telegrafo aveva proposta la somma di 70,000 lire circa; che l'azienda delle strade ferrate, l'ha portata a lire 100,000, credendo che vi fossero dei residui passivi, e che questi non vi erano più. Dunque, anche nel mio senso, la diminuzione di lire 30,000 nel complesso dei due servizi che ammontarono a lire 138,000 l'ammetteva. Si trattava di vedere se erano necessarie lire 108,000, invece delle lire 85,000 che proponeva la Commissione.

#### PROGETTI DI LEGGE:

- 1° *Fortificazioni di Casale;*
- 2° *Esercizio provvisorio dei bilanci pel mese di gennaio del 1852.*

**CAVOUR**, *ministro delle finanze, di marina, e d'agricoltura e commercio*. Ho l'onore di presentare alla Camera un progetto di legge per regolarizzare i crediti provvisori stabiliti con decreto reale per lavori occorrenti per le fortificazioni di Casale. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1186.)

Ho parimente l'onore di presentare un progetto di legge tendente ad autorizzare l'esercizio provvisorio dei bilanci per il mese di gennaio del 1852. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1185.)

**PRESIDENTE**. La Camera dà atto della presentazione di questi due progetti di legge, che saranno stampati e distribuiti.

**CAVOUR**, *ministro delle finanze, di marina, e d'agricoltura e commercio*. Quanto al secondo progetto, pregherei la Camera di dichiararlo d'urgenza.

**PRESIDENTE**. Se non vi sono opposizioni, rimane inteso che il progetto di legge inteso ad autorizzare l'esercizio provvisorio dei bilanci per il mese di gennaio del 1852 sarà dichiarato d'urgenza.

Invito i signori deputati a volersi riunire domani mattina, alle 11, negli uffici, per esaminare questo progetto con tutta sollecitudine.

Prego ad un tempo gli uffici, a cui furono distribuite le carte relative alle ultime elezioni, di volersi occupare prontamente della verifica delle medesime.

**SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO  
DELLE STRADE FERRATE.**

**PRESIDENTE.** Il signor Mantelli ha la parola sulla categoria 31 in discussione.

**MANTELLI.** Io vado d'accordo colle idee espresse dal signor ministro, quindi rinunzio alla parola.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Io intendo di presentare alla Camera un'altra idea, appunto dietro i cenni che aveva fatti in una antecedente seduta, e sopra quanto venne di proporre l'onorevole deputato Menabrea.

La Camera, nella discussione che aveva promosso il discorso dell'onorevole deputato Avigdor, aveva dimostrato sentire il bisogno di mettersi in comunicazione colla linea dei paesi confinanti. Io ho già in pronto un lavoro, e siccome per arrivare alla linea austriaca, che è sicuramente la più facile, se l'Austria consentisse di venire al Ticino, il lavoro sarebbe di poca entità, ho fatto preparare un calcolo presuntivo apposto, nella supposizione che si faccia questa linea; contenuto però nei limiti della massima possibile economia, e nella supposizione che sianvi applicati uno o due fili, e che si abbia da comunicare o dalla parte di Novara andando a Trecate, o dalla parte di Vigevano; l'importo di questa spesa, seguendo il sistema del telegrafo attuale, sarebbe assai grave, cioè, andando per Vigevano, sarebbe di 64,000 lire, ed andando per Novara, di 90,000; ma, quando si volesse, come ho accennato, contenere la cifra relativa nella massima economia, rinunciando ad ogni perfezione di sistema, e accontentandosi di quel servizio che potrà rendere un sistema telegrafico meno perfetto, la spesa per una parte sarebbe di 28,000 lire, e per l'altra di lire 36,000.

Faccie presente alla Camera questo risultamento, perchè,

ove lo stimi, possa prendere quelle determinazioni che crederà opportune.

*Alcune voci.* Faccia una proposizione!

*Altre voci.* A domani! a domani!

**PRESIDENTE.** Parmi che il signor ministro potrebbe consegnare questi calcoli alla Commissione del bilancio, onde venissero dalla medesima esaminati, ed essa ne riferisca nella prima tornata.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Io credo che la prima cosa da farsi dal Governo sia d'intendersi coll'Austria, perchè sarebbe inutile che noi fatessimo la linea telegrafica fino al confine, e che questa poi venisse paralizzata ne'suoi effetti per non potersi congiungere colla linea austriaca. (Si! si!)

*Voci.* A domani!

**RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE  
SULLA PRIVATIVA POSTALE.**

**SAULI FRANCESCO, relatore.** Ho l'onore di deporre sul banco della Presidenza la relazione sul progetto di legge relativo alla privativa postale. (Vedi vol. *Documenti*, pagina 312.)

**PRESIDENTE.** Questa relazione sarà stampata e distribuita.

La seduta è sciolta alle ore 5 1/4.

*Ordine del giorno per la tornata di domani:*

1° Verificazione di poteri;

2° Seguito della discussione sul bilancio dell'azienda delle strade ferrate;

3° Discussione del bilancio passivo del dicastero dei lavori pubblici per l'esercizio dell'anno 1852.