

## TORNATA DEL 7 GIUGNO 1852

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO RATTAZZI.

**SOMMARIO.** *Atti diversi — Seguito della discussione del progetto di legge per la costruzione d'una strada ferrata da Torino a Novara — Articolo 7 del capitolato di concessione — Spiegazioni personali del deputato Bertolini e repliche del ministro dei lavori pubblici — Relazione del deputato Bianchetti sull'accertamento delle distanze pel collocamento dello scalo in Torino — Opinioni del deputato Valerio Lorenzo — Proposizione del deputato Bianchetti — Osservazioni del deputato Bosso — Nuove spiegazioni del ministro suddetto — Proposizione del deputato Cavour Camillo — Considerazioni del deputato Sineo — Parole del deputato Di Revel in appoggio del suo emendamento — Considerazioni dei deputati Bellono e Menabrea — Chiusura della discussione — Sotto-emendamento del deputato Lanza all'emendamento del deputato Di Revel sull'articolo 7 del capitolato di concessione — Approvazione di quest'emendamento.*

La seduta è aperta alle ore 4 1/2 pomeridiane.

**CAVALLINI**, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente, ed espone il seguente sunto di una petizione ultimamente pervenuta alla Camera.

4563. 150 individui, accennando al grave danno che verrebbe arrecato a tutta la regione occidentale della città di Torino che si stende dalle vie Bellezia e del Fieno sino all'estremità del borgo di San Donato, qualora non venisse in Valdocco o sue vicinanze stabilito lo scalo della strada ferrata da Torino a Novara, protestano contro ogni asserzione, la quale tenda ad insinuare che colla costruzione di detto scalo si verrebbe a favorire gl'interessi d'un solo individuo.

### ATTI DIVERSI.

**PRESIDENTE.** La Camera non essendo in numero, si farà l'appello nominale.

(Da questo risultano assenti i seguenti deputati):

Agnès — Bachet — Balbo — Barbier — Benso Giacomo — Berghini — Bersani — Bianchi Alessandro — Dlane — Bolmida — Bona — Brofferio — Bronzini — Brunier — Burraggi — Campana — Carquet — Carta — Cavour Camillo — Cavour Gustavo — Chiarle — Chiò — Cornero — Correnti — Corsi — Cossato — D'Aviernoz — D'Azeglio — Del Carretto — Demartinel — Depretis — Falqui-Pes — Ferraciu — Franchi — Gandolfi — Garibaldi — Gianolio — Jaillet — Jacquemoud — Justin — La Marmora — Leotardi — Martinet — Martini — Menabrea — Moffa di Lisio — Mongellaz — Nieddu — Pallieri — Parent — Pellegrini — Pernati — Pernigotti — Pescatore — Petitti — Pinelli — Polliotti — Polto — Ravina — Ricci Giuseppe — Roberti — Rulfi — Sauli Damiano — Simonetta — Sineo — Siotto-Pinor — Spano — Spinola — Tecchio — Tuveri — Valerio G. — Viora — Zirio.

La Camera essendo in numero pongo ai voti il processo verbale.

(È approvato.)

Il deputato Michelini scrive chiedendo un congedo sino alla metà del corrente mese.

(È accordato.)

### SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA STRADA FERRATA DA TORINO A NOVARA.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del progetto di legge per la concessione della strada ferrata da Torino a Novara.

La discussione era all'articolo 7 del capitolato di concessione sul quale il deputato Di Revel aveva proposto un emendamento.

La parola spetta al deputato Bianchetti.

**BERTOLINI.** Io aveva domandato la parola per un fatto personale.

**PRESIDENTE.** Se si limita al fatto personale, io gli darò la parola; ma se intende di parlare, come si proponeva di fare l'altro giorno, sul merito della questione, io non gliela posso concedere. La scriverò solo per parlare al suo turno.

**BERTOLINI.** Naturalmente; parlando del fatto personale, avrò a toccare di questa questione, ma ne parlerò solo in quanto ha rapporto al fatto personale.

**PRESIDENTE.** In tal caso le do facoltà di parlare.

**BERTOLINI.** Io non ho nulla a ritrattare delle parole dette nella tornata di sabato, solo mi duole che il ministro mi abbia fatto dir cose che non ho detto, e che abbia voluto far credere aver io avute intenzioni che non aveva. Egli dice aver io posto in dubbio la sincerità, la probità, la buona fede dei membri del Consiglio speciale delle strade ferrate che opinarono per Valdocco; ma, o signori, io posso riferirmi alle parole mie che si vedranno stampate nel rendiconto della gazzetta ufficiale, ed esse dimostreranno evidentemente quanto lontano da me fosse il pensiero di ledere la riputazione di quei personaggi...

**BIANCHETTI.** Domando la parola sull'ordine della discussione.

**PRESIDENTE.** Il fatto personale ha la precedenza.

**BERTOLINI...** ed in far ciò io ho usato di un mio diritto che mi garantisce lo Statuto, quello cioè di giudicare, di ponderare gli atti degli impiegati, e me ne sono servito moderatissimamente, e prometto anche di servirme ne per l'avvenire senza alcun rispetto umano.

Il signor ministro mi ha anche detto che era cosa indecorosa e sconveniente il menomare la considerazione di cui gode, a buon diritto, il Consiglio speciale delle strade ferrate. Io potrei respingergli questa accusa con altre parole egualmente gravi; io non ho mai menomato la considerazione di verun corpo, e meno ancora quella del Consiglio speciale delle strade ferrate, io ho addotto i motivi per i quali io credevo che la maggioranza di quel Consiglio non dovesse avere quel peso che in difetto di quei motivi stessi dovrebbe avere.

Del resto, io dirò al signor ministro che piuttosto sconveniente e indecoroso si fu l'aver negato al signor Peyron, ingegnere del comitato di Porta Palazzo, come ha fatto il signor ministro, la visione del piano della strada da Torino a Novara, e concederlo poi gentilissimamente all'ingegnere che scrisse a favore degli interessati di Valdocco, cioè al signor Davicini.

La possibilità poi da me accennata, che il signor ministro abbia potuto influire moralmente sui membri che facevano parte del Consiglio speciale delle strade ferrate, non era motivo per cui il signor ministro mi appuntasse di menomare le considerazioni a cui hanno diritto quei membri, perchè questa possibilità dell'influenza ministeriale è supposta virtualmente da tutte le leggi fondamentali dei popoli che si reggono a libertà. Di fatto, in tutte le leggi di questi popoli, o fondamentali o organiche, è stabilito che nessun impiegato possa essere nominato rappresentante della nazione, oppure che il numero dei rappresentanti della nazione appartenenti alla classe degli impiegati sia limitato: ed è appunto quello che avviene da noi, ove la legge elettorale limita il numero degli impiegati deputati al quarto del numero totale di questi ultimi.

Ciò, o signori, prova evidentemente che la legge suppone che il Ministero possa esercitare influenza, possa premere moralmente sugli impiegati. Del resto mi pare poi tanto più strano che il signor ministro si sia risentito delle mie parole, inquantochè non istà molto bene nella sua bocca il sostenere che il potere esecutivo non esercita alcuna pressione morale sugli impiegati, mentre tutti sanno il caso assai recente di un impiegato deputato il quale fu dimesso dalla carica che occupava, perchè in una pubblica discussione di questa Camera aveva pronunciata una frase che era spiaciuta al Ministero. Voglio dire, o signori, della demissione data al consigliere Ravina, a malgrado che egli fosse protetto dallo Statuto. (*Movimento*)

Il signor ministro mi mette anche in contraddizione con me stesso, dicendomi che se io aveva sostenuto che la Camera ha il diritto di giudicare anche delle questioni d'arte, sebbene molti membri di essa non siano uomini tecnici, non poteva egualmente non dare molto peso al voto della maggioranza del Consiglio speciale delle strade ferrate, tuttochè alcuni suoi membri non fossero uomini d'arte.

La contraddizione non esiste fuorchè nell'immaginazione del signor ministro, imperocchè io ho detto che veramente non si poteva aver tanto riguardo alla opinione di quei membri del Consiglio speciale della strada ferrata, i quali non erano persone tecniche, perchè la Commissione della Camera

o per esprimermi più esattamente e colle parole stesse del signor relatore, la maggioranza di tre contro due, più uno, aveva evidentemente consultato quel Consiglio speciale come corpo d'uomini d'arte o tecnici, come appare dai quesiti che ad esso si fecero.

Per contro noi giudichiamo come giudica un gran giuri non come uomini d'arte, poichè qui la questione d'arte s'intreccia in ben altre quistioni di politica, di economia, di giustizia.

Il ministro poi mi ha regalato una patente d'ignorante delle regie patenti del 13 febbraio 1845, le quali sono la legge organica del Consiglio speciale delle strade ferrate, quando ho detto che il cavaliere Barbavara non poteva votare in quel Consiglio. Egli disse che quella legge dà al ministro, sempre quando egli lo creda utile, la facoltà di chiamarvi persone estranee affinchè diano il loro voto anch'esse.

Ma il signor ministro è in grande errore, ed ha obliato affatto quella legge, poichè da essa non gli è punto attribuita siffatta facoltà.

Essa stabilisce soltanto che nei casi eccezionali, nei casi cioè in cui il ministro voglia circondarsi di maggiori lumi, potrà chiamare nel Consiglio persone le quali non facciano parte del corpo speciale delle strade ferrate, ma affinchè diano solo un voto consultivo, e non già deliberativo. Ora è noto che le persone le quali intervennero nel Consiglio del quale si parla, hanno emesso un voto non solo consultivo, ma deliberativo, sebbene non tutti fossero membri del Consiglio delle strade ferrate.

Io non intendo abusare più a lungo della pazienza della Camera, e nemmeno del titolo pel quale mi fu concessa la parola; ma mi riservo di prenderla quando si tratterà della questione principale che è sottoposta alla Camera e per isvolgere a suo tempo il mio emendamento.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Il deputato Bertolini ha detto che ha nulla a ritrattare quanto al discorso da lui fatto nell'ultima tornata della Camera; ed io per mio conto lo assicuro che nulla ho parimente a ritrattare riguardo alla risposta datagli.

Se la Camera ha ancora presente il discorso del deputato Bertolini, io le domando se le cose da esso dette non erano inesatte, e sconvenienti inoltre rispetto a molti membri del Consiglio speciale delle strade ferrate. Faccio altresì presente che avrei potuto indicare, se la memoria mi sovveniva, altre circostanze per dimostrare sempre più l'assoluta insussistenza delle sue allegazioni; e prima di tutto, circa il fatto di cui egli mi accagionava, cioè d'aver incaricato il signor ispettore Carbonazzi di riferire sui quesiti relativi a questa pratica fatti dalla Commissione della Camera, io non mi ricordai allora di rispondere che diedi tale mandato al suddetto ispettore dopochè un altro membro del Consiglio avendo ritenute le carte per un giorno, si avvisò che le medesime richiedevano uno studio a cui egli non poteva immediatamente attendere, e perciò mi segnò per lettera che, vista l'importanza di spedire sollecitamente l'affare, per non trovarsi egli in grado di usare la necessaria sollecitudine, gli avrei fatto cosa grata di delegarne la relazione ad un altro ispettore, e quello scelto da me si fu precisamente uno di quelli che non avevano votato colla maggioranza.

Da ciò risulta adunque avere io sin da principio dimostrato come fosse mia positiva intenzione di ricercare l'imparzialità del voto che stava per pronunziare il Consiglio.

Mi appuntò inoltre il deputato Bertolini di aver negato visione del progetto all'ingegnere Peyron, e di averla per contro accordata all'ingegnere Davicini. Siccome io non era punto

alieno dal renderlo di pubblica ragione, così non aveva difficoltà di sorta a farlo conoscere; ma siccome il progetto non stette continuamente al Ministero, così il caso volle che quando il signor Peyron fu a domandarne visione, il progetto era fuori della segreteria, motivo per cui non potei comunicarglielo: ciò è così vero che, quando si presentò nello stesso oggetto il signor Davicini, che io non avevo mai visto nè conosciuto, non esitai un istante a permettergli la richiesta visione del progetto, a condizione soltanto che ne sollecitasse l'esame.

Ciò dimostra con quanta facilità io abbia concesso a chi lo desiderò la facoltà di vedere questo progetto. Dirò di più che non solo ad ingegneri, ma ad altre persone ancora a me ignote, io permisi l'esame del progetto, perchè queste persone mi furono presentate da conoscenti ed amici. Citerò ad esempio due signori di Vercelli; se non erro, che, venuti a Torino espressamente per visitare il progetto, io ne accordai loro prontamente visione. Se dunque io ho rifiutato a qualche comunicazione del progetto, si fu perchè il medesimo non era più nelle mie mani. Se il deputato Bertolini vorrà informarsi, saprà che, sempre quando si tratta di lavori per cui non è necessaria la segretezza, non ne viene mai al Ministero dei lavori pubblici rifiutata visione.

L'onorevole deputato, parlando dei popoli che si reggono a libertà, fece un'applicazione troppo larga, mi pare, del principio che, per evitare l'influenza governativa, nelle Camere dei rappresentanti, è d'uopo limitare il numero degli impiegati sedenti nella medesima.

Questa massima generale, applicabile alla costituzione organica di un corpo legislativo, di un'assemblea deliberante non lo può essere egualmente ad un corpo consulente esclusivamente governativo, che vuol essere composto di funzionari che pella specialità delle loro cognizioni legali ed amministrative sieno in grado di dare consigli e pareri al Governo in tutti quegli affari di alta importanza su cui, o per disposizione di legge o di propria volontà, il Ministero li consulta.

Se potesse ammettersi l'influenza o la pressione del Governo su questi corpi collegiali, o se dovessero perciò da essi venir esclusi gli alti funzionari, bisognerebbe sopprimere assolutamente tutti i corpi consulenti, poichè non si avrebbe più fiducia in alcuno di essi, massime quando (come nel Consiglio speciale delle strade ferrate) il ministro ne è presidente. Egli è dunque assurdo il voler applicare il principio sancito dallo Statuto, che nella Camera dei deputati il numero degli impiegati non debbe oltrepassare un certo limite, ai Consigli o Congressi governativi ed unicamente consulenti, siano o non sieno presieduti dal Ministero stesso.

Quanto al Consiglio speciale, io non posso che ripetere essere desso costituito d'uomini d'arte e di amministratori, e che quando la Commissione della Camera ha chiesto il parere del medesimo, non intese consultare un Congresso d'uomini tecnici, ma sibbene un Consiglio qual è misto d'amministratori e d'ingegneri.

Date queste spiegazioni, non mi rimane che pregare la Camera a voler richiamare la sua attenzione sulle cose che ha dette il deputato Bertolini e apprezzarle al loro giusto valore.

**PRESIDENTE.** La parola spetta al deputato Bianchetti per una relazione della Commissione.

**BIANCHETTI.** Signori, il voler tener dietro a tutte le fasi che subirono le misure relative alle distanze delle due stazioni di Valdocco e di Porta Italia, sarebbe, a mio giudizio, il far perdere inutilmente il tempo alla Camera. Per altra parte io non ho altro incarico dalla Commissione se non se di ri-

ferire quelle tali misure che furono ammesse dalla medesima.

E qui debbo notare che nella Commissione vi fu accordo, come già accennai, sino a certi determinati punti, e che, da quei punti in là, vi fu disaccordo, segnatamente tra due membri della Commissione, i quali si occuparono in modo particolare di questa questione. Io vi espongo dunque a seconda dell'incarico avuto dal relatore e dalla Commissione le risultanze concordate colla Commissione stessa.

**Stazione di Valdocco.** Dal centro di piazza Emanuel Filiberto alla porta d'ingresso della stazione di Valdocco, metri 1196; risultanti di queste cifre parziali, cioè: dal centro di piazza Emanuel Filiberto al centro del *rondò* di Valdocco, metri 1064; da quel punto all'altro punto corrispondente al centro della porta della stazione sull'asse della contrada scorrente lungo la stazione stessa, metri 122; da quel punto della strada alla porta d'ingresso della stazione, metri 10. Totale 1196.

**Stazione di Porta Palazzo.** Dal centro suddetto di piazza Emanuel Filiberto all'estremità del fabbricato dell'Aurora, metri 833. La differenza sulla quale la Commissione cadde d'accordo è di 363 metri, deducendo però da questi la maggior distanza assegnata alla stazione di Valdocco dal Congresso delle strade ferrate (non dalla Commissione), che è di 190 metri...

**BOSSO.** Ora non parla a nome della Commissione.

**BIANCHETTI.** Faccio osservare al deputato Bosso che io parlo precisamente dietro le risultanze dei documenti annessi alla relazione della Commissione, ed acconsentite dalla medesima.

Noi abbiamo veduto che il Congresso ha basato il suo giudizio sulla preferenza da darsi alla stazione di Valdocco, ritenendo che la differenza della maggiore distanza di questa stessa stazione non fosse che di 190 metri, mentre da altri si diceva che doveva essere di molto maggiore. Ora io ho indicata la differenza sulla quale la Commissione è stata d'accordo ed è quella di 363 metri; ma da questi bisogna dedurre i metri 190 già ammessi dal Congresso delle strade ferrate, ed avremo così una differenza di soli 173 metri, tra la maggiore distanza fin qui ammessa dalla Commissione, e quella come sovra ritenuta dal Congresso delle strade ferrate. Ed è qui che incomincia il dissenso della Commissione.

**PRESIDENTE.** La parola spetta al deputato Valerio.

**VALERIO LORENZO.** Io credeva di aver chiesta la parola dopo il deputato Cavour.

**PRESIDENTE.** Siccome il deputato Cavour non c'è, essendo egli iscritto dopo, egli è perciò che gli aveva data la parola.

**BIANCHETTI.** Desidererei fare ancora qualche osservazione.

Io aggiungo ancora una parola a quanto ho detto. Ridotta la distanza a questo punto, io domando alla Camera se crede di occuparsene ulteriormente non ostante la piccola differenza che esisterebbe (ed ora parlo per conto mio proprio), tra i miei calcoli e quelli del deputato Bosso, giusta la memoria che egli ha consegnata...

**PRESIDENTE.** (*Interrompendo*) Le osservo che le era stata data la parola per parlare a nome della Commissione; se intende poi di parlare per conto suo particolare, allora l'avrà a suo tempo.

La parola spetta al deputato Valerio.

**VALERIO LORENZO.** Poichè il divorzio è stato annullato, io ne sono lietissimo, perchè potrò appoggiare la proposta del deputato Revel, senza che si parli di un nuovo

connubio ed io l'appoggio con tutto l'animo, perchè credo che essa sia degna di ogni considerazione e debba accettarsi da tutte le parti della Camera.

Sonosi elevate gravi questioni, sono insorti molti dubbi i quali hanno fondamento sopra cose dell'arte, e noi vedemmo testè sopra una nuova relazione riferirci il medico Bianchetti, membro della Commissione, e darci dei risultati e dei calcoli che paiono contrastati dall'ingegnere Bosso, membro della stessa Commissione.

Io credo che la convenienza accennata dall'onorevole deputato di Torino, l'onorevole Revel, che il municipio di Torino sia interrogato sopra questa grave questione, non abbia d'uopo di grande dimostrazione.

Una città che tocca oramai 150 mila abitanti, che vede ogni giorno crescere la sua popolazione, la quale è destinata a ricevere la maggior parte dei viaggiatori che percorreranno la ferrovia da Torino a Novara, parmi necessariamente debba essere consultata, quando non avesse già acquistato questo diritto colla larga somma che consacrava alla costruzione della strada medesima.

Del resto la Commissione non prese ad esaminare che due soli piani, ed io credo che non sono soltanto due i piani che debbono esaminarsi riguardo al collocamento della stazione di Torino. Egli è verissimo che la ragione naturale indica che una strada che venendo da Novara giunga a *Porta a Italia*, come stranamente viene chiamata, debba avere la sua stazione alla porta medesima.

Le ragioni per cui la Commissione si attenne alla regione Valdocco credo non si debbano per ora esaminare, perchè se sarà respinta la proposizione dell'onorevole Revel, verrà necessariamente quest'esame quando la Camera sarà costretta a scegliere tra Valdocco e *Porta d'Italia*. Se invece viene accettato l'emendamento dell'onorevole Revel, noi evitiamo una questione tecnica, questione difficile e noiosa, questione in cui si alzano voci che possono credersi preoccupate da interessi personali, e le questioni di simil natura la Camera deve sempre cercare di evitarle con ogni sua possa.

Ma che la relazione di questa questione non sia matura, e che debba essere rinviata ad una Commissione la quale la studi sotto tutti i rapporti, e specialmente sotto i rapporti economici, io lo veggio da ciò che molte proposizioni che mi paiono contrarie alla stazione di *Porta Palazzo*, ed anche a quella di Valdocco non vennero prese ad esame nè dal Ministero, nè dalla Commissione.

Ora, son pochi giorni, l'onorevole Menabrea, di cui in questa circostanza posso lodare i pensieri senza timore di connubio di sorta (*Risa e bisbiglio*), indicava un piano, il quale parmi degno di moltissima considerazione. Egli segnava una linea, dietro la quale la strada ferrata abbracciando in un semicircolo la città di Torino, andrebbe a raggiungere lo scalo centrale di *Porta Nuova*.

Questo piano mi piacque moltissimo; ma siccome io non sono uomo d'arte, così non mi fermo lungamente sopra questa proposizione, in quanto che non credo che la mia opinione possa avere gran peso. Però ho udito parlare con molta lode della utilità che questo piano di stazione raggiungerebbe, e ciò da uomini speciali nell'arte e perfettamente disinteressati nella questione.

Avvi poi un altro piano, il quale parmi sia stato senza motivo lasciato in disparte, ed è quello proposto fin da quando s'intraprese la costruzione della strada ferrata da Torino a Genova, cioè quello di stabilire lo scalo principale sull'area occupata presentemente dalla cittadella.

Quel piano fu accolto con plauso universale, l'opinione

pubblica lo adottò pienamente, ed io non so perchè sia stato trascurato.

Però la ragione dei tempi ne dà una sufficiente spiegazione; allora eravamo retti da un Governo assoluto, ed in quei tempi le cittadelle erano argomento più grave che non lo sono attualmente, e specialmente poi le cittadelle che non sono rivolte verso i nemici, ma contro i cittadini.

Io non saprei trovare altro motivo, per cui il piano dello scalo centrale sul terreno della cittadella sia stato scartato se non perchè al Governo assoluto conveniva conservare quella vecchia fortezza, la quale, inutile contro i nemici esterni, potrebbe solo servire contro i Torinesi, che, vivaddio, di questi argomenti non daranno mai ragione di farne uso!

Lo scalo sull'area della cittadella presenterebbe molti vantaggi. Siccome il Governo assoluto aveva imposto che sui terreni adiacenti alla cittadella non si potessero costruire fabbricati, la natura delle cose operò in modo che la città quasi ora la ricinge colle sue case da tutti i lati, cosicchè quando in quel luogo fosse collocato lo scalo centrale, esso diverrebbe naturalmente il centro di Torino, e noi avremmo quello che con grave dispendio cercarono troppo tardi di ottenere altri capitali, cioè lo scalo centrale delle loro ferrovie nel centro della città.

Nè io penso che questo solo sia il vantaggio che se ne ritrarrebbe, un altro molto più grande se ne potrebbe ottenere, ed è che esso servirebbe non solo per le strade di Novara e di Susa, ma per tutte quelle già costrutte, o da costruirsi nell'avvenire. Nè mi si dica che le strade le quali appartengono a società private devono avere uno scalo separato; il Ministero ha già superato questo argomento quando ha adottato che la strada di Savigliano l'avesse nel luogo medesimo che quella di Genova, e più quando lasciò travedere, anzi diè pegni in iscritto che non avrebbe nessuna difficoltà ad ammettere che le strade di Bra e di Pinerolo facessero capo allo scalo di *Porta Nuova*.

Ed io credo che, adottando per questo scalo l'area della cittadella, esso potrebbe aver tale ampiezza, e uno sviluppo così grande, che tutte le strade ferrate presenti e future vi potrebbero essere facilmente coordinate senza alcun danno, anzi con grande vantaggio del pubblico servizio.

Se però taluno mi obietta che non convenga il mutare lo scalo di *Porta Nuova*, io risponderei essere notorio che la costruzione di quello scalo fu dichiarata temporaria e provvisoria; inoltre la sua superficie attuale, a detta degli intelligenti, non basterà al commercio di Genova e sarà forse appena bastante ai magazzini di carrozze, di vagoni, ed ai laboratorii. Quindi, lasciati sussistere gli attuali fabbricati a quest'uso, si potrà trasportare con utile di tutti questo scalo alla cittadella sia pei viaggiatori che per le mercanzie. Nè la spesa maggiore sarà una obbiezione seria. Io anzi la credo minore; tuttavia quand'anche maggiore fosse, l'aumento del prezzo dei beni demaniali attorno la cittadella, i quali sono molti, salirebbe a tal somma per cui non solo sarebbe compensata ogni maggiore spesa, ma ne avrebbe inoltre grande sussidio il pubblico erario. Così, se le ferrovie producono profitto, questo non tornerà a solo bene di pochi felici proprietari di suolo, ma sarà un bene generale.

Nè questi ancora sarebbero i soli benefizi che dal collocamento di questo scalo potrebbero derivare; io ritengo che, aumentandosi la popolazione di Torino, svolgendosi le sue ricchezze, crescendo l'attrazione dei capitali dentro la medesima, sentirà una volta il paese la necessità di dare a Torino un porto franco, ed io credo che il terreno adatto per un



porto franco della città di Torino sarebbe appunto il terreno della cittadella, il quale potrebbe facilmente guardarsi con una linea di vigilanza di poco costo.

Io non voglio entrare nella questione dei porti franchi; altre volte la Camera ne ha discusso ed ha già dato a questo piano, a questo avviamento alla libertà di commercio la sua approvazione.

Ma siccome ho già detto, oltre a tutti questi vantaggi, il collocamento dello scalo centrale avrebbe ancora quest'altro di accrescere di gran lunga il valore dei terreni degli spalti della cittadella che il Governo vi possiede ed ha già dichiarato di voler cedere alla fabbricazione.

Chiunque conosca Torino e si faccia a gettare un colpo d'occhio sopra un piano della nostra città, vedrà come le nuove fabbricazioni tendono di preferenza a volgersi verso quella parte che è la più salubre ed ove conferiscono meglio all'ingrandimento normale e regolare della città. Insomma non avvi ragione per cui si debba posporre quel luogo, ove le costruzioni sarebbero molto più a buon mercato, a quelli ove le costruzioni sarebbero invece molto più costose pei sollevamenti che occorrono, attesa la bassura dei terreni, lavori che costerebbero somme enormi, ed ove non sarebbe neanche al sicuro la salute dei cittadini.

Queste ragioni che io non ho tentato di svolgere alla Camera, ma che ho appena delineate, dovrebbero, mi pare, essere ampiamente studiate dalla Commissione a cui sarebbe rimandato il giudizio di cui si tratta.

Io penso che la Camera debba pertanto accettare l'ordine del giorno dell'onorevole Di Revel come quello che, stabilendo degli estremi nella questione, indica appunto a quali condizioni il Parlamento intendà che sia stabilito questo scalo.

Cotesta deliberazione lascia a maggiori studi, a più sincera elucubrazione, ed ai corpi più speciali la decisione di una questione la quale, non interrogato il municipio, nello stato attuale di divergenze, senza studi, potrebbe avere una soluzione non degna di un Parlamento nazionale.

**PRESIDENTE.** La parola è al deputato Camillo Cavour.

**CAVOUR CAMILLO.** Siccome il deputato Bianchetti voleva fare una proposta, alla quale io mi accosterei, cedo il mio turno di parola al medesimo, e mi riservo di parlare al suo.

**BIANCHETTI.** Io intendo appunto di parlare intorno alla proposta dell'onorevole deputato Di Revel. Io ponderai con molta attenzione l'articolo addizionale da lui proposto; mi sono fatto ad esaminare quale sarebbe la portata del medesimo e quale interpretazione sarebbero in diritto di dargli i fautori dei diversi scali, che si contendono a vicenda la preferenza, quando fosse dalla Camera approvato.

Il favore col quale venne accolto quell'articolo, anche da coloro che propugnano lo scalo di Porta Palazzo, al quale in mio senso non gioverebbe gran che, m'induce a farlo argomento di alcune osservazioni; e qui debbo anzi tutto dichiarare che sono ben lontano dall'attribuire alle intenzioni dell'onorevole preopinante gli effetti che io suppongo potrebbe partorire quando fosse tal quale approvato il suo articolo, sebbene io sia più che ogni altro persuaso che, ove le sue intenzioni nel proposito coincidessero per avventura col mio concetto sui suoi effetti futuri, egli, con quella lealtà che altamente lo distingue, si affrettarebbe di dichiararlo.

Ciò premesso, io chiedo a me stesso: la disposizione di quest'articolo è essa tale da far prevalere la scelta della località oltre Dora, per il collocamento dello scalo della ferrovia di Novara? Signori, io non esito a rispondere che no, e mi faccio ad addurne i motivi.

L'articolo addizionale stabilisce che lo scalo sia ulteriormente determinato dal Governo, sotto però l'osservanza di alcune condizioni.

Lascio per ora la prima, consistente nelle parole *sentito il municipio*, e passo alla seconda che è questa: *ed a seguito di un'inchiesta amministrativa intorno al sito, ecc.*, la quale l'onorevole proponente nel suo sviluppo disse poi dovrebbe affidarsi ad una Commissione mista d'uomini tecnici e non tecnici.

Riguardo a questa condizione credo dover osservare che per Porta Palazzo non si ha bisogno di alcuna inchiesta, ed infatti:

O si parla della parte tecnica della proposta Commissione d'inchiesta, e per le ragioni svolte ieri dal signor ministro non è il caso, perchè ognuno di noi ha potuto convincersi solo consultando il parere stampato dai tre ispettori dissenzienti, che essi dissentirono meno per considerazioni tecniche, che non per considerazioni d'altro genere, che ormai possono essere nell'appreziazione di uomini anche non tecnici e di noi tutti.

O si parla della parte non tecnica della Commissione, e per gli stessi motivi ora detti, dopo i tanti opuscoli e tipi stampati che furono distribuiti in questi giorni e dopo le cose dette e che si diranno forse ancora alla Camera si può essere convinti che sarebbe inutile il demandare all'esame di altri una questione, sulla quale i deputati possono, con più che sufficiente cognizione di causa, pronunciare essi stessi, per quanto poco abbiano letto o sentito delle cose sin qui stampate e dette.

Doveva dunque conchiudersi che per Porta Palazzo non vi ha bisogno d'inchiesta amministrativa.

Vengono dopo queste altre condizioni, « sotto il rapporto complessivo dell'economia nella spesa, della pubblica igiene, del maggior comodo e vantaggio dei viaggiatori e del commercio, non che di armonia col piano d'ingrandimento e di ornato della città di Torino. » Le quali tutte per fare più presto metto in un sol fascio e dico che, se a prima giunta può sembrare che si racchiudano in esse motivi militanti in favore di Porta Palazzo, s'illuderebbe però chi confidasse troppo nei medesimi. L'economia nella spesa della costruzione della linea e della stazione non vuole essere valutata soltanto nel presente sibbene anche nell'avvenire, nella necessità che si avrà in tempo non remoto di congiungere le diverse stazioni (senza parlare della maggiore spesa che si incontrerebbe per passare da una ad un'altra stazione, perchè il Comitato di Porta Palazzo ha offerto di sostenere questa eccedenza di spese), e accennerò solo a quelle maggiori di esercizio della linea di congiunzione, alle quali non istà nè potrebbe stare innanzi il Comitato di Porta Palazzo, sicchè a questo riguardo la convenienza di collocare la stazione in quel luogo è più che problematica, come lo è quella del maggior comodo e vantaggio dei viaggiatori e del commercio; il che del resto la Camera potrà giudicare sin d'ora cogli elementi ch'ella ha sott'occhio.

La pubblica salute inoltre non istà meglio all'Aurora che a Valdocco. Se ben mi ricordo, l'onorevole Bellono parmi abbia detto nella Commissione che Valdocco nulla ha da invidiare all'Aurora, nè può essere altrimenti, perchè lo scalo a Valdocco sarebbe di 11 metri più elevato di quello dell'Aurora.

Noti la Camera che io accenno a questa circostanza per farle osservare che la condizione messa nell'articolo dall'onorevole Di Revel, una volta che fosse approvato, implicherebbe di necessaria conseguenza che si dovesse scegliere una

tutt'altra località, da quella di oltre Dora che mi farò poi ad indicare.

Nè altrimenti può essere se già prima e sin da quando non si pensava allo scalo di una ferrovia, il municipio torinese approvava un piano d'ingrandimento di quel quartiere.

L'armonia poi col piano d'ingrandimento e di ornato della città non si va sicuramente a cercarla oltre la Dora. A quale scalo gioverebbe dunque di più l'adozione del proposto articolo addizionale?

Io credo non vi possa essere dubbio che la sua adozione implicherebbe, come diceva, l'adesione della Camera all'opinione di coloro che vorrebbero fare una sola stazione a Porta Nuova, contro la quale si pronunciò unanime il Congresso speciale delle strade ferrate e la maggioranza della Commissione; oppure farebbe rivivere le speranze di coloro che molto giudiziosamente, come osservava l'onorevole Valerio, volevano fosse lo scalo di Genova collocato nelle vicinanze della cittadella.

Io non saprei per verità, allo stato attuale delle cose, fin dove sussisterebbero queste speranze; però agli occhi miei è un fatto certissimo che per quest'ultima località starebbero tutte le condizioni comprese nel ripetuto articolo dell'onorevole Di Revel.

Là infatti io trovo il bisogno di un'inchiesta amministrativa, o governamentale, perchè colà nulla si sarebbe fatto sin qui, mentre abbastanza si fece per Porta Palazzo. Là io trovo il complesso dell'economia della spesa, della comodità e vantaggio dei viaggiatori e del commercio, perchè colà si concentrerebbero in una le diverse stazioni. Là finalmente trovo per eccellenza l'armonia col piano d'ingrandimento, e di ornato della città di Torino.

Giunto a questo punto, se io dovessi aprire intiero l'animo mio, dovrei aggiungere che probabilmente è nelle adiacenze della cittadella, che anche il municipio torinese vorrebbe concentrare le stazioni.

Questa è una mia supposizione in cui mi ridusse l'incidente sollevatosi sul silenzio del municipio in questa vertenza.

Questo mi fa pure supporre le spiegazioni, se ho bene inteso, date dall'onorevole Bellono sul voto emesso dal municipio in seguito al rapporto di un'apposita Commissione incaricata di esaminare se il municipio avesse ad occuparsi della preferenza ad accordarsi allo scalo di Porta Palazzo.

Sebbene allo stato attuale delle cose e dopo quanto disse il ministro, poca speranza si possa concepire di vedere concluse a questo riguardo le intelligenze del municipio col Governo, non è impossibile tuttavia, a mio giudizio, conciliare le cose in modo da affrettare la costruzione della strada che si attende con tanta impazienza, e nello stesso tempo da lasciar campo ad ulteriori studi per accertare se sia ancora al giorno d'oggi conveniente di concentrare presso la cittadella tutte le stazioni, oppure di trasportare alla cittadella quella di Valdocco.

Io impertanto nel desiderio di stabilire, a preferenza di Valdocco stesso, la stazione in vicinanza della cittadella, propongo il seguente articolo desunto in gran parte da quello del deputato Di Revel, secondo il quale però verrebbe fin d'ora stabilito che si debba passare colla strada ferrata sulla sponda destra della Dora.

Il mio emendamento sarebbe così concepito:

« I lavori però di costruzione di Torino segnati nel sito, che fu determinato dal Consiglio speciale delle strade ferrate in adunanza del 28 febbraio 1852, cioè al punto segnato col numero 2 nel piano Woodhouse, saranno per quanto è pos-

sibile ritardati onde aver tempo di studiare il modo di collocare la stazione di Torino nelle adiacenze della cittadella od in quell'altro sito sulla destra sponda della Dora che verrà ulteriormente determinato dal Governo, sentito il municipio di Torino, ed in seguito ad un'inchiesta amministrativa avuto complessivo riguardo all'economia delle spese, alla pubblica igiene, al maggior comodo e vantaggio dei viaggiatori e del commercio, non che all'armonia col piano d'ingrandimento e di ornato della città di Torino, ed avuto eziandio riguardo al concorso pecuniario che fosse per dare il municipio stesso di Torino. »

Io escludo nel mio emendamento la necessità di studi al di là della Dora, perchè voglio venire sulla destra della Dora stessa; preferisco le adiacenze della cittadella a quelle di Valdocco per tutte le ragioni che si sono dette. Ho conservate le parole, *sentito il municipio di Torino*, per questo motivo, cioè nell'ipotesi che si credesse dalla Commissione d'inchiesta che sarà nominata di sopprimere la stazione attuale di Porta Nuova per farne una sola che tutte le altre riunisse alla cittadella, perchè in questo caso il municipio di Torino dovrebbe concorrere a parte delle spese e dei sacrifici che lo Stato farebbe per stabilire in quella località un'unica stazione nel modo stesso col quale gli interessati di Porta Palazzo avrebbero offerto di concorrere, nel caso che si facesse la stazione nel luogo da essi indicato, così mi pare che dovrebbe concorrere l'erario municipale per i comodi e gli abbellimenti che sarebbero recati alla città.

Egli è per questo motivo che io ho voluto conservare che sia sentito l'avviso del municipio di Torino e che ho aggiunto « avuto eziandio riguardo al concorso pecuniario che fosse per dare il municipio stesso. »

**PRESIDENTE.** Prego il deputato Bianchetti di deporre sul banco della Presidenza il suo emendamento che così ne darò lettura alla Camera.

Darò lettura dell'emendamento Bianchetti il quale consisterebbe nell'aggiungere dopo il primo alinea dell'articolo 7: « I lavori però di costruzione di quella, ecc. (*Vedi sopra*) Domando se questo emendamento è appoggiato.

(È appoggiato.)

La parola spetta al deputato Bosso.

**BOSCO.** Il signor ministro nell'ultimo suo discorso esordiva coll'accennare quali erano stati i motivi che avevano fatto trasportare la stazione da Porta Palazzo a quella di Valdocco; converrà che io dia a tale riguardo alcune maggiori spiegazioni.

Quando nell'adunanza del 13 novembre i soci promotori si riunivano, interveniva il signor Woodhouse, presentava egli stesso i piani sui quali era segnata la stazione a Porta d'Italia, quindi senza nessun eccitamento per parte del Comitato, egli, variando il primitivo progetto, attendeva allo studio di una nuova stazione sull'eccitamento dei proprietari di Valdocco. Venne quindi presentato al Comitato un piano relativo a questa nuova località. Esso non era corredato nè di profili, nè di alcune di quelle giustificazioni che mai non vanno disgiunte da simili progetti. Il Comitato, fedele osservatore dei patti preliminari, non poteva prendere iniziativa alcuna, ed a seconda dell'articolo sesto nè lasciava l'esame al ministro, nella persuasione che sarebbe poi alla società, giusta gli stessi preliminari, riservata la definitiva adozione della stazione, qualora vi fossero ragioni talmente potenti da far variare la già fissata stazione a Porta d'Italia. Il Governo operava in modo assai diverso, e con sua lettera del 6 marzo partecipava al Comitato che esso aveva definitivamente adottata la posizione di Valdocco in sostituzione di

quella di Porta d'Italia. Come a voi dissi, la scelta era stata fatta dal signor Woodhouse sulle sollecitazioni dei possessori delle terre di Valdocco.

Quali erano i motivi che avevano indotto l'appaltatore a simile mutazione? Il signor ministro già ve lo disse nel suo discorso di ieri; il principale motivo era stato l'offerta fatta dai signori di Valdocco di cedere all'appaltatore il terreno necessario alla stazione pel prezzo di 5000 lire la giornata, e che avendo trovata la sua convenienza, egli aveva proposto di collocare colà la stazione. Io concorro nell'opinione del signor ministro che realmente questo sia stato il motivo per cui l'appaltatore progettò di costruire lo scalo a Valdocco. Ed in questo l'appaltatore non trascurò il suo interesse.

Vediamo se abbia ugualmente pensato all'interesse della società, del Governo e del municipio di Torino. Io non lo credo, o signori, ed è quanto in poche parole procurerò di dimostrarvi. Con tale traslocazione si aumentò la spesa di prima costruzione a carico della società, l'aumento di spesa è ammesso dallo stesso signor Woodhouse, ma oltre alla spesa di prima formazione vi ha aumento considerevole nel successivo esercizio per le forti pendenze introdotte per passare dalla valle di Stura a quella di Dora ed all'entrare nella stazione di Valdocco. Maggiore lunghezza di 800 e più metri su tutto il movimento delle persone e delle merci. Non abbiamo per convincerene che a gettar l'occhio sui piani e profili del signor ispettore Melano, ed a paragonarli con quelli che accennano a Porta d'Italia.

Non si curò l'interesse dello Stato, giacchè sebbene remota l'esecuzione della congiunzione collo scalo di Porta Nuova, giusta l'opinione del signor ministro, tuttavia non è men vero che quando essa si effettuasse, dovendosi eseguire a spese comuni della società e dello Stato, se maggior ne riesca il dispendio è questo dallo Stato sopportato per la quota più forte. Richiamo ancora l'attenzione vostra ai piani, profili e relazione dell'ispettore Melano in data del 25 aprile scorso, contro i quali nulla avrà ad eccepire il signor ministro, e da cui risulta doversi all'uscire della stazione di Valdocco eseguire un tronco di 1100 metri, a cui succede una galleria scoperta di metri 600 con una salita di cinque millimetri per metro per circa due chilometri di lunghezza. Ognun vede a quali colossali spese dovremmo provvedere per congiungere lo scalo di Valdocco allo scalo di Porta Nuova, nè mi si potrà dire che siasi così cercato l'interesse della società e dello Stato.

Vediamo come sia preso in considerazione l'interesse del municipio. Quando si porti la stazione a Valdocco, i viaggiatori ivi giunti trovandosi separati da Torino, converrà pensare alla costruzione di due vie di comunicazione l'una verso Porta Susa, ossia verso lo sperato prolungamento di questa porta, l'altra dalla stazione al *rondò* del patibolo. Vi saranno dunque 1500 e più metri di strada da eseguirsi. Mi permetta il signor ministro di chiedergli se la spesa occorrente venne calcolata nella perizia; credo però di non errare dicendo che non se ne formò alcun calcolo. Chi eseguirà questa strada essendo limitata ogni obbligazione dell'appaltatore alla formazione dello scalo? Ne supporterà le spese la società, lo Stato, il municipio? Eppure quest'edificazioni vogliono esser fatte subito e senza attendere la remota costruzione dei tanti isolati che frappongonsi tra Valdocco e la città. Occorrono per queste comunicazioni, giusta il progetto d'ingrandimento della città, più di venti giornate di terreno, nè queste si pagheranno più in ragione di tre mila lire la giornata, come disse di aver contratto l'appaltatore l'acquisto dell'area occorrente alla stazione, ma si chiederanno 700 od 800 lire

e forse più alla tavola, ossia 70 od 80 mila lire la giornata; ciascuno può fare il calcolo dell'enorme spesa necessaria alla sola espropriazione dei terreni, oltre a tutte le altre inerenti all'apertura immediata di queste comunicazioni, e questa spesa non è più a carico dell'appaltatore, ma della società e del municipio.

Il signor ministro sarà forse in grado di rispondere su questo importantissimo oggetto. Io penso però che se il signor relatore del Consiglio speciale avesse avuto tempo di meglio ponderare la questione, e di vedere la località, certo non sarebbe sfuggito al distinto suo ingegno ed alla sua avvedutezza simile circostanza, ed avrebbe senza fallo pensato al mondo di comunicazione tra la stazione e la città di Torino. Non vi tratterrei di un altro fatto, perchè già abbastanza dilucidato da tanti stampati. Voglio dire dell'equivoco in cui incorse il signor ingegnere Carbonazzi sulla differenza di distanza tra lo scalo di Porta d'Italia e quello di Valdocco dalla piazza Emanuele Filiberto; ma mi è pur forza aggiungere qualche spiegazione a quanto disse il deputato Bianchetti, dal quale avete inteso essere quella differenza non già di metri 190, ma bensì di 368. I viaggiatori giunti alla stazione di Valdocco, debbono discendere ancora venticinque e più gradini per entrare nel fabbricato della stazione; ma i carri pel trasporto dei loro effetti e delle merci, i quali non possono discendere per le gradinate, dovranno continuare lungo il viale sino a guadagnar tale differenza di livello, e così percorreranno ancora metri 150 circa, talmentechè la distanza per le vetture e carri sarebbe di metri 500 circa più lunga a Valdocco che non a Porta d'Italia.

Ora io domando se questa differenza sia poi tanto da poco come la suppone il signor ministro, nè da apprezzarsi in una città il cui raggio dal centro agli estremi è di poco più di un chilometro.

Per tutte queste ragioni, e per quelle già tanto sviluppate dai precedenti oratori sulla infelice posizione della stazione di Valdocco, e quanto sia da preferirsegli quella di Porta d'Italia a qualunque altra tra Porta d'Italia e Valdocco, sia pel maggior comodo della popolazione di Torino e delle provincie, sia per la diminuzione di spese di prima costruzione e di successivo esercizio, sia anche avuto riguardo alla possibilità di mettersi in comunicazione colla stazione di Porta Nuova, quando col tempo si credesse utile di eseguire, io conchiudo per l'emendamento all'articolo 7 proposto dall'onorevole deputato Di Revel, il quale, senza pregiudicare l'interesse d'alcuno, lasciò tempo a maggiormente studiare quest'ardua questione sotto ogni e qualsiasi riguardo.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Risponderò poche cose al deputato Bosso.

L'argomento ch'egli ha messo innanzi è che nella valutazione della spesa di quest'impresa non si sarebbe tenuto conto di non so quanti metri di strada da lui creduta necessaria per mettere lo scalo in diretta comunicazione colla città.

A questo riguardo parmi che non siamo ancora giunti ad intenderci, e perciò gli osserverò che non credo ingannarmi nell'asserire che quel tratto di strada che viene sul prolungamento del viale di San Massimo è una delle strade stabilite nel piano della città, ed i proprietari che vogliono fabbricare lung'hessa debbono cedere il terreno per aprirla.

Non era dunque il caso di stabilire un prezzo per questa strada che va fatta per ordinamento della città stessa; il piano è approvato, i proprietari hanno quindi l'obbligo di cedere il terreno che loro spetta.

Il tenere a calcolo questa somma, equivarrebbe a portare

nei bilanci dello Stato o del municipio le spese occorrenti a costruire tutte le strade che spettano al piano d'ingrandimento della città verso quella regione. Del resto la stazione non aumenta il movimento in un solo quartiere, ma bensì in tutti i circonvicini rioni della nuova città, e quand'anche la fabbricazione andasse altrove un poco più od un poco meno celere, è certo che lungo quel viale che dà accesso allo scalo, la fabbricazione sarà molto sollecita.

Quanto a tutte le altre questioni state sollevate, mi perdoni la Camera se tornerò ad esporle, per quanto è possibile succintamente, il mio modo di vedere in questa pratica, dopo il che accetterò senza più le sue risoluzioni.

Io non ho avversato la proposizione dell'onorevole conte di Revel, che è per sè stessa giustificata da buoni motivi, se non se perchè temo che essa generi un ritardo pregiudizievole all'opera, oltrechè la stimo superflua, sembrandomi la questione oggimai così chiara da non potersi dilucidare maggiormente. Credo che l'esame di nuove Commissioni non gioverà punto alla medesima, e che se in seguito si dovrà nuovamente assoggettare la pratica alla decisione della Camera, essa si troverà allo stesso punto in cui è attualmente.

Non parlerò lungamente del punto relativo alla distanza dello scalo dalla città; dissi ieri che io non vi ho mai dato grande importanza, perchè quando si tratta di un argomento talmente grave quale è la collocazione di una stazione vicino ad una città già così grande, così popolosa, che va ampliandosi, cercando di ordinare meglio il suo perimetro, non parmi possa influire sulla decisione la distanza maggiore o minore di 40, 50 o 60 metri...

**BOSSO.** Sono 500... (*Rumori*)

Chiedo il permesso di dare una spiegazione, perchè le cose non passino poi inosservate... (*Rumori*)

**PRESIDENTE.** Prego il deputato Bosso a non interrompere l'oratore.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Il deputato Bosso dice che la distanza è di 500 metri; io credo che egli solo abbia questa idea, e m'immagino che ciò dipende, in gran parte, prima da un equivoco che è pur stato riconosciuto dalla Commissione e dallo stesso signor sindaco, e secondariamente da che si misurano le distanze dall'accesso e non dal centro delle stazioni in progetto.

Quando si parla della stazione di Porta Palazzo, che è al di là della fabbrica dell'Aurora, si calcola che il suo accesso verrà praticato in testa alla medesima. Quelli perciò che hanno voluto promuovere questa stazione, hanno detto: A questo punto giunge lo scalo, dunque di qui deve misurarsi la distanza al centro della città. Quindi si venne a Valdocco, e siccome Valdocco giace perpendicolarmente alla direzione del viale di San Massimo, motivo per cui si era segnato in un piano di massima l'ingresso alla metà della stazione nel senso di sua lunghezza, di forse 250 o 260 metri, così si è voluto dal punto d'accesso misurare la predetta distanza. Quello che decide è lo scalo; io dico che l'ingresso, che è messo in testa alla stazione di Porta Italia, e non alla metà della sua lunghezza, si può anche collocare in testa di quella di Valdocco (del che io adesso non mi occupo, perchè, secondo le disposizioni del capitolato di concessione, l'appaltatore, essendo obbligato a formare un piano definitivo, si vedrà in allora dove possa collocarsi l'accesso dello scalo), come dico, si può collocare l'ingresso alla estremità anteriore, cioè appena entrati nella stazione, tanto a Porta d'Italia come a Valdocco; se poi si crede che convenga portarlo alla metà, la percorrenza della lunghezza della stazione, sarà tanto per l'una quanto per l'altra; per l'una sarebbe esternamente,

per l'altra internamente, ma ritengo che per ambedue si possa fare tanto dentro che fuori. Ad ogni modo questo è uno degli argomenti per cui si discute senza concludere nulla; mentre la distanza, non essendo che di 60, 70 od anche 80 metri, non merita alcuna importanza in confronto di tutti gli altri argomenti che devono far decidere per una stazione piuttosto che per un'altra.

Io prego dunque la Camera di non dare a quest'incidente maggior peso di quel che merita, ma di por mente invece a tutte quelle altre considerazioni che ho avuto l'onore di esporle nella seduta di sabato.

Nel sottoporle le mie osservazioni io cercai, per quanto mi è stato possibile, di non entrare in considerazioni personali dei proprietari, cioè dei terreni in cui si è divisato di collocare la stazione; ma poichè si insiste in voler rendere personale una questione che riflette assolutamente gli interessi generali del paese, io debbo far presente che la stazione di Valdocco giova a tutta l'ampliamento del quartiere detto di Porta Susa e Valdocco, e non ad un solo od a pochi proprietari, fra cui a quello stesso che cederebbe il terreno per lo scalo di Valdocco. Di ciò fanno prova il ricorso che presentarono moltissimi proprietari di terreni in Valdocco per ottenervi collocato lo scalo, la petizione n° 4539 sporta dai proprietari di Porta Susa e Valdocco a questa Camera per lo stesso oggetto, e finalmente la dichiarazione che tengo sott'occhio di 120 proprietari a cui appartengono quasi tutti i terreni che sono compresi nell'ampliamento della città secondo il piano approvato nei quartieri di Porta Susa e Valdocco.

Dunque non sta che vi sia un solo interessato a questo scalo, mentre si vede dai ricorsi suaccennati qual numero di proprietari lo desidero; ad ogni modo io faccio astrazione da ogni riguardo di persone, non contemplo che l'area e dico che la stazione di Valdocco tende a promuovere la fabbricazione di tutto il quartiere nel quale si è determinato di estendere molto opportunamente l'ampliamento della città; a ciò si è già riflettuto da tempo, e quando è stata eccepita la depressione del suolo, la quale è tutta a vantaggio della posizione scelta per lo scalo di Valdocco.

Se non erro, la depressione relativa è di 17 a 24 metri, cioè la stazione di Porta d'Italia sarebbe più depressa di 7 metri circa che non quella di Valdocco; di che si avrà facile idea quando si consideri che il corso dell'acqua discende dalle località di Porta Susa e Valdocco verso la piazza Emanuele Filiberto, e tutti sanno che da questa piazza al ponte sulla Dora la pendenza è molto sensibile. Questa osservazione deve anche persuadere che se nel quartiere di Valdocco spira un'aria malsana, lo stesso deve essere a Porta d'Italia e forse più, perchè maggiormente basso vi è il suolo. Io però sono intimamente convinto che nè l'una nè l'altra di queste due località sono malsane, e sono certo d'altronde che la collocazione della stazione promuovendo la fabbricazione e perciò l'immediata popolazione delle medesime sopra un livello elevato, toglierà ogni pericolo d'insalubrità dell'aria.

Questi argomenti parmi che avrebbero dovuto essere sufficienti a decidere la Camera sulla preferenza di una sull'altra località, nè in verità saprei trovarne altri più gravi di quelli che ho citato nella tornata di sabato. Nelle passate discussioni si è anche parlato dei diritti acquisiti dagli abitanti di Porta d'Italia; io non so quali diritti si perfetti che imperfetti sieno lesi dalla decisione relativa allo scalo di cui si tratta.

Mi si dice che portando la stazione in Valdocco, mentre si favorisce la fabbricazione in quelle località, si pregiudica

molto a quella di Porta d'Italia. Ma, o signori, se voi vi arrestate a siffatte considerazioni, non decreterete più mai opere pubbliche come strade ferrate o simili, perchè l'inconveniente delle strade ferrate è quello di alterare le condizioni ordinarie in cui si trovano prima della loro costruzione certe località; se desiderate esempi non avete che a consultare gli annali delle strade ferrate, ed i molti giornali esteri che trattano di tali materie. Ovunque sorsero cosiffatti richiami, a cui, in nessun paese si ebbe riguardo. Certamente portando lo scalo in Valdocco, Porta d'Italia verrà privata del movimento che riceverebbe dalla strada ferrata di Novara; ma questo movimento commerciale quantunque non possa aumentare fuor di misura, sarà pur sempre maggiore dell'attuale. Ora io non vedo perchè nella mira di non diminuire il futuro movimento si abbia da produrre l'eccesso contrario di concentrarlo tutto in quel sito, con grave incomodo dei cittadini. Un onorevole membro del Consiglio municipale che era stato incaricato di riferire sulla giustezza, ed ammissibilità del ricorso di quelli di Porta d'Italia ha fatto savie considerazioni per provare che quando si tratta di accedere ad una stazione non bisogna guardare semplicemente alla distanza, ma eziandio badare ad altre condizioni che ne rendono più o meno facile l'accesso.

Ora è fatto incontestato che si dovrebbe ricercare un altro sito anche a maggior distanza purchè fosse più comodo, più spazioso, più accessibile da molte direzioni che non è il passaggio di Porta d'Italia, angusto ed oltremodo limitato.

Queste pretese di diritti acquistati si elevarono altre volte in esteri paesi, ed io fui testimone di questioni gravissime insorte per lo stabilimento nei molini di meccanismi che grandemente facilitavano la macinazione; si pretendeva che essi non potessero collocarsi che ad una determinata distanza dai molini già esistenti, costituiti con meno buoni sistemi onde non danneggiarli colla concorrenza e forse anche rovinarli compiutamente. Ma queste considerazioni non impedirono lo stabilimento suddetto, nè possono mai ritenersi atte ad arrestare il sociale e commerciale progresso, al cui confronto non reggono privati od individuali interessi.

Ora se la questione si pone in questi termini è egli più conveniente agli interessi generali, agli interessi della città, collocare la stazione a Porta d'Italia, o veramente in un sito che giovi all'ampliamento del quartiere di Valdocco o di Porta Susa? Parmi che la soluzione sia per se stessa evidente. Forse la fabbricazione sarebbe anche sollecitata a Porta Palazzo, ma lontana dal centro della città, in un sito depresso, incomodo al commercio e limitato alle sole vicinanze dello scalo, perchè in quanto al borgo io non so se eguale speranza vi possa essere. Ed infatti sono già ventidue o ventiquattro anni, o signori, che il ponte sulla Dora è fatto, che tutto il movimento da quella parte del territorio passa per quel ponte, e quel borgo non si è ampliato, e ciò per le difficoltà enormi che ha l'edificazione in quel sito; voi vedete a quale grande elevazione conviene portare le fabbriche onde venire su quell'argine, direi quasi, che conduce da piazza Emanuele Filiberto al ponte di Dora.

Pochissimo progresso per questo ha fatto la fabbricazione e pochissimo ne farebbe anche se vi si stabilisse lo scalo, meno intorno al medesimo.

Adunque domando perdono alla Camera se io ripeto che, a mio avviso, non si può provvedere meglio ai vantaggi della città che collocando lo scalo ove è stato divisato dal Governo, perchè in Valdocco la fabbricazione si farà certamente con grande sollecitudine, e in ciò mi appello anche a quanto diceva ieri l'altro lo stesso signor sindaco di Torino, il quale

rispondendomi sull'osservazione da me fattagli, di aver egli giustamente sollecitata l'approvazione del piano d'ingrandimento della città in quel quartiere, accennava esservi stato costretto dalle continue istanze di proprietari che volevano fabbricare in quel sito e dal timore in conseguenza, che la libera fabbricazione disordinasse quel buon sistema di ampliamento che il municipio aveva fissato di stabilire.

Se dunque fino da prima che si deliberasse sul piano, erano così frequenti le domande di fabbricazione, è facile immaginarsi come sorgessero prestamente gli edifici se vi sarà collocata la stazione.

Ove poi si guardi principalmente agli interessi della città, io non so veramente che altra ragione si possa cercare in contrario.

Io ho detto che, quanto alla distanza, la questione è troppo insignificante per potersene occupare.

Ho detto che quanto al livello non vi è gran depressione, nè quindi pericolo alcuno di malsania.

Ho detto che la situazione di Valdocco si presta alla maggiore opportunità di congiungere quando che sia la stazione con quella di Porta Nuova.

A questo proposito osserverai essere, non dirò impossibile, ma meno che conveniente il progetto di traslocare la stazione di Porta Nuova e neanche concentrare in essa la grande stazione della strada da Torino a Novara.

Nè posso dividere l'opinione dell'onorevole deputato Valerio, che vorrebbe riunire tutti gli scali nella cittadella. Se questo divisamento fosse stato preso in principio quando la questione era vergine, nessuno nega che smantellando tutta la cittadella vi si avrebbe avuta la miglior sede per queste stazioni, ma nello stato attuale delle cose il distruggere tutto quello che si è fatto nello scalo di Porta Nuova e non solo l'imbarcadero, ma i magazzini grandissimi, traslocare le macchine a vapore che servono al movimento dei meccanismi delle officine, atterrare tutte le fabbriche di rimesse e simili, cagionerebbe una spesa enorme, un immenso ritardo di tempo per rendere il locale della cittadella appropriato ad uso di stazione.

A tal uopo bisognerebbe prima far sgombrare tutti i militari che vi alloggiavano e perciò comprare o trovare altri locali per essi; sarebbe d'uopo procedere allo spianamento degli spalti, mutare la direzione degli ultimi tronchi di strada ferrata che vi farebbero capo come quella di Genova e di Susa.

Quanto a quella di Novara è assolutamente impossibile, se si vogliono condurre le opere con qualche sollecitudine, aspettare che si costituisca questa grande ed unica stazione. Vi sarebbe adunque enorme dispendio, perdita immensa di tempo, ed io non so come si possa in ora pensare che simile progetto abbia probabilità di successo. Per voler abbracciare un divisamento di tale grandezza, noi faremo, come dice il proverbio, « chi troppo vuole nulla stringe. »

Tutto l'utile che si può ricavare dalla cittadella si è la cessione del terreno tanto verso tramontana, come verso oriente, a cui già sarebbe deliberato il Ministero della guerra; in tal modo si toglie l'inconveniente assai grave per un paese che si regge a libertà, e per una città capitale di vedere una fortezza minacciosa rivolta verso di lei; ma perchè da questa cessione tragga vantaggio lo Stato bisogna appunto che questi terreni, abbandonati alla speculazione privata, acquistino un qualche valore, valore che non avranno se non le sarà collocata una stazione vicino.

Queste condizioni di vantaggio dello Stato io le ho considerate, ma non ho punto badato a quelle dei particolari.



Dirò ancora che fra i molti vantaggi che si avrebbero colla collocazione dello scalo proposto, devesi pur tenere conto dell'aumento che acquisterebbe l'isolato che è segnato nel piano di nuova fabbricazione e che comprende il manicomio. Tutti sanno come questo manicomio sia infelicemente collocato; tutti sentono il bisogno di mutare il sito e di cambiare la destinazione di quell'edificio. La spesa è grave, il deputato Iosti dice che questo non si farà mai, per l'ostacolo della spesa. Ora, se si colloca la stazione dove propone il Governo, io credo che il sito acquisterebbe un tal valore da poter compensare largamente il Governo delle spese di trasporto di quello stabilimento in un altro sito.

Ad ogni modo queste considerazioni io sottometto alla Camera perchè loro dia quel peso ch'ella crede; ma nel mio concetto esse sono tali che basterebbero a determinare il voto della medesima. Diffatti, dopo queste considerazioni che riflettono il valore delle proprietà demaniali, la facilità di congiungere uno scalo coll'altro, il vantaggio di ampliare il piano della città, ed altre circostanze che non verrò qui ripetendo, non so quali altre riflessioni potrà trovare la Commissione d'inchiesta che si vorrebbe istituire. Questa Commissione, oltre alle questioni da me accennate, avrebbe a sciogliere quelle che sorsero fra i proprietari dell'uno e dell'altro quartiere; queste involgerebbero la Commissione in una confusione, in un labirinto tale da poterne difficilmente venire a capo.

Già si è visto che, appena conosciuta la decisione del Governo intorno a questo scalo, gl'interessati di Vanchiglia, di San Donato, di Porta Susa e di Valdocco vennero tutti presentando memorie perchè si mutasse divisamento.

Quanto al primitivo divisamento della collocazione di questo scalo fuori di Porta d'Italia, non sta punto quello che diceva il deputato Bosso, che quella proposta fu maturata unicamente perchè conveniva all'appaltatore. Il Governo, come io diceva nella seduta di sabato, si dispose di accettare quella collocazione *faute de mieux*, e disse apertamente a chi gliene suggeriva altre, che volentieri le avrebbe accettate se si fossero presentati progetti concreti e definitivi; il Governo, dico, si determinò solamente ad accettare la situazione in Valdocco quando vide che il piano di questo scalo era compiuto ed accettato dall'appaltatore.

Importava poi moltissimo che l'impresario lo accettasse perchè era d'uopo sapere quale aumento di spesa avrebbe richiesto; tanti però erano i vantaggi che recava lo stabilimento della stazione in quel sito, che il Ministero credette doverlo accettare, malgrado l'aumento di 115,000 lire.

Insomma io sono di parere che a far cessare tutte queste gare d'interesse particolare altro rimedio non siavi se non se il voto decisivo del Parlamento, quale io domando. Questo voto calmerà tutti i reclami, mentre un'inchiesta, nuove discussioni, nuovi esami, parmi difficile possano trarre ad una pronta ed appagante conclusione, quale noi tutti desidereremmo per potere dar opera ad un'intrapresa di tanta utilità pel paese. Io sono lontano dall'opinione di coloro i quali, quando veggono che si pensa molto ai vantaggi della capitale, accusano chi favorisce questi vantaggi di municipalismo. Io non credo che il promuovere gl'interessi della capitale sia segno di esclusiva biasimevole passione municipale; la grandezza della capitale, la sua prosperità ha un'influenza su tutto il paese; e senza citare la storia antica, nè quella dei mezzi tempi, dove, per così dire, la capitale era tutto, vediamo anche adesso quale importanza, quale influenza abbia una gran capitale sulle sorti di uno Stato. Un gran centro di popolazione ove si perfezionano le arti, si coltivano gl'ingegni, si

sviluppano e moltiplicano le risorse, che non potrebbero aversi nelle piccole provincie, è la fortuna dello Stato. Ne abbiamo un esempio nella città di Parigi, divenuta il centro, il culmine della civilizzazione, dell'industria, del commercio, formare la più bella gloria di quella potente nazione, eccitare l'invidia delle altre grandi città, destare la meraviglia di quanti forestieri la visitano. Io ravviso quindi della più alta importanza il provvedere al miglior vantaggio della capitale, il promuoverne tutti gl'interessi, al che niuno negherà condurre direttamente una bene appropriata istituzione dello scalo in discorso. Ora, nel mio modo di vedere, a questa condizione si adempie collocando la stazione nella località che è divisata dal Governo. Mettere poi, come taluni vorrebbero, l'assoluta decisione della questione nelle mani del municipio, sarebbe, secondo me, cadere in un altro eccesso. Signori, l'impresa che intendiamo assumere interessa Torino, certamente come capo della via, ma interessa essenzialmente altre città, altre provincie, altri territori che concorsero con capitali notevoli onde promuoverne in tutti i modi il compimento. Ora, cosa si potrebbe dire se, avendo la Camera passato sopra a tutte le altre condizioni di questa impresa, mettesse in questione soltanto la collocazione dello scalo della strada? Furono controversie se si dovesse passare la Dora in un punto o in un altro, tenere una direzione media o laterale, se si dovesse passare più alto onde facilitare le comunicazioni colla valle d'Aosta, o se si dovesse passare più basso.

Altre questioni sorsero, che il Governo ha fatto studiare ed ha deciso, le provincie interessate si sono adattate. Il deputato Iosti mi dice che non è contento, per esempio, del passaggio sul ponte attuale della Sesia a Vercelli, che avrebbe desiderato un ponte appunto sotto quella città, eppure a questa e ad altre osservazioni la Camera non ha badato. Unicamente e semplicemente essa si arrestò alla questione dello scalo di Torino. Di ciò non mi so dar ragione; dopo che il Governo dimostrò di avere presa nella dovuta considerazione la situazione dello scalo presso Torino, pare non si dovrebbe dare una esclusiva ed assoluta importanza ai desiderii del municipio, i quali io ignoro, ma certamente non posso credere che siano molto contrari a questa collocazione: e mi riporto anche qui a quanto disse il signor sindaco, il quale, intendendo di combattermi, parmi abbia fatto un discorso favorevole, anzichè contrario, al mio assunto. Egli ha detto, tra le altre cose, che il Consiglio municipale non si commoveva molto della deliberazione del Governo perchè ben sapeva che la questione doveva essere portata dinanzi al Parlamento. Ma questo è un argomento buono anche per me. Il giorno stesso della deliberazione del Consiglio io diceva: « Qualora esistano ostacoli gravi, mi saranno fatti conoscere; ad ogni modo, la questione dovrà essere decisa dalle Camere. »

Aggiungerò che il signor sindaco medesimo allegò nel suo discorso che il Consiglio comunale non aveva voluto pronunciarsi formalmente quando era stato interrogato, perchè non vedeva interessi municipali compromessi. Dunque se non erano compromessi gl'interessi municipali, io non vedo perchè si debba mettere il Governo nella necessità di consultare il municipio.

Faccio però osservare che qualche cura si ebbe il municipio di questo affare; perchè, quando gli furono indirizzati reclami dai proprietari di Porta d'Italia, il Consiglio municipale deliberò che un suo membro, distinto per capacità ed istruzione, il quale aveva avuto parte principale nella determinazione del piano d'ingrandimento della città, ne facesse



un rapporto, che venne stampato, e che è molto favorevole alla collocazione dello scalo in Valdocco.

Mi pare dunque che il complesso di queste circostanze, astrazione fatta delle gravi liti che sorsero fra i vari proprietari, e per l'interesse dell'impresa e per l'interesse della città, sia tale da indurvi, o signori, a prendere quella determinazione a cui v'invita il Governo.

Dopo tutto quanto ebbi l'onore di rappresentare alla Camera, onde fosse illuminata a sufficienza, e possa trarre il Governo dalla indecisione, deliberando sulla collocazione dello scalo, io non mi rifiuterò dall'accettare un ordine del giorno, il quale, togliendo ogni incertezza, mi metta in grado di trattare coll'appaltatore onde i lavori non vengano per quanto possibile ritardati.

**PRESIDENTE.** Do la parola al deputato Camillo di Cavour.

**BOSSO.** Io l'ho domandata per un fatto personale.

**PRESIDENTE.** Allora ha la parola, ma lo invito a tenersi strettamente al fatto personale.

**BOSSO.** O io non mi sono chiaramente spiegato, o forse il signor ministro non ha inteso quanto io diceva relativamente alla distanza comparativa delle due stazioni dal centro comune, poichè mi ha fatto dire cose diverse affatto da quanto io esponeva. Io dissi che la differenza fra la distanza di Porta d'Italia e di Valdocco, dal centro di piazza Emanuele Filiberto, era stata riconosciuta di 363 metri, come ebbe a riferire il deputato Bianchetti. Ed ora il signor ministro, per diminuire questa cifra e scemare l'importanza dell'equivoco occorreo...

**BIANCHETTI.** Domando la parola. (*Mormorio*)

**BOSSO...** egli soggiunse che i viaggiatori arrivando allo scalo di Porta d'Italia, sebbene più vicino, debbono poi ancora allungare la via per recarsi nei vagoni...

**PRESIDENTE.** Mi permetta; in questo non c'è niente di personale.

**BOSSO.** Credevo necessario di entrare in questi particolari, del resto lascio tale argomento abbastanza dilucidato, e passerò a rispondere sopra un altro fatto personale.

Egli mi ha fatto dire che non bisognava in questo fatto discendere agli interessi privati dei proprietari di quei fondi.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Ma io non ho parlato di lei, ho parlato in generale.

**PRESIDENTE.** Ma neppure questa è una questione personale.

**BOSSO.** Io prego il signor presidente a tollerare qualche istante, ed io le proverò che è un fatto personale, avendomi fatto dire ciò che realmente non diceva, o per lo meno non intesi dire. Infatti, trattando dei motivi che indussero l'appaltatore a mutare la posizione dello scalo, dissi che io vi riconoscevo lo stesso motivo accennato dallo stesso signor ministro nel precedente discorso, cioè che l'appaltatore era stato invitato a collocare la stazione in Valdocco per le facilitazioni di prezzo che aveva trovato nel comperare i terreni; mi appello alla Camera se questo lo abbia, o non lo abbia detto.

Del resto, siccome non posso parlare d'altro che non sia personale, io mi taccio, aspettando il mio turno, qualora continui la discussione su questo argomento.

**CAMILLO CAVOUR.** (*Movimento d'attenzione*) Signori, per uscire dal grave imbarazzo in cui si trova nella presente questione la Camera, si presentano, a mio credere, tre mezzi: o che la Camera determini essa stessa il sito dove collocare la stazione, siccome propone la Commissione; o rimandarla

assolutamente la deliberazione al Ministero, come proponeva l'onorevole deputato Avigdor; o finalmente rimandarla al Ministero, invitando ad un tempo questo a sentire prima il parere del municipio di Torino, come propone l'onorevole conte di Revel. Io dirò schiettamente che fra i tre mezzi che ci si parano davanti darei la preferenza al primo. Amerei meglio che la Camera pronunciasse e definisse questa questione, poichè stimo che vi sono gravi inconvenienti a volerne rimandare non indefinitamente, ma anche per un tempo notevole, la soluzione.

Però non mi nascondo che questa soluzione incontrerebbe forti ostacoli nell'animo di coloro che, vedendo quanto gravi interessi sono avviluppati in questa questione, rifuggono dal dare un voto senza crederci abbastanza illuminati. Ed è cosa naturalissima che le persone le quali non sono tecniche, le quali non hanno potuto fare tutti gli studi necessari per acquistare una convinzione assoluta pel merito relativo degli scali, rifuggano dal pensiero di portare una sentenza, la quale potrebbe avere tante conseguenze.

E quantunque io, avendo dovuto fare studi speciali intorno alla presente questione (poichè quando fu presentato questo progetto io faceva ancora parte del Ministero), non avessi alcuna difficoltà a dare il mio voto nel modo il più esplicito per la collocazione dello scalo a Valdocco, nullameno a fronte di quelli scrupoli che credo divisi da molti membri della Camera, non insisto per la prima soluzione.

In ordine di preferenza verrebbe il secondo mezzo di soluzione.

Io penso schiettamente che lo stabilimento dello scalo sia piuttosto opera del potere esecutivo, come quella che vuole essere determinata da considerazioni tecniche, da considerazioni di fatto, le quali possono essere meglio apprezzate dal potere esecutivo, che non dal potere legislativo.

Ma qui v'ha pure un ostacolo. L'onorevole ministro dei lavori pubblici non vuole addossarsi tutta la responsabilità di tale determinazione; perciò ha ricusato recisamente l'ordine del giorno dell'onorevole deputato Avigdor, e non pare disposto ad accettarne un altro che gli lasciasse l'assoluta responsabilità di tale risoluzione.

A fronte di questa opposizione del ministro, io in verità non oso insistere per questa seconda soluzione. È forza pertanto accettare la terza, cioè l'idea proposta dall'onorevole deputato Revel, cioè che la questione sia rimandata alla deliberazione del Ministero, sentito prima il municipio di Torino.

L'onorevole deputato Revel aggiungeva: « fate un'inchiesta amministrativa. »

Io ammetto dunque in principio questa terza soluzione; ma siccome stimo che bisogna stabilire nettamente la cosa, desidero fare avvertita la Camera delle conseguenze che sarebbero per derivare dall'adozione di quell'emendamento, e quindi delle modificazioni che penserei dovere in essa introdurre.

Adottandosi tale proposta, cioè imponendo al Ministero di consultare il municipio di Torino, in certo modo si rimette la deliberazione della questione al municipio stesso. (*Segni di dissenso sopra alcuni banchi*)

Io dico schiettamente che, dopochè siffatta questione fu così dibattuta, e gli spiriti sono così divisi, pochi ministri, a parer mio, vorrebbero assumersi la responsabilità di una scelta che fosse contraria al voto del municipio di Torino. Vero è che la proposta dell'onorevole Revel reca che il municipio di Torino sia solo consultato; ma io affermo che quando la Camera avesse dichiarato di non essere bastevol-

mente illuminata per decidere, e di volere che il municipio sia consultato, non per emettere ella stessa un ulteriore voto, ma bensì perchè il ministro deliberi definitivamente, si rimanda in certo modo la deliberazione al municipio di Torino.

Io penso, o signori, che simile proposta di rimandare la decisione di tale questione al municipio abbia gravi inconvenienti; ma io mi accosto ad essa perchè le altre soluzioni non hanno probabilità di essere accolte dalla Camera o dal Ministero.

Notai che il rimandare la determinazione dello scalo al municipio di Torino ha gravi inconvenienti, non già ch'io nutra poca fiducia nel senno, nel patriotismo, nei lumi di esso, giacchè avendo l'onore di far parte di questo corpo, mi si presentò molte fiate l'occasione di potermi convincere dei sentimenti da cui è animato; ma riguardo questo siccome un precedente che può recare molti inconvenienti. E diffatti giova considerare che la determinazione della presente questione non è puramente municipale, ma sibbene implica gravi interessi generali dello Stato. Che la questione dello scalo non sia semplicemente municipale, è cosa tanto ovvia che non ha bisogno di essere dimostrata; ed invero la strada di Novara non è destinata a congiungere solamente la capitale colle provincie della sponda sinistra del Po, ma è destinata altresì a congiungere tutta la valle del Po colle provincie dell'alto Po e colle provincie di là dai monti; quindi l'interesse generale supera in ciò l'interesse municipale, ed il rimandare al Consiglio municipale, il quale deve per sua missione preoccuparsi semplicemente, per non dire unicamente, degli interessi municipali, il rimandargli, dico, la determinazione di questa questione è tal cosa che potrebbe essere causa di molti inconvenienti. Ma poichè questa è la sola soluzione possibile, vediamo se vi sia modo di ridurre la questione in guisa che siano salvi gli interessi generali, qualunque abbia ad essere la deliberazione del municipio di Torino.

Questo modo io lo stimo possibile. Ed in verità quali sono gli interessi municipali rispetto alla collocazione dello scalo?

Si è l'influenza che questo scalo può avere sull'ingrandimento di Torino, sui piani già adottati e dietro le modificazioni da introdursi. In quanto agli interessi generali, sono di duplice natura. Il primo ed il più importante è quello del collegamento della strada di Novara colle altre costrutte o da costruirsi, le quali partono da Porta Nuova per andare nella direzione di Genova o dell'alto Piemonte, o della Savoia. L'altro è l'interesse del pubblico erario, essendo il demanio proprietario di vastissimi terreni nella parte occidentale e settentrionale della capitale che sono di molta considerazione. Se noi possiamo già sciogliere la questione in modo che gli interessi generali siano salvi, qualunque sia la deliberazione del municipio e quindi la determinazione del Ministero, penso che gli inconvenienti che per avventura potrebbero nascere dalla proposta del conte di Revel saranno evitati. Egli è evidente che per rendere più facile la congiunzione della strada di Novara allo scalo di Porta Nuova, la condizione essenziale si è che la stazione sia collocata sulla sponda destra della Dora.

Collocata la stazione sulla sponda destra della Dora, non vi può essere grande differenza per la spesa e la difficoltà per riunire poi queste stazioni colla stazione principale di Porta Nuova. Io dico adunque che se noi deliberiamo che la stazione dovrà essere sulla sponda destra della Dora, possiamo lasciare in certo modo la determinazione del sito speciale al Ministero, previo il voto del municipio. Io scorgo in ciò un altro vantaggio, un vantaggio grande, ed è che si potrà

immediatamente por mano ai lavori della strada nelle vicinanze di Torino.

Diffatti la stazione si collochi in Valdocco od a Porta Susa, o si protragga anche più oltre, non vi sarà diversità pel luogo dove ha da traversare la Stura.

Non vi sarebbe incertezza nel luogo ove si ha da costruire il ponte su questo torrente, se non che quando fosse incerto il collocamento della stazione fra Porta d'Italia, Valdocco e Porta Susa. Evidentemente se viene scelta Porta d'Italia, bisognerà passare la Stura a valle, se invece Valdocco o Porta Susa, si passerà la Stura a monte. Non essendovi quindi incertezza sulla località dove si deve passare la Stura, si può immediatamente dar mano a costruire la strada dalla Stura verso Chivasso, e se non tutto, la massima parte del tronco dalla Stura a Torino. Io credo questo essenziale, posciachè se si vuole che il municipio di Torino possa emettere un voto definitivo onde in seguito il Ministero deliberi dietro questo avviso, è necessario che si faccia una seria inchiesta che richiederà forse qualche tempo; e mentre quest'inchiesta dura, sarebbe impossibile il dar opera ai lavori nelle vicinanze di Torino se fosse incerta la località dove si ha da attraversare la Stura, se fosse assolutamente incerta la direzione della strada dalla Stura alla Dora.

Io dico quindi che nel determinare che la stazione sarà posta sulla sponda destra della Dora, noi da un lato salviamo gli interessi generali dello Stato, dall'altro evitiamo i ritardi nell'esecuzione dei lavori nelle vicinanze di Torino, ritardi che sarebbero funestissimi perchè farebbero indugiare di molto l'ultimazione della strada.

Non è, o signori, che io pensi che ove si adottasse anche la proposta del deputato Revel, vi fosse la menoma probabilità che il municipio di Torino scelga la Porta d'Italia. Se il municipio di Torino rappresentasse solo i proprietari di case, in allora io non avrei dubbio che esso sceglierebbe la Porta d'Italia; ma siccome esso sicuramente ha in animo tanto l'interesse dei proprietari, quanto quello del rimanente della popolazione, anzi più questo, ed a ragione, poichè è quello dell'immensa maggioranza, non dubito che darebbe la preferenza al sito di Valdocco, poichè la considerazione che mi determina ad oppormi risolutamente al sito di Porta d'Italia si è che questo è male opportuno all'ampliamento della città, alla fabbricazione di quelle nuove case di cui la popolazione della capitale, e dirò di più, la popolazione di tutto lo Stato, che ha tanti rapporti colla capitale, ha urgente bisogno. Già ve lo faceva osservare il ministro dei lavori pubblici; le località verso Porta d'Italia sono poco adattate all'ampliamento della città. Se vi fate lo scalo, la città per quel lato si amplierà, non v'ha dubbio, ma si amplierà molto meno rapidamente che se voi faceste lo scalo a Valdocco o a Porta Susa. Quindi io dico essere nell'interesse ben inteso della popolazione di Torino (non nell'interesse dei proprietari di casa, ma nell'interesse della popolazione intera) che lo scalo sia fatto in quel sito che può tendere a rendere più rapida l'ampliamento della città e la costruzione di nuove case. Questo motivo avrebbe maggiormente un gran peso sul municipio di Torino, e quindi non dubito che, anche lasciata al municipio di Torino la facoltà di emettere il suo voto senza nessuna condizione, non dubito, dico, che esso opinerebbe per una località sulla sponda destra della Dora. Se mi oppongo però a lasciare al municipio di Torino questa così larga facoltà di deliberazione si è per rendere meno nocivo il precedente a cui darebbe luogo il voto della Camera, onde venga stabilito che nelle questioni in cui si tratta dell'interesse generale dello Stato, i municipi non sono chiamati a

deliberare, ma lo sono solo nelle questioni di interesse locale.

Dal momento in cui viene stabilito che lo scalo abbia ad essere sulla sponda destra della Dora, l'interesse generale è salvo; quindi si può lasciare al municipio di Torino di dare un voto se abbia ad essere piuttosto a Valdocco o a Porta Susa ed anche più in là se sarà possibile.

Per questi motivi io modificherei la proposta del deputato Revel nel modo seguente:

« La stazione principale di Torino verrà collocata sulla sponda destra della Dora, nel sito che il Governo, sentito il municipio di Torino, giudicherà meglio accomodato agli interessi generali dello Stato ed a quelli della capitale. »

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

(È appoggiata.)

La parola spetta al deputato Bertolini.

**BERTOLINI.** La cedo al deputato Sineo.

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

**SINEO.** Io non aveva l'intenzione di riprendere la parola nell'attuale questione; ma sono stato tratto di nuovo su questo terreno dall'ultimo discorso del signor ministro, al quale vorrei poter persuadere che egli s'inganna intorno al carattere dell'opposizione che gli vien fatta. Egli s'inganna dicendo che dal canto degli oppositori si tratti di questione personale; ognuno sente al pari del ministro che qui si debbe trattare specialmente dell'interesse generale; ma appunto bisogna vedere se ci sia quest'interesse generale, il quale sia da tanto da fare tacere l'interesse dei privati.

Io non ho mai detto che si possa tener conto dei diritti imperfetti dei privati dirimpetto all'utilità pubblica; ma solo quando si trovano interessi privati a fronte d'altri interessi privati, allora soltanto io diceva che dovrebbero prevalere le ragioni dei possessori. Ridotta la questione a questo punto, credo che il signor ministro riconoscerà che dalle mie parole non nascono gli assurdi cui egli accennava.

Riconosco dal mio lato che sempre deve prevalere l'interesse generale: ecco appunto dove sta la questione; ora pigliando a discutere gli interessi generali, credo che sia facile il dimostrare che l'opinione manifestata dal signor ministro è fondata su basi erronee.

Io non mi fermerò a lungo sugli argomenti che egli ha sviluppati con molta ampiezza. Mi basterà di contrapporre loro brevi osservazioni.

Il signor ministro ha detto che uno dei motivi per cui ha scelta la posizione di Valdocco è quello specialmente di agevolare la linea di congiunzione collo scalo del Governo. Qui conviene prima esaminare quale sia il peso che si debba dare alla brevità della linea, giacchè si sa come le difficoltà di ogni genere si sciolgano facilmente quando il costruttore può allungare una linea a suo arbitrio.

È evidente che la linea di congiunzione partendo da Valdocco sarebbe più breve che non quella che partisse da Porta d'Italia: ma questa brevità della linea di congiunzione è essa di tanto peso da poter far considerare come più utile lo scalo a Valdocco? Della brevità della linea di congiunzione dovrebbero tener conto, se mentre essa si abbrevia non venisse ad allungarsi la linea della ferrovia. Ma il signor ministro debbe confessare ch'egli non può abbreviare la linea di congiunzione senza allungare la linea dell'arrivo. Ora questa linea dell'arrivo egli la allunga in due modi: in primo luogo perchè fa percorrere una linea più lunga ai viaggiatori sulla ferrovia di Novara; in secondo luogo perchè giunti i viaggiatori a Valdocco, essi sono più lontani dal centro della città.

È stato dimostrato che la maggior distanza di Valdocco dal centro della città è poco minore di un mezzo chilometro; se mettiamo da un canto la maggior lunghezza della ferrovia e la distanza dallo scalo al centro della città, deve considerarsi come bilanciato ogni vantaggio che possa ricavare il Governo dall'aver una linea più breve di congiunzione.

Il signor ministro ha egli stesso annunciato che non si tratta attualmente di fare questa linea di congiunzione: egli non crede che vi sia per ora tale necessità; anzi è probabile, disse, che ci andrà ancora molto tempo prima che questa linea di congiunzione venga ad effettuarsi.

Il signor ministro ha ripetutamente accennato come sia per essere minimo il numero delle persone che verranno ad approfittare di questa congiunzione; certamente saranno pochi quelli che d'un tratto andranno da Parigi a Venezia, supponendo anche che venga ad operarsi la congiunzione delle nostre strade ferrate con quelle di Lombardia.

Dunque è evidente che si tratta d'un minor numero di persone favorite dalla brevità della linea di congiunzione; dall'altro lato poi v'è quasi la totalità delle persone che, giungendo a Torino, hanno interesse di trovare la ferrovia più breve possibile, e, giunti allo scalo, di trovarsi più prossimi al centro della città. Parlo del centro, poichè è cosa evidente che al centro bisogna avvisare come alla media dell'utilità generale.

Dunque è di tutta evidenza che il maggior numero verrà ad essere favorito dal collocamento dello scalo a Porta d'Italia piuttosto che in Valdocco; sparirebbe quindi la convenienza di quest'ultimo scalo.

Se si vogliono eliminare i progetti che a prima vista possono sembrare di minor utilità bisognerebbe eliminare non quello di Porta d'Italia, ma quello di Valdocco.

Il signor ministro aggiunse avere avuto un gran peso sullo spirito suo il fatto della città che aveva proposto all'approvazione del Governo un piano di fabbricazione verso Valdocco; egli ha da ciò derivata la conseguenza che la città desiderasse questa fabbricazione. Anche qui vi è errore; l'amministrazione della città di Torino non solo ora, ma sempre, dai tempi più remoti, non ha mai voluto imporre un piano di fabbricazione ai suoi abitanti; essa ha sempre usato, quando udiva che alcuni volessero fabbricare, di dare loro delle linee onde la fabbricazione riuscisse più regolare. Se la città di Torino ha fatto approvare un piano di fabbricazione a Valdocco, essa aveva anche da 25 anni fatto approvare un piano di fabbricazione che veniva a completare il disegno fatto all'epoca in cui si costrusse il nuovo ponte sulla Dora; se dunque si può presumere che la città da un anno desidera che si fabbrichi in Valdocco, è certo che desidera da 25 anni che si fabbrichi tra la città e il ponte Mosca.

Conviene credere che il signor ministro ignorasse il più vecchio di questi due desiderii, e questa è la ragione per cui accedeva così facilmente al desiderio più recente sul quale solo egli si è fermato.

Ma propriamente parlando, la città di Torino non ha questi desiderii; essa ha sempre tenuto che in questa, come in tutte le altre industrie, come in qualunque esercizio della proprietà, la miglior cosa sia la maggiore possibile libertà; fabbrichi chi vuol fabbricare, e dove gli sembra meglio; soltanto essa prescrive delle linee onde non ci troviamo esposti ad avere una fabbricazione irregolare.

Resta dunque eliminata la seconda considerazione sulla quale si fondava il signor ministro.

Ma il signor ministro ha detto che egli con questa collocazione giova ad ogni modo alla fabbricazione. Questa sarebbe

cosa ottima; ma bisogna giovare alla fabbricazione senza indurla con modi artificiali a portarsi ove naturalmente non sarebbe inclinata a portarsi.

Io vorrei che tutti i miei colleghi si fossero recati a Valdocco; essi avrebbero sicuramente riconosciuto che questo non è il sito ove convenga indurre la popolazione a portarsi.

Il ministro, per togliere che la condizione di Valdocco sia meno salubre dell'altro sito, si è fondato sulla diversità del livello; egli dice che Valdocco è più alto della Porta d'Italia, e quindi ne ricava la conseguenza che Valdocco sia sito più salubre; ma il signor ministro sicuramente quando ha detta questa ragione non ci ha pensato abbastanza; da uomo dotto e perito che egli è non può ignorare che non è l'altezza assoluta, non è la distanza dal centro della terra quella che determina la salubrità dei luoghi, è l'altimetria relativa; e tutti sanno, almeno i Torinesi, che vi è un luogo vicino a Torino che è altissimo, che è l'Eremo; ebbene all'Eremo c'è aria umida, malsana, febbrile, quantunque si tratti di un luogo assai alto, perchè quest'Eremo è però basso dirimpetto alle colline che lo attorniano. Similmente Valdocco è molto più alto di Piacenza e di Venezia, e per questo si dirà che non sia sano abitare a Piacenza e Venezia perchè sono luoghi molto più depressi? Ci possono essere luoghi di aria ottima, come tutto il lungo del Po, in molte città d'Italia che sono sul Po, che hanno un suolo più basso di Valdocco, eppure l'aria è ottima.

Dunque l'elevazione è quella relativa che si deve guardare, non la elevazione assoluta dal centro della terra.

Ci si dice potersi alzare Valdocco con la fabbricazione; ma non si alzerà; e ciò risulta anche da un documento annesso alla relazione della Commissione: risulta da questo documento che senza una spesa enorme, che darebbe al progetto la qualificazione di paradossoso, non si potrebbe alzare in modo da far scomparire questa enorme differenza dal livello della città. Difatti il piano approvato dà alle strade verso Valdocco un'inclinazione di un metro e 46 centimetri per ogni 100 metri.

Non è dunque il caso in cui in questo luogo, la di cui insalubrità non è contestata, si abbia a promuovere la fabbricazione.

Ma, dice il signor ministro, mentre che non volete procurare artificialmente la fabbricazione a Valdocco, voi la provocate artificialmente al di là della Dora, allungando per soprappiù in modo irregolare la città, perchè le fabbricazioni si faranno nei contorni dello scalo di Novara e lungo la strada reale, come si sono fatte a Porta Nuova.

Io credo che anche qui egli versi in errore; a Porta Nuova si sono fatte le fabbricazioni al di là dello scalo, non già perchè ci sia, ma sebbene ci sia. Il signor ministro può più agevolmente che molti altri ignorare che da trent'anni l'inclinazione dei Torinesi è di portarsi verso mezzogiorno, verso quel piano che è perfettamente livellato, ed offre da un lato la prospettiva della collina, e dall'altro quella dei monti. Io vado persuaso che se non ci fosse lo scalo, le fabbricazioni si sarebbero fatte più estesamente; imperocchè la ferrovia di Genova, la quale divide in modo affatto incomodo queste regioni di Porta Nuova, rende meno proficue le fabbricazioni che si fanno al di là dello scalo. È dunque in errore il signor ministro allorchè ricava a tal uopo un esempio da Porta Nuova, giacchè la ragione suggerisce perfettamente il contrario. Questa suggerisce che le fabbricazioni si fanno tra la stazione ed il centro dell'abitato, per quanto è possibile, ma fuori della stazione che uno voglia tornare in dietro, una

volta che è giunto a Torino, non è ciò che sia più comodo e più atto a favorire la fabbricazione. Se sussistesse l'argomento del signor ministro, bisognerebbe concludere che lo allungamento artificiale che il piano di Valdocco porterebbe verso ponente, non si fermerebbe neanche al sito dello scalo, ma andrebbe sempre in su verso Collegno. Ed invero, posto per base che si debba fabbricare al di là dello scalo, e le fabbricazioni non siano a stabilirsi solo tra lo scalo ed il centro della città, nello stesso modo in cui, come dice il signor ministro, si potrebbe fabbricare al di là dell'Aurora, si fabbricherebbe al di là di Valdocco, e Torino prenderebbe una forma la quale sarebbe evidentemente incomoda.

Non giovano dunque al divisamento di porre lo scalo in Valdocco nè la maggiore brevità della futura linea di congiunzione, nè l'impulso che possa essere più conveniente alle nuove fabbricazioni.

Questi erano i principali motivi che già adducevansi dal signor ministro in altre tornate; ma in oggi altri ne ha prodotti.

Disse egli che tenne in gran conto il vantaggio patrimoniale, direi così, che ne ricaverebbe lo Stato dal valore grande, cioè che acquisterebbero i beni adiacenti alla cittadella quando si effettuasse quell'allargamento verso Valdocco; ma io credo di potere con ragione asserire che se non si debbe tener conto degli'interessi patrimoniali dei cittadini, neanche si debbe far caso degli'interessi patrimoniali dello Stato. Volere che i beni dei particolari vengano a perdere del loro valore per accrescere quelli dello Stato, sarebbe evidentemente un'ingiustizia; quando si tratta di proprietà, tutte debbono essere eguali, qualunque ne sia il possessore.

Questa considerazione adunque non merita che se ne faccia tutto quel conto che ne faceva il signor ministro.

Io porto opinione che non sia necessario l'allargamento artificiale, contemplato dal signor ministro, per dar pregio ai terreni adiacenti alla cittadella. Quantunque io sia sempre stato d'avviso che la fabbricazione nella città di Torino debba prendere un più grande sviluppo, quantunque io sia mai sempre concorso a cercar di dare la massima ampliazione a Torino, cionullameno io penso che vi ha finalmente un limite e che non si può credere che sia infinita la possibilità di estendersi da ogni lato, specialmente entro un numero d'anni non considerevole.

Ora, se voi producite da un lato una fabbricazione artificiale di diciannove a venti isolati, in cui si potrebbe contenere una popolazione di 20,000 anime, sarà poi difficile che si fabbrichi contemporaneamente dall'altro lato.

Ma se voi lasciate agire ognuno secondo i naturali suoi interessi, io sono persuaso che saranno ricercatissimi i terreni verso la cittadella, appunto perchè si trovano questi in piani molto più alti, ed in cui tutti riconoscono che l'aria è ottima; si sa che l'aria di Porta Susa, l'aria dei siti vicini alla cittadella è ottima, e quei terreni saranno ricercati, tanto più che trovasi a mezzanotte una fabbricazione alta, che è quella di Dora Grossa.

Adunque, qualora si dovesse tener conto delle condizioni speciali che riflettono il patrimonio dello Stato, queste considerazioni non condurrebbero alle conseguenze cui accennava il signor ministro.

Se il signor ministro desidera, e credo lodevole questo desiderio, di riquadrare la città di Torino, e di riquadrarla per mezzo del sito occupato adesso dalla cittadella, bisogna disfare ciò che si è fatto trent'anni or sono, epoca in cui la città era perfettamente riquadrata, stantechè uno dei suoi angoli occupava precisamente il sito che è ora occupato dalla città-

della. Ad Emanuele Filiberto, quando rientrò nel paese, fu domandato se voleva convocare gli Stati generali; egli rispose che stava costruendo una grande sala per le adunanze degli Stati generali, e questa sala era la cittadella. Egli scelse a quest'uopo l'angolo sito tra mezzogiorno e ponente, che fu distrutto.

Dunque a noi tocca di disfare il fatto, come fortunatamente avvenne in molti altri casi; e così, come si è disfatto da Carlo Alberto nelle istituzioni politiche, ciò che disgraziatamente era stato fatto da Emanuele Filiberto nella costruzione della città, si disfaccia parimente da Vittorio Emanuele II ciò che è stato fatto dallo stesso Emanuele Filiberto.

La città ripiglierà in tal modo la sua posizione naturale, e la ripiglierà in un sito nel quale veramente i terreni saranno ricercatissimi per la fabbricazione.

Prego il signor ministro di dare un'occhiata alla carta di Torino, e vedrà che il modo più naturale di riquadrare la città si è di tirare una linea, la quale da Porta Susa vada verso mezzogiorno; questa linea attraverserà la cittadella, e verrà poi a ricongiungersi con un'altra linea che partirà da Porta Nuova. Allora Torino sarà perfettamente riquadrata, potrà capire in questo nuovo spazio di fabbricazione una popolazione di 50 o 40.000 anime, e credo che sarebbe un tal piano sufficiente per ora.

Non terrò ora dietro a tutti gli altri riflessi che sono stati fatti, perchè mi sembra, se la memoria non mi falla, di avere toccato i punti principali nei quali si è creduto di provare che fosse di utilità generale lo stabilire lo scalo a Valdocco; solo dirò che non posso accordare al signor ministro che sia di poco peso la distanza tra lo scalo ed il centro della città.

Questa proposizione credo di averla già combattuta, avvertendo al vantaggio che dobbiamo procurare ai viaggiatori; non si tratta di considerazioni speciali, si tratta veramente dell'utilità della ferrovia, dei viaggiatori che ne debbono approfittare, dell'utilità generale dagli abitanti di Torino; dunque non si tratta qui di questione personale; parmi che il signor ministro dovrebbe alla fine persuadersene.

Ora, io credeva veramente che saremmo tutti stati dispensati dal rientrare in una tale questione dopo la proposta, a mio avviso, molto ragionevole dell'onorevole deputato Revel.

La proposta del deputato Di Revel sicuramente io avrei potuto contrastarla per un motivo opposto a quello che si adduceva dal deputato Di Cavour. Il deputato Di Cavour non vuole che troppo facilmente s'inducano i municipii a credere che saranno chiamati a dare il loro parere in cose d'interesse generale, ed anch'io vedrei con qualche dispiacere che la Camera non decidesse assolutamente una questione che le è sottoposta, per la quale se non ha lumi sufficienti oggi, può averli domani. La Camera anche prima di decidere potrebbe sentire il municipio.

Nè bisogna dire che questo ci esponga a prolunghi i quali siano a danno dell'impresa, giacchè siamo nella città di Torino, e il municipio è subito convocato: sono persuaso che alla mehma richiesta della Camera, il municipio, come l'ha già accennato nella sua deliberazione, si riunirebbe, e darebbe ben presto il suo avviso.

E poi credo che a quest'ora la cosa sia matura, perchè uiscirono scritti e in un senso e nell'altro. Ci sarà forse qualche verificaione da fare sul luogo, ma i luoghi non sono distanti, e gli uomini dell'arte in Torino abbondano, chè il nostro paese è sempre stato il paese degl'ingegneri. Dunque non c'è alcun timore di ritardo nel differire di qualche poco (24 o

48 ore) la decisione, aspettando l'avviso della città di Torino. Ma appunto perchè questa discussione ha già occupato la Camera per molti giorni, e che forse la Camera non avrebbe molta disposizione a differire ancora, trovo ottimo il mezzo proposto dal deputato Revel.

Egli vuole che aspettiamo l'avviso di uomini che sono sicuramente imparziali, nel cuore dei quali dobbiamo credere che domini unicamente il sentimento della giustizia generale. Non vedo adunque perchè ci sia alcuno che possa avere difficoltà a rimettere in qualche modo, o direttamente, o indirettamente, il giudizio a simili corpi; ma non posso assolutamente ammettere che, mentre si vuole che la città sia sentita, che si facciano ulteriori inchieste in qualsiasi modo, sia esclusa la Porta d'Italia. Io non ho, signori, nessuna prevenzione per Porta d'Italia: io, lo dichiaro, non credo che lo scalo a Porta d'Italia sia il migliore fra gli scali. Io sono persuaso che ci sono altri luoghi in cui si sarebbe potuto più opportunamente fare lo scalo.

Ma se non si vuole escludere Valdocco, che è evidentemente il sito meno indicato dalla ragione, non vedo perchè si voglia escludere Porta d'Italia; tanto più che questo potrebbe mettere il Governo nell'imbarazzo per l'urto tra molte considerazioni che si accennano nell'emendamento proposto; dovrà tener conto dell'economia e dell'utilità generale; potrebbe venirsi a rilevare che il collocamento a Porta d'Italia fosse il più conveniente. Coloro che credono sin d'ora che non sia conveniente che a Porta d'Italia si collochi lo scalo, non debbono avere difficoltà ad aspettare anche su questo l'esito dell'ulteriore giudizio che si vorrebbe provocare. Solo il deputato Camillo Cavour ha addotto un motivo che a prima giunta si presenta come specioso, che tuttavia non è fondato su fatti; egli dice che escludendo Porta d'Italia si ha già una linea determinata; che si avrà a Torino una linea che non potrà essere cambiata, e sulla quale si potranno subito aprire i lavori. Ma anche adottando che si ponga lo scalo oltre Dora, si può avere una linea che è già accettata dall'appaltatore, anzi che fu la prima che sia stata indicata e che concilia il collocamento a Porta d'Italia con tutti gli altri riguardi. E l'ultimo piano, che è stato presentato dagli interessati di Porta d'Italia, indica quella stessa linea che era stata suggerita dapprima dall'ingegnere Woodhouse, quella linea la quale ha un punto fisso alla Stura che non ci presenterebbe motivo di ritardo nei lavori.

Ma, io lo ripeto, i ritardi non possono essere lunghi: non ci vuole che un poco di buona volontà, anzi, se noi adottiamo la proposta del deputato Di Revel, il municipio può procedere subito all'esame della questione e dare il suo parere prima ancora che la legge sia sancita, perchè non bisogna dimenticare che la legge deve essere discussa dal Senato, e che certamente i senatori vorranno esaminare la questione sotto tutti i lati ed approfondirla come fu approfondita da questa Camera.

Dunque è un errore sotto ogni rapporto, che si corra rischio d'incontrare pregiudicievole ritardi coll'adottare la proposta dell'onorevole Di Revel, quale fu da esso formolata.

Io credo di aver risposto al solo argomento grave che siasi addotto per eliminare dalla proposta del deputato Di Revel la Porta d'Italia; lasciamo che le persone che sono naturalmente chiamate a dare il loro avviso su quest'argomento siano libere su tutti i luoghi, affinchè possano maggiormente giovare per il miglior collocamento di questo scalo. Ed in questo credo che avremo fatta giustizia a tutti e non avremo fatto torto ad alcuno.

Tanto più grave sarebbe, a mio avviso, il far torto ad una

parte della popolazione, la quale, in questo momento, è ancora sotto il peso di una recente calamità, voglio dire, il povero borgo Dora, il quale, è noto, da venticinque anni è vittima di una vera ingiustizia. La Camera deve ritenere che venticinque anni fa si è tolto, solo per una ragione di eurtimia che non si poteva giustificare, il ponte sulla Dora che dava alimento a questo sobborgo. Ora vorrete voi pregiudicarci ancora col privarlo di qualunque speranza che la ferrovia possa in qualche modo indennizzarlo di ciò che gli fu tolto? Se veramente non vi sarà nessun motivo di favorire questa parte della città, lasciate che questa decisione sia data in modo competente.

Il signor ministro ha voluto eccitare la vostra pietà parlando dell'ospedale dei pazzi. Certamente noi tutti desidereremmo che quello stabilimento potesse ricevere un miglioramento dalla posizione di questa stazione; ma se da un lato si potrà favorire l'ospedale dei pazzi, dall'altro bisogna anche vedere se non si potrà favorire quel povero borgo Dora, che la pietà dei nostri concittadini non varrà a sollevare dalle antiche e dalle recenti disgrazie che lo hanno colpito.

Mi sembra che queste ragioni provano che non si tratta di considerazioni personali; le considerazioni personali io non le opporrò mai che a considerazioni di quel genere.

Io non crederò mai che l'interesse privato debba cedere all'interesse pubblico, ma credo di aver dimostrato che non c'è nessun interesse pubblico il quale militi per la proposta nella quale insiste il signor ministro.

**PRESIDENTE.** Il deputato Di Revel ha la parola.

**DI REVEL.** Signori, non ho d'uopo di ripetere quello che già ebbi a dire nell'ultima tornata, cioè che io mi sia compiutamente disinteressato in questa questione.

Io sono proprietario di casa, ma la mia proprietà è in tale posizione, che non può essere influenzata dalla località che si vorrà scegliere per questo scalo; che anzi, e non lo dico per un semplice tratto di vanteria, se io potessi credere che la posizione dello scalo potesse avere qualche rapporto favorevole coi miei interessi, io non esiterei di votarvi contro.

La questione, al punto in cui essa è giunta, ha fatto qualche progresso, poichè l'onorevole ministro dei lavori pubblici che ieri l'altro ostava compiutamente alla mia proposta, oggi vi si accosta in parte, quantunque dessa sia stata modificata alquanto dall'onorevole conte di Cavour.

L'oggetto principale del mio emendamento si era quello di respingere da noi la grave responsabilità dello scioglimento di una questione nella quale non vi è abbastanza luce, cercando di rimandare questa responsabilità a coloro che sono forniti dei mezzi più acconci onde metterla a coperto. Io aveva proposto che venisse sentito il municipio, e non l'ho proposto per considerazione alcuna d'interesse municipale, ma per interesse generale, in quanto che io sia d'avviso che la posizione dello scalo sia più nell'interesse della città che della stessa ferrovia. D'altronde la città di Torino concorse a questa impresa per una somma di riguardo, vi concorse per un sedicesimo, ed anche sotto questo aspetto mi sarei immaginato essere cosa giusta ed opportuna il sentire il municipio senza volergli attribuire uno spirito municipale nel decidere la questione.

Ma io non ho soltanto proposto di udire il parere della città di Torino, ma ho pur anche stabilito doversi formare un'inchiesta amministrativa a carico del Governo, poichè egli è da questa che io confido, da cui vado persuaso che sia per sorgere luce, o, quanto meno, venga a darsi un ap-

pagamento al pubblico, appagamento che credo giusto e doveroso.

Signori, si parla spesso di principii costituzionali, di regime rappresentativo, di sistema di pubblicità, e quando poi si viene a fare una proposta che rientri direttamente in questi principii, la si vuol ricusare. In Inghilterra si fanno tutto giorno inchieste di questo genere, si stampano dei rapporti di molti volumi in cui si raccoglie una grande copia di dati che poi molto giovano alla discussione delle leggi.

Io poi non intendo che coloro i quali dovranno far parte di questa Commissione debbano essere uomini tecnici esclusivamente, o uomini di amministrazione; il Governo affiderà questo incarico a quelle persone in cui avrà fiducia maggiore, queste consulteranno quelle persone dell'arte che crederanno più disinteressate o più illuminate; quando questo giudizio sia stato dato, il Governo riassumerà tutti gli elementi e deciderà come meglio crederà nell'interesse generale: ma finchè noi vogliamo formare un giudizio a fronte di interessi puramente di località, di lotte che ora si sono invelenite, allo stato di discussioni (parlo di quelle estranee alla Camera) nelle quali non sempre la moderazione e la giustizia si è mantenuta, io credo che non si potrebbe con sicurezza pronunciare.

Del resto parmi che questa questione non sia di quelle in cui il Parlamento debba direttamente intervenire; essa è di un ordine prettamente amministrativo, e tocca al Governo a risolverla. Ma siccome, a mio giudizio, non si hanno ancora dati sufficienti, perchè il Governo possa venire ad una risoluzione appagante, io voglio bensì che esso la prenda, ma soltanto dopo che avrà compiuti questi studi. Se noi avessimo in questi pochi giorni decisa la questione, coloro i cui interessi sarebbero stati pregiudicati, avrebbero sostenuto che la Camera non ha votato con sufficiente cognizione di causa, ed io credo che nel regime parlamentare e rappresentativo conviene che le leggi abbiano ad ispirare ovunque quel rispetto che loro è dovuto.

Che nei Governi assoluti la forza faccia eseguire la legge è cosa ragionevole; ma sotto l'egida d'istituzioni rappresentative è d'uopo che la legge si faccia rispettare coll'ingenerare nel pubblico la convinzione che fu dettata con un giudizio retto e spassionato. (*Segni d'approvazione su tutti i banchi*)

**BELLONO.** Io aveva domandata la parola per sostenere l'ordine del giorno del deputato Di Revel contro quello del deputato Bianchetti; sopraggiunsero poi le osservazioni del signor ministro e la proposta del deputato Cavour.

Io mi credo in obbligo di combattere entrambe le proposte Bianchetti e Cavour; ma, come ho già dichiarato altra volta, non entrerà nel merito della questione circa la preferenza che debbe darsi a questo o a quell'altro progetto di scalo, e certo io che sostengo che non vi sono al momento elementi bastanti perchè il Parlamento possa pronunciarsi con cognizione di causa, non potrei venire a propugnare un progetto in pregiudizio di un altro.

L'una e l'altra proposta degli onorevoli Bianchetti e Cavour hanno ciò di comune, che entrambi consentono che non si deve per ora deliberare sul progetto ministeriale, che cioè si ha luogo a sospendere la deliberazione e a fare ulteriori studi: sin qui concordano colla proposta Di Revel; in ciò però dissentono dalla proposta dell'onorevole deputato Di Revel, inquantochè essi vorrebbero circoscrivere questi studi unicamente alla scelta di uno fra quegli scali i quali possono costruirsi sulla destra della Dora.

Sarebbe perciò, coll'adozione dell'una o dell'altra di que-



ste due proposte, compiutamente escluso il progetto dello scalo oltre Dora.

Ma perchè, io domando, se la Camera crede che la questione non sia ancora abbastanza matura, che importi procedere ad ulteriori inchieste, vorrà intanto ricisamente pronunciare la inammissibilità di uno dei progetti che cadevano per l'addietro in discussione?

Avete voi, o signori, bastanti dati per dire sin d'ora che in ogni caso, quand'anche gli studi si estendessero allo scalo di oltre Dora, non si verrà mai in definitiva ad adottare questo progetto?

Questa potrà essere la deliberazione di coloro i quali credono assolutamente doversi accogliere il progetto del Ministero; ma per coloro i quali non dividono questa convinzione, e non hanno un giudizio ancora abbastanza formato, io credo che non si possa pel momento dire che essi debbano sin d'ora pregiudicare la questione, escludendo piuttosto questo che un altro progetto.

Il sistema dello scalo oltre Dora ebbe in favor suo, insino al 26 febbraio ultimo scorso, il suffragio implicito del Governo, il quale non aveva rigettato il primitivo progetto del signor Brassey; esso ebbe sino a quell'epoca il suffragio dell'ingegnere Woodhouse che proponeva quel piano. Esso riscuote in oggi il suffragio di sommi ingegneri. Esso dunque sarà o non sarà da accogliersi; ma quanto meno io ritengo che le considerazioni di equità, di giustizia e di convenienza vogliano che, ammettendo la Camera l'opportunità di procedere a nuovi studi, non sia sin d'ora particolarmente escluso dal concorso alla preferenza quel solo progetto di scalo che fu proposto insino ad oggi a Porta d'Italia.

Il deputato Cavour osservava che in fin dei conti la fissazione dello scalo sia nell'attribuzione del Governo, ed io la ammetto; ma se questa considerazione non impedisce alla Camera di deliberare la sospensione della deliberazione e di far procedere a nuovi studi, io dico: perchè questa considerazione sarà soltanto invocata a pregiudizio di uno dei proposti progetti, e nulla varrà per rigettare ad un tempo l'esame degli altri?...

Del resto poi non v'ha dubbio che, a caso vergine, il fissare la situazione dello scalo dipenderebbe dal potere esecutivo; ma tuttodì noi vediamo che il potere esecutivo, anche quando agisce nella cerchia delle sue attribuzioni e si limita ad atti i quali sono indubitatamente di sua competenza, agisce però sempre sotto la vigilanza ed il controllo del Parlamento, il quale gli porge quell'indirizzo e quella direzione che stima più consoni al pubblico interesse.

Notava ancora il deputato Cavour che l'accoglimento della proposta Di Revel farebbe il municipio di Torino giudice della questione. Ciò non è esatto, perocchè nella mentovata proposta si accenna bensì che debba essere sentito il municipio, ma si propone ad un tempo che venga istituita una inchiesta; dunque non sarebbe esatto il dire che in un'opera, la quale interessa grandemente la nazione e la società della strada ferrata, si attribuisca esclusivamente ingerenza e sovrachia attribuzione al municipio.

Del resto a questo riguardo io, senza voler proporre un emendamento alla proposta dell'onorevole deputato Di Revel, non avrei difficoltà, anzi crederei opportuno (questa è una mia personale opinione) che l'inchiesta venisse affidata non già ad una Commissione governativa, ma ad una Commissione del Parlamento. (Bene! a sinistra) Io crederei che quando s'abbia il voto del municipio di Torino, ed il voto di questa Commissione parlamentare, il giudizio definitivo in un affare di così grave importanza dovrebbe essere devoluto alla

Camera; allora tutti i deputati avrebbero modo di illuminare compiutamente la propria coscienza e la deliberazione che fosse definitivamente per emettersi non potrebbe avere l'apparenza di essere stata un voto emesso esclusivamente nell'interesse municipale della capitale.

Dopo ciò credo di dovere rispondere due parole alle osservazioni del signor ministro dei lavori pubblici.

Io confesso che le varie interpellanze ch'egli venne muovendo a me come sindaco di Torino, mentre mi rendono impossibile il tacere, mi rendono tuttavia assai difficile il rispondere. Ciò nullameno dirò, come già ebbi occasione di dire altra volta in questa Camera, che io qui non posso rispondere agli eccitamenti che si muovessero alla città di Torino. Qui non ho mandato dall'amministrazione civica, qui sono semplicemente deputato della nazione. Quindi le cose che io possa dire, le opinioni che in qualunque occasione io possa esprimere non possono essere assolutamente riferibili al municipio.

Nella qualità di sindaco io posso storicamente riferire i fatti seguiti e le deliberazioni prese da quel Consesso, ma non posso parlare in nome di lui; dirò anzi a questo riguardo, che, non ostante la somma autorità morale che verrebbe ad avere in ogni occorrenza sull'animo mio il voto di quel corpo, che niuno è in grado di apprezzare meglio di me che da tre anni vivo nel suo seno e m'inspiro alla sua sapienza, malgrado, dico, l'autorità somma ed il potere grandissimo che avrebbe su di me in ogni deliberazione il voto di quel corpo a cui mi onoro di appartenere, tuttavia m'indurrei a scostarmene quando (cosa improbabile, ma pur possibile) io mi trovassi in condizione di emettere nel Parlamento un voto diverso dal suo; e ciò avverrebbe nel caso in cui nell'animo mio sorgesse una convinzione opposta a quella della maggioranza di questi onorevoli miei colleghi.

Rispetto per certo l'opinione di tutti, rispetterei immensamente quella che formulasse la maggioranza dei consiglieri della città di Torino, ma in fatto di convinzioni mi tengo in obbligo di seguire unicamente ed esclusivamente le mie proprie.

Ricordava nuovamente il signor ministro come prova di un suffragio implicito del municipio in favore del suo progetto le molte sollecitazioni che il sindaco, in nome della città, avevagli fatto per l'approvazione del piano di Valdocco.

Ebbi già l'onore di fare osservare che quelle domande abbracciavano il piano d'ingrandimento della regione Valdocco, come abbracciavano il piano d'ingrandimento di porta Susa.

Ora siccome, rispetto allo stabilimento dello scalo, vi sono petizioni e domande per l'uno e per l'altro quartiere, è chiaro che non si può da quelle sollecitazioni del municipio trarre argomento d'un voto implicito che esternasse la città di Torino in favore di uno di essi.

Ma poi, se molte erano le domande per costruzioni, esse riferivansi e a nuove costruzioni nel quartiere di Valdocco e a nuove costruzioni a Porta Susa; ed al municipio, senza l'approvazione del piano, rimaneva impossibile il provvedere tanto rispetto alle une che rispetto alle altre: le più importanti poi devo dire che riflettevano appunto la porta Susa, dove si trattava di erigere non solo una o due case; ma una serie d'isolati i quali stanno oggi per iniziarsi, e debbono congiungere l'estremità di Doragrossa colla piazzetta della guglia Beccaria.

Accennava ancora il signor ministro aver io detto che, dopo la deliberazione del Governo presa in febbraio, il municipio non erasi altrimenti preoccupato nè risentito, tranquillo qual era che la discussione si sarebbe fatta nel Parlamento.

Questo è verissimo, ma in qual condizione il Governo aveva egli posto il municipio? Nella condizione in cui non avrebbe potuto esprimere un voto proprio, salvo o coll'associarsi alla deliberazione presa dal Governo, ovvero coll'opporvi alla medesima.

Ora, l'associarsi sarebbe stato perfettamente inutile; opporsi, ho spiegato come il municipio non abbia creduto di doverlo fare, perchè realmente la Commissione che ebbe a fare gli studi relativi rilevava non esservi interessi generali della città compromessi nella questione, i quali potessero consigliarla a promuovere un'opposizione al progetto del Governo, prendendo contro Valdocco a sostenere la domanda dei proprietari di Porta d'Italia.

Egli diceva finalmente che potendo il Parlamento deliberare fin d'ora, e prevedendosi che sempre sorgeranno richiami sinchè la cosa non venga decisa, l'unico modo di farla finita e di far cessare i richiami sia quello di venire a risolvere la questione con un voto perentorio. Certo io lo ammetto; vi saranno richiami insino a che il Parlamento non deliberi in modo definitivo; ma l'importante per noi non è di far cessare i richiami, è di far cessare quei soli richiami, i quali non siano fondati o sopra considerazioni di giustizia, o sopra considerazioni d'interesse pubblico. Ora, quali sono in questa lotta gl'interessi, i reclami, i quali debbono essere senza maggior riguardo condannati, quali quelli che meritano di essere accolti? Per me, come deputato, dichiaro in buona fede che lo ignoro. Quindi concludo perchè venga preferibilmente ammesso l'ordine del giorno proposto dal deputato Di Revel, come quello il quale per nulla pregiudica in favore di uno o degli altri progetti.

Dichiaro finalmente di associarmi a qualunque sotto-emendamento che avesse per oggetto di sostituire una Commissione da nominarsi dal Parlamento a quella governativa (*No! no!*); come altresì di deferire il voto definitivo al Parlamento, anzichè al Ministero.

*Voci.* Ai voti! ai voti!

**MENABREA.** Je demande la parole.

**PRESIDENTE.** Se la Camera intende di chiudere la discussione, allora io le darò la parola contro la chiusura; ma se si deve continuare nella discussione, non posso accordargliela, perchè vi sono ancora altri oratori iscritti.

*Voci.* La chiusura!

**PRESIDENTE.** Domanderò se la chiusura è appoggiata. (È appoggiata.)

**CAVOUR CAMILLO.** Domando la parola contro la chiusura.

**PRESIDENTE.** Ha la parola.

**CAVOUR CAMILLO.** La Camera ha uditi due oratori parlare contro alla mia proposta, cioè l'onorevole deputato Bellono e l'onorevole deputato Di Revel; mi pare che dovrebbe ascoltare un oratore che parlasse in favore di questa, o sentire almeno il proponente medesimo onde poter ribattere alcuni argomenti dell'onorevole deputato Di Revel, e dell'onorevole deputato Bellono.

**PRESIDENTE.** Vi sono ancora cinque oratori iscritti prima del deputato Menabrea; i deputati Bosso, Bertolini, Bianchetti, Asproni e Di Revel.

**MENABREA.** Je demande la parole.

*Voci.* La chiusura! Ai voti!

*Altre voci.* A domani!

**PRESIDENTE.** Si potrebbe semplicemente dare la parola ad uno, che parlasse in un senso, e poi ad un altro che parlasse in un altro.

**MENABREA.** J'ai à donner quelques éclaircissements, que

je considère comme très-importants. Je prie la Chambre de vouloir bien les entendre.

**PRESIDENTE.** In che senso intende parlare il deputato Bosso?

**BOSCO.** Io rinuncio alla parola.

**BIANCHETTI.** Io aveva domandato di parlare quando il deputato Bosso era entrato nei dettagli delle differenze, per rispondergli unicamente su questo riguardo.

**PRESIDENTE.** Il deputato Asproni intende usare del suo diritto di turno?

**ASPRONI.** Io farò una proposta subordinata dopochè vedrò l'esito che avrà l'emendamento del deputato Di Revel.

**PRESIDENTE.** Allora si potrebbe dare la parola al deputato Menabrea che parla in favore della proposta del deputato Cavour, e poi al deputato Di Revel.

*Voci.* Ai voti! ai voti! La chiusura!

**MENABREA.** Je me propose de parler sur la proposition de monsieur Cavour; j'ai un éclaircissement très-essentiel à donner. Je prie la Chambre d'être indulgente, je n'abuserai pas de ses moments.

Je m'étais associé à la proposition de monsieur le comte de Revel parce que, dans mon opinion, au point où était descendue la question, il n'était plus convenable au Parlement de la juger.

Mais quand l'honorable monsieur Cavour est venu proposer son ordre du jour, j'ai vu exprimée dans ses paroles une idée que j'avais déjà eu l'honneur d'émettre.

Je donnerai donc la préférence à cet amendement interprété à ma manière, interprétation qui, peut-être, diffère de celle que semble vouloir lui donner monsieur de Cavour.

Je vais dire maintenant ce que j'entends par station principale.

On a fait de la question de la station de Turin une question simple, tandis qu'elle est tout-à-fait complexe et même compliquée.

Nous ne devons pas perdre de vue que le chemin de fer de Turin à Novare doit mettre en relation le Piémont avec la Lombardie d'un côté, et avec la ligne de Suse et de Gênes de l'autre.

A Turin sera donc le centre des stations principales non-seulement du chemin de fer de Novare, mais des grandes lignes qui traversent les Etats. Or, faites attention à ce qui constitue une station principale de chemin de fer. Il ne faut pas croire que cela se borne seulement à un débarcadère pour les voyageurs; une station principale se compose de grands ateliers de réparation, de grands magasins pour les marchandises, de remises pour les voitures, et enfin de bureaux de douanes pour recevoir les marchandises étrangères; c'est un point capital. Il y a donc, dans une grande station, dans une station principale, non-seulement le débarcadère; des voyageurs, mais surtout les autres établissements que je viens d'énumérer.

Le débarcadère des voyageurs est donc une chose bien distincte des autres parties qui constituent une station principale.

Cela posé, les marchandises qui nous parviendront de la Lombardie par la route de Novare, ne s'arrêteront pas dans cette dernière ville pour être *dédouannées*, mais elles viendront directement à Turin, où elles devront trouver un bureau de douanes auprès de la station principale. Il en sera de même de celles qui viendront de Gênes; il s'ensuivrait donc qu'il faudrait deux bureaux de douanes, un pour la route de Novare et l'autre pour celle de Gênes, à moins qu'on ne mette les *stations principales* de ces deux lignes en con-

tiguité l'une de l'autre. A cette simple considération, naît la nécessité, dans une même ville, de concentrer, autant que possible, sur un même point, toutes les stations principales des différentes lignes, parce que, autrement, il faudrait multiplier les administrations et les agents, et augmenter les dépenses dans des proportions considérables.

Des considérations analogues s'appliquent également aux ateliers, aux magasins qu'il ne convient pas de multiplier inutilement.

Il en est autrement des stations de voyageurs qu'il faut distribuer de manière à rendre l'accès des chemins de fer le plus commode possible. C'est d'après ces principes que maintenant sont combinées les distributions des stations, et c'est l'expérience qui a conduit à ces résultats.

Il est donc arrivé, comme je vous l'ai dit l'autre jour, que, dans les villes qui avaient plusieurs chemins de fer, on a concentré ou l'on tend à concentrer tous les grands établissements dans une seule station, et qu'on répartit, au contraire, sur les différents quartiers de la ville les simples débarcadères de voyageurs.

Je citerai, par exemple, la petite ville de Woolwich en Angleterre où il y a deux débarcadères, l'un pour desservir une partie de la ville, l'autre pour desservir l'extrémité opposée. A Bruxelles il en est de même. L'on voit donc que la position des stations principales et des stations de voyageurs dans une même ville, doit être fixée d'après des principes différents; c'est pour n'avoir pas fait cette distinction, cette séparation essentielle, qu'on a donné lieu aux graves discussions suscitées à propos du débarcadère de Novare.

Si monsieur de Cavour a, dans son amendement, donné aux mots de stations principales la même signification que je viens d'expliquer, alors je serai parfaitement de son avis; je crois que la station principale de Novare doit se trouver sur la rive droite de la Doire, à proximité de celle de Gènes, en tâchant de les réunir à Porte-Neuve, ou bien, si cela n'était pas possible ou moins convenable, vers la citadelle, ainsi que l'a proposé monsieur Valerio. Le choix de l'emplacement de cette station principale, qui comprend la douane, les magasins, les remises, les ateliers, est donc une question d'économie générale dont la solution appartient au Gouvernement.

Quant aux stations de voyageurs, c'est différent: leurs positions intéressent surtout les localités, et c'est par cela même que je voudrais qu'elles fussent en grande partie laissées à la décision des municipalités. En divisant donc la question, ainsi que je viens de le faire, il serait plus facile de prendre une détermination propre à satisfaire tous les intérêts.

On fixerait la station principale d'après les considérations que j'ai exposées; quant au débarcadère des voyageurs, je ne vois pas pourquoi, puisqu'une petite ville comme Woolwich en a deux, pourquoi il n'existerait pas également pour la route de Novare en dehors de la station principale des débarcadères distincts pour les voyageurs.

Si la Chambre veut donner cette interprétation à l'amendement de monsieur le député Cavour, je voterai pour son approbation, parce qu'il établirait un principe dont l'adoption me semble nécessaire; mais si on l'interprète dans un sens plus restreint, en n'envisageant la question que sous un seul point de vue, qui confonde les stations pour les voyageurs avec celles des marchandises, avec les ateliers, etc., alors je me rallierai à celui de monsieur le comte de Revel, qui laisse plus de latitude pour un examen approfondi de la question.

**DI REVEL.** Io veramente non intendeva di riprendere la parola che nel caso in cui venisse messa in discussione la proposta dell'onorevole deputato Bellono tendente a che la Commissione d'inchiesta da me proposta fosse affidata ai membri della Camera; quindi mi limito ora semplicemente a dire che la mia proposta è per una Commissione in via amministrativa, non dovendo la Camera, a parer mio, nominare Commissioni d'inchiesta se non nel caso si tratti di questioni politiche, ed in questioni aventi tratto agli interessi generali dello Stato.

*Voci generali.* Ai voti! ai voti!

**CAVOUR CAMILLO.** Io debbo prima di tutto rispondere alle interpellanze che mi ha mosso l'onorevole deputato Menabrea e dire schiettamente quale sarebbe, nella mia opinione, il miglior modo di sciogliere il problema.

Il miglior modo di risolverlo sarebbe quello di fare una stazione per viaggiatori nella parte settentrionale ed occidentale della città, e di riunire il più presto possibile quella stazione con quella di Porta Nuova onde avere a mano tutti quegli accessori che sono necessari nei grandi stabilimenti.

Io credo che se la Camera adotta la mia proposta, il Governo dovrà prendere in maggiore considerazione quest'idea, la quale non osta a che venga a stabilirsi una stazione provvisoria in quel luogo che verrà scelto sulla sponda destra della Dora, e che servirà poi anche per le mercanzie.

Rispondendo poi a quanto venne detto dall'onorevole deputato di Revel e dall'onorevole deputato Bellono, dirò che reputo che essi non abbiano fatto attenzione al principale argomento da me addotto. Io dissi che nell'attuale questione erano da considerarsi ed interessi generali, ed interessi particolari, ed interessi municipali; che quanto agli interessi generali, nella mia opinione, che credo coscienziosa quanto quella dell'onorevole Di Revel, io riteneva, come tuttora ritengo, che essi richiedano che la stazione sia posta sulla destra sponda della Dora onde rendere più facile e men costoso il congiungimento colla stazione principale.

Quanto agli interessi municipali, può essere vero che ad essi torni più acconcio che la stazione sia posta nel sito dell'antica polveriera, o nel sito dell'antico cimitero, o in quelle vicinanze; in tutto ciò non vi è che interesse municipale, e quindi può lasciarsene la deliberazione al senno del municipio.

Io amo la pubblicità e le inchieste quanto il deputato Di Revel, ma credo che la cosa sia già abbastanza chiarita, perchè la Camera possa decidere sopra questa questione preliminare, che cioè l'interesse generale richiegga che la stazione sia fatta sulla sponda destra della Dora.

Insisto quindi nella mia proposta.

*Voci generali.* Ai voti! ai voti!

**PRESIDENTE.** Domando se la Camera intende chiudere la discussione.

(La discussione è chiusa.)

Tre sono gli emendamenti depositi al banco della Presidenza: ne darò lettura.

Il primo è quello del deputato Bertolini. Dopo il primo alinea dell'articolo 7, egli direbbe:

« Quella di Torino verrà collocata in conformità del progetto Woodhouse in data del 1° gennaio 1852 e sulla linea che mette alla sponda sinistra della Dora presso il fianco occidentale del ponte Mosca. »

Vi è poi quello del deputato Bianchetti così concepito:

« I lavori però di costruzione relativi alla stazione di Torino, segnata nel sito che fu determinato dal Consiglio spe-

ciale delle strade ferrate in adunanza delli 28 febbraio 1852, cioè al punto segnato col numero 2 nel piano Woodhouse delli 24 stesso mese di febbraio, compresi quelli relativi alla tratta dal ponte sulla Stura a Torino, saranno, per quanto è possibile, ritardati, onde aver tempo di studiare il modo di collocare la stazione stessa di Torino nelle adiacenze della cittadella, od in quell'altro sito sulla sponda destra della Dora, che verrà ulteriormente determinato dal Governo, sentito il municipio di Torino, ed in seguito ad un'inchiesta amministrativa, avuto complessivo riguardo all'economia della spesa, alla pubblica igiene, al maggior comodo e vantaggio dei viaggiatori e del commercio, nonchè all'armonia col piano d'ingrandimento e di ornato della città di Torino, ed avuto eziandio riguardo al concorso pecuniario che fosse per dare il municipio stesso. »

**BIANCHETTI.** Io dichiaro di ritirarlo, ove sia rigettata la proposta del deputato Di Revel, perchè non altrimenti avrei acconsentito a mutare il progetto ministeriale se non pel vantaggio che mi presentava la località posta in vicinanza della cittadella.

**PRESIDENTE.** Dunque lo ritira in modo condizionale.

**BIANCHETTI.** Se è respinta la proposta Di Revel, io ritiro pure la mia, e voterò per la proposta Cavour.

**PRESIDENTE.** Leggo quella del deputato Cavour:

« La stazione principale di Torino verrà collocata sulla sponda destra della Dora nel sito che il Governo, sentito il municipio di Torino, giudicherà meglio accomodato agli interessi generali dello Stato ed a quelli della capitale. »

Fra i vari emendamenti quello che deve avere la priorità si è quello del deputato Di Revel che più si scosta dal progetto ministeriale. Lo leggo per metterlo ai voti:

« Quella di Torino verrà collocata nel sito che sarà ulteriormente determinato dal Governo, sentito il municipio di Torino, ed a seguito di una inchiesta amministrativa intorno al sito più conveniente sotto il rapporto complessivo dell'economia nella spesa, della pubblica igiene e del maggior comodo e vantaggio dei viaggiatori e del commercio, non che

d'armonia col piano d'ingrandimento e d'ornato della città di Torino. »

**LANZA.** Io propongo un emendamento a questa proposta del deputato Di Revel, e consisterebbe nel mettere in una clausola, che l'inchiesta sia fatta di pubblica ragione.

Spero che ognuno comprenderà l'importanza di questa clausola e che se ne apprezzerà il valore senza che io mi estenda ad indicarlo.

**PRESIDENTE.** Il deputato Di Revel aderisce a questa aggiunta?

**DI REVEL.** Aderisco.

**PRESIDENTE.** Allora metto ai voti l'emendamento Di Revel all'articolo 7 del capitolato con questa aggiunta; lo rileggerò:

« Quella di Torino verrà collocata nel sito che sarà ulteriormente determinato dal Governo, sentito il municipio di Torino, ed a seguito di un'inchiesta amministrativa che dovrà farsi di pubblica ragione, intorno al sito più conveniente sotto il rapporto complessivo dell'economia nella spesa, della pubblica igiene e del maggior comodo e vantaggio dei viaggiatori e del commercio, nonchè di armonia col piano d'ingrandimento e d'ornato della città di Torino. »

(Dopo prova e controprova, la Camera adotta.)

La seduta è levata alle ore 5 e 1/2.

*Ordine del giorno per la tornata di domani:*

1° Seguito della discussione del progetto di legge per la costruzione della strada ferrata da Torino a Novara;

2° Discussione del progetto di legge per una leva di 10,000 uomini;

3° Discussione del progetto di legge pel riordinamento nel personale di pubblica sicurezza;

4° Discussione del progetto di legge per la concessione dei teatri Regio e Carignano.