

TORNATA DEL 3 MARZO 1853

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO RATTAZZI.

SOMMARIO. *Appello nominale — Seguito della discussione del bilancio passivo dell'azienda generale delle strade ferrate pel 1853 — Discorsi del ministro dei lavori pubblici e del deputato Bosso, relatore, sulla categoria 18, Tronco da Villafranca a San Paolo — Istanze del deputato Angius, ed osservazioni del deputato Farina Paolo — Approvazione della categoria suddetta — Opposizioni del ministro dei lavori pubblici alla riduzione proposta dalla Commissione sulla categoria 19, ed osservazioni del relatore — Approvazione delle categorie 19, 20 e 21 — Relazione sul progetto di legge pel riparto delle pene pecuniarie — Osservazioni del ministro medesimo sulla categoria 22 bis, Stazione di Genova — Parlano i deputati Bosso, relatore, Bona e Polleri — Repliche — Rinvio a domani.*

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

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

5087. Moletti Giuseppe, da Verrua, chiede: 1° che gli inventari dei minori siano eseguiti *gratis*; 2° che i patrocinanti i quali assumono la difesa delle cause destituite di fondamento siano tenuti al risarcimento dei danni verso la parte soccombente e punito secondo le leggi; 3° che i magistrati i quali pronunciassero sentenze meno giuste siano pure dichiarati tenuti a risarcire in proprio la parte danneggiata; 4° che l'articolo 1474 del Codice civile si applichi nel caso soltanto in cui vi sia deficienza assoluta di altri mezzi di prova.

PRESIDENTE. La Camera non essendo in numero, si procederà all'appello nominale.

(Da questo risultano assenti i seguenti deputati):

Agnès — Arconati — Arnulfo — Avigdor — Bachet — Bairo — Balbo — Barbavara — Barbier — Bastian — Bellono — Benso Giacomo — Berghini — Bersani — Berti — Biancheri — Bianchi Alessandro — Bianchi Pietro — Boyl — Bolmida — Bon-Compagni — Brignone — Brofferio — Bronzini — Cadorna — Cagnardi — Cambieri — Campana — Carquet — Carta — Casaretto — Cavour Camillo — Cavour Gustavo — Chenal — Chiarle — Cornero — Cossato — D'Aviernoz — Decastro — Deforesta — Demartinel — Depretis — De Viry — Duverger — Faraforri — Favrat — Ferracciu — Fiorito — Franchi — Galli — Gallina — Galvagno — Garelli — Garibaldi — Gastinelli — Gerbino Felice — Ghigliani — Gianoglio — Gianone — Gilardini — Guglianetti — Jacquier — Justin — La Marmora — Malan — Malinverni — Mantelli — Martini — Mellana — Michelini — Miglietti — Mongellaz — Nieddu — Paleocapa — Parent — Pellegrini — Pernigotti — Pescatore — Pettiti — Ravina — Revel — Riccardi — Ricci Vincenzo — Rosellini — Rulfi — Rusca — Sanna-Sanna — San Martino — Santa Rosa — Saracco — Sauli — Seyssel — Spinola — Tecchio — Vicari — Zirio.

La Camera essendo ora in numero, pongo ai voti l'approvazione del processo verbale.

(È approvato.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO PASSIVO DELLE STRADE FERRATE PEL 1853.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la continuazione della discussione sul bilancio passivo delle strade ferrate per l'anno 1853.

Nella tornata di ieri si lasciarono in sospenso le categorie 5, 18, 19, 20, 21 e 22. Quindi metterò di nuovo in discussione la prima di queste categorie lasciate in sospenso che è quella riguardante il personale del Genio civile. Per questa il Ministero aveva proposto uno stanziamento di lire 168,000, e la Commissione l'aveva ridotto a lire 149,000, il Ministero quindi aveva aderito alla somma di lire 150,000.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Mi pare che la Camera, vedendo che vi era contraddizione fra la nota del bilancio e le conclusioni della Commissione, avesse sulla mia proposizione deciso di sospendere questa categoria finché non si fossero prese intelligenze col signor intendente generale delle strade ferrate. Crederei pertanto opportuno che non sia ancora ripresa la discussione su quella categoria.

PRESIDENTE. Dietro le osservazioni del signor ministro, lasciando ancora in sospenso la categoria 5, si aprirà la discussione sulla 18, che è quella relativa al tronco di strada ferrata da Villafranca a San Paolo. Per questa categoria il Ministero aveva chiesto l'assegnamento di lire 400,000, e la Commissione propone di respingere interamente questa domanda.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola.

La Commissione del bilancio dopo aver fatte molte considerazioni su questa categoria, conclude: « che non debbano stanziarsi nuove spese senza che un maggiore e profondo esame assicuri il paese della riuscita dell'opera. » Io non saprei come accettare questa conclusione, perchè non so veramente quali più maturi e profondi esami possano farsi, oltre quelli cui ripetute volte si procedette da tutte le persone più competenti del corpo del Genio civile che sono state richieste del loro parere: d'altronde prego la Camera di ritenere che le cose sono condotte a tal punto che non si

può più rinvocare in dubbio la convenienza di procedere innanzi: tale è il concorde avviso dei più distinti ingegneri, e se pel passato vi furono contestazioni sul tracciato di questo tronco e sul modo di condurre i lavori, allo stato attuale delle cose tutti convengono che le operazioni sono basate sui maggiori dati di stabilità e sicurezza. In un'antecedente seduta, quando si trattava della concessione dell'assegno di lire 100,000, ho fatto vedere come procedessero le cose e come i lavori fossero portati ad un buon punto, con piena soddisfazione di tutti quelli che vi hanno ingerenza, i quali nutrono fondata fiducia di una riuscita sicura e pronta per quanto le condizioni attuali dell'opera lo comportano. Ciò posto, e ritenuto che non si saprebbe quali altri studi si possano fare, per giudicare di queste opere si richiede una pratica conoscenza delle località e della natura particolare di quei terreni, qualità che niuno al certo meglio possiede dell'ingegnere che da lunga pezza attende alla direzione di quel tronco, io non so quale utile effetto si potrebbe ricavare da una nuova sospensione dei lavori dopo che essi già rimasero sospesi da oltre cinque mesi; la prima conseguenza sarebbe quella di nuovi danni alle opere abbandonate da tanto tempo, e, quel che è peggio, di incagliare, per non dire rovinare, l'esercizio della strada ferrata, col ritardare all'infinito la sistemazione regolare e definitiva di questo tronco.

Prego la Camera di osservare che se è vero, come lo ammette la stessa Commissione, che il servizio della strada ferrata si fa ora lodevolmente colle potenti macchine locomotive che, state proposte dai nostri ingegneri, vennero eseguite dal signor Stephenson; se, dico, questo servizio si operò in modo regolare ed abbastanza soddisfacente sin qui, ciò non deve però intendersi in senso assoluto, bensì relativamente all'esercizio anormale ed imperfettissimo che per l'addietro avevamo sul piano inclinato attivato con cavalli; ma è da ritenersi che la sufficiente comodità di servizio che si ottiene colle potenti macchine, rende l'esercizio molto più costoso, giacchè, se non vado errato, esso importa una spesa di lire 8 mila al mese in più di quello che costerebbe sul corrispondente tronco di strada ferrata, ciò che dà un totale quasi di lire 100 mila all'anno.

Il vantaggio però notevolissimo che compensa questo aggravio di spesa si è quello di avere continuità di servizio, indispensabile non tanto pei viaggiatori quanto pelle merci, il cui movimento, massime dopo che la strada venne aperta sino a Busalla, ha fatto un rapidissimo progresso, mentre se quando la strada non giungeva che ad Arquata si avevano 20, 24, 28 vagoni di merci al giorno, e raramente 30, ora ne abbiamo 40, 45, 50, e, salvo errore, giunsero testè al numero di 60 i vagoni trainati in un sol giorno. È dunque facile il prevedere quale movimento si avrà sulla ferrovia quando l'esercizio ne sarà protratto sino a Genova, quando sarà compiuta la strada di Savigliano sino a Cuneo, e finalmente quando si avrà ancora l'influenza della strada di Susa.

Ora egli è impossibile, all'attuarsi di così grandi movimenti di mercanzie, esercitare il piano inclinato non dirò già con economia, ma colla facilità, con sicurezza, e senza tema di interruzioni; le macchine *Mastodonte* non portano al più che da 70 a 80 tonnellate, compreso il peso dei vagoni, e questa è la condizione sotto la quale il celebre Stephenson ha assunto di costruirle, non potendosi ottenere di più sovra una pendenza del 26 per cento.

Bisognerà dunque dividere e suddividere i convogli, e quando occorrerà trasportare 60, 80 od anche 100 vagoni al giorno, sarà necessario far scendere e riscendere più volte le

locomotive, e tale complicazione di servizio renderà assolutamente impossibile l'esercizio, a meno che non si prenda il partito, che sarebbe l'unico, di far esercitare, cioè, questo piano inclinato nella notte per le merci, e nel giorno per i viaggiatori.

Ma allora, oltre la spesa enorme, bisognerà raddoppiare il personale, perchè questo non potrà servire 24 ore ogni giorno. È impossibile di non avere un servizio straordinariamente costoso conservando il piano inclinato, epperò rendesi sempre più conveniente di sollecitare la costruzione del tronco definitivo di San Paolo. La Commissione a ciò opponendosi ha, per venire alla conclusione che ho accennato, esteso le sue considerazioni sopra due punti, uno amministrativo e l'altro tecnico.

Quanto al primo è ben vero che la Commissione ha dichiarato che verte lite coll'impresa davanti i tribunali, al cui giudizio è necessario di riferirsi. Se la Commissione si fosse a ciò limitata, io non avrei nulla a ridire; siccome però prima di prendere queste conclusioni essa fece gravi osservazioni che possono generar sospetti sulle persone che amministrarono a quel tempo le opere, e seri dubbi che l'interesse dello Stato sia altamente compromesso, così, benchè io non abbia avuto parte alcuna, nè come ministro, nè altrimenti, in quella pratica, mi credo tenuto, per la stima sincera che nutro degli uomini che vi ebbero ingerenza, a contrapporre alcune considerazioni alle conclusioni della Commissione.

Ammetterò che nella gestione amministrativa di quell'impresa vi fu irregolarità, ma credo che ebbero luogo circostanze abbastanza gravi, e tali se non da giustificare il difetto, certo da attenuarlo di molto. Fra queste la principale si fu la premura somma di spingere innanzi i lavori, onde potere quanto più presto possibile anticipare l'esercizio della strada; altra di non minor rilievo fu la disgraziata condizione dell'impresa che aveva assunto un'opera di tanta mole senza mezzi corrispondenti; finalmente una circostanza da tenersi in conto si è quella che l'impresa avendo incontrato spese enormi per provvedere i cantieri di tutto l'occorrente, si trovò senza mezzi per proseguire energicamente i lavori.

Io non dico che tutto ciò basti a giustificare l'irregolare procedere usato, ma certo scema il peso dell'imputabilità che se ne potrebbe dare a coloro che ebbero la direzione dell'impresa. Se la Commissione si fosse informata di queste circostanze, postochè accennava tutti quei fatti nel suo rapporto, ed avesse sentita in proposito l'amministrazione, forse, dopo le spiegazioni avute, sarebbe venuta in sentimento diverso.

Quanto alla lesione degli interessi dello Stato che vuoi cagionata dagli anticipati certificati di pagamento rilasciati dall'ingegnere direttore delle opere, dirò che venne da successive perizie dimostrato non sussistere la medesima, perchè l'impresario avendo diritto a compensi per fatte provviste e per altri titoli, sarebbe pure stato di tutta giustizia accordargli qualche indennità, ciò che alla fin dei conti riesce poi presso a poco allo stesso risultato.

Aggiungerò che l'aver l'amministrazione deciso di condurre i lavori ad economia, visto che l'impresa per mancanza di mezzi non poteva andare innanzi, fece sì che, quantunque la massa dei lavori sia grandemente cresciuta per contingenze speciali e inerenti alla località, e che sarebbe inutile ripetere, si ebbe una notevole economia nei prezzi in confronto di quelli nei quali erano valutati i lavori ad appalto. Ora, siccome l'amministrazione non poteva assumere l'esecuzione dei lavori ad economia, se non a rischio ed a carico dell'appaltatore, così è ovvio e giusto che il maggior guadagno

fatto in confronto dei prezzi di appalto torni a di lui vantaggio.

Io credo dunque che, quantunque le pretese dell'impresa siano eccessive ed esorbitanti, perchè dirette non solo a giustificare il di più avuto, ma il diritto ancora a nuove e maggiori indennità, e benchè l'azienda siasi energicamente opposta alle medesime, tuttavia io credo che in via di strettagiustizia non si possa negare un compenso all'impresa, come pure quei risparmi che si sono fatti nell'eseguimento dei lavori ad economia; e, ciò posto, lo Stato non verrebbe a provare danno o scapito per le trascorse irregolarità, avuto inoltre riguardo alla circostanza della cauzione prestata dall'impresa e ai cospicui fondi di magazzino lasciati dalla medesima.

Ad ogni modo, dopo queste considerazioni che contrappongo a quelle fatte dalla Commissione, conchiudo anch'io con essa che su questo aspetteremo la sentenza dei tribunali. Le altre considerazioni fatte dalla Commissione riguardano il punto tecnico.

Ora su questo punto tecnico io non verrò annoiando la Camera, ripetendole quello che ho detto nella seduta del 14 febbraio, a proposito del maggior assegno domandato di lire 100 mila; tuttavolta mi sarà necessario ricordare alcune circostanze delle quali la Commissione non ha tenuto calcolo, quantunque io mi sia diffuso alquanto in quella occasione.

Essa ha messo tutto in dubbio, tanto relativamente alla parte eseguita, quanto per quella da eseguirsi, benchè vi fossero alcune circostanze che meritavano di essere prese in ispeciale considerazione, e per cui sarebbe stato prudente partito sentire l'amministrazione prima di dar sentenza.

Io pertanto mi limiterò a ricordare i rapporti, che lessi allora, dell'ingegnere direttore di quel tronco, e che rappresentano lo stato dei lavori dopo che erano già da più mesi interrotti.

Questi rapporti facevano constare evidentemente che nessun grave disappunto era venuto in quel tempo a malgrado dell'imperversare della stagione che era stata oltremodo piovosa. Da essi risultava come sopra i sette chilometri che rimangono a compiersi, i più lunghi terrapieni, quelli stessi che altre volte avevano presentato gravi difficoltà, erano portati quasi a compimento; come le difficoltà fossero sorvenute prima della sospensione del lavoro, cioè nella primavera; come fossero ristrette a tre località, cioè alla Valletta di Amerio, a quella di Dusino ed a quella di Territo.

Si faceva anche osservare in uno di questi rapporti che il terrapieno della Valle Territo, dopo la sospensione dei lavori, era stato condotto a compimento, e che nulla di nuovo vi era successo che desse segno di ulteriore movimento, restando per tal modo incompiuti due soli tratti di 200 a 300 metri per ciascuno.

Di ciò non sembra essersi fatto carico la Commissione, nè della circostanza che di questo tronco già da tre anni trovasi in pieno esercizio il tratto dalla Migliarina a San Paolo, della lunghezza di tre chilometri, per cui non sono già dieci chilometri che si possano dire meno sicuri, perchè tre di questi chilometri sono perfettamente compiuti, e vi si viaggia sopra da ben tre anni fra Migliarina e Villafranca.

Restano dunque 7 chilometri, ed in questi si comprendono 2 chilometri che hanno sofferti gravi danni; restano alcune località dove conviene ancora fare ripari; e nell'ultimo rapporto dell'ingegnere arrivato ieri (rapporto che egli fa ogni mese per informarmi dello stato delle cose, e che ora è succiatissimo, perchè da gran tempo non si lavora), egli accenna che, malgrado la neve e le poggie, nel mese di febbraio, non è succeduto alcun movimento in quei grandi rilevati, e che

solo sonosi manifestati scoscendimenti nelle scarpe di alcune trincee, cose inevitabili quando si abbandonano lavori prima che siano finiti; questi scoscendimenti d'altronde non hanno niente che fare col difetto principale, che è la mancanza di buona sede, e a questo difetto certamente si può provvedere coll'estendere la scarpa.

Poichè questo rapporto è brevissimo, lo leggerò: « Lungo la linea di San Paolo non si vedono guasti, ma alcuni scoscendimenti soltanto nelle scarpe dello scavo della Piana di Serra e del Colle di Rostafumo. » Ecco lo stato a cui si trovano quelle opere dopo cinque mesi di sospensione nei lavori. Ora io domando se, così essendo le cose, sia conveniente istituire Commissioni, far passar nuovi esami, perdendo un tempo infinito, con evidente pericolo che i danni si facciano maggiori.

Se non che la Commissione crede di prendermi in contraddizione perchè, quando esternai la mia ferma opinione sulla riuscita del lavoro, purchè si seguitassero i sistemi introdotti, e si lasciasse operare l'ingegnere che ha fatto tanti studi ed ha piena pratica di quelle località, io dissi che l'opinione pubblica si commoveva sull'esito di quei lavori.

Ciò dicendo, io accennava ad un fatto che esiste e nulla più, giacchè io non voleva certamente entrare in polemiche coi giornali che criticavano questi lavori, che chiamavano questo tronco il pozzo di San Paolo, dove io profondeva i tesori dello Stato, dove volevano gettarmi, sperando che colla mia grama persona lo riempissi... io non voleva, dico, entrare in polemica con questi giornali, ma certamente io riconosceva che la pubblica opinione se ne era commossa.

ANGIUS. Chieggo la parola. (*ilarità*)

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. L'opinione pubblica in generale, quando è illuminata, suole essere giusta, ma nessuno negherà che talvolta essa si lascia traviare, massime quando prende a giudicare di cose d'arte, o nutre una prevenzione meno radicata: ora io non potendo accettare quella polemica, e venire in discussione coi giornali, desiderava portare la questione dinanzi alla Camera, chiamandola a giudicare sul vero merito della questione, dopo averle rappresentato le condizioni naturali delle cose, e le cagioni che hanno fatto incontrare un dispendio maggiore del presunto, e finalmente gli argomenti per cui non credo che si possa prendere altro economico e conveniente partito che compiere la strada col sistema adottato.

Sullo stato della questione, niuno può essere migliore giudice e più competente del distintissimo ingegnere, che da ben quattro anni attende con una solerzia senza pari, con costante sollecitudine, e, dirò anzi, con particolare interessamento, alla direzione dei lavori di questo tronco.

Ora, se questi presentò una perizia con cui dimostra che per compiere i lavori si richiede la somma di 436 mila lire; se è sottoposta tale perizia all'esame degli uffici tecnici, e questi sono tutti d'accordo nell'approvare sia il sistema da seguirsi nei lavori che la somma che si calcola necessaria a compierli, cosa dovrà fare l'amministrazione? Deve ella rifiutarsi a progredire nell'opera, può ella ristarsi dal provvedere perchè taluno dubita dell'esito, perchè l'opinione pubblica si commuove? Io certamente nol credo.

Dal momento che l'amministrazione ha, dopo tante vicende, un argomento di fondata fiducia nella buona riuscita del lavoro, ed è pressochè sicura che disordini gravi non avranno a succedere, ella deve prendere una decisione. Aggiungerò di più che, colle dimensioni ora date al lavoro, coll'estensione grande delle banchine e delle scarpe, e colla maggior larghezza superiore del rilevato, agendo prudentemente,

come l'amministrazione si propone, qualora anche, aperto lo esercizio avvenissero sconcerti, questi non altererebbero lo stato delle cose, non metterebbero in pericolo i convogli.

Di questi eventi ne abbiamo già avuto la prova nella valle di Scrivia, ma non se ne è parlato, perchè vi si pose facilmente riparo. Scoscendimenti notevoli avvennero nel rilevato così detto della Lavandaia; per cui si stette in dubbio se quel tronco si dovesse aprire, e si decise di attivarlo; in corso di esercizio scoscendimenti nuovi succedettero, ma le cose erano regolate in guisa che, riparandosi immediatamente la strada, vi si poteva senza pericolo transitare.

Dunque, quand'anche si manifestasse qualche scoscendimento dopo compiuti i lavori, siccome si procederà prudentemente, cominciando a far passare le merci sul nuovo tronco di San Paolo, così l'esercizio del piano inclinato di Dusino, ridotto al trasporto dei viaggiatori, sarà reso facilissimo e sicuro.

Ma se invece di adottare il partito più savio, che è quello di andare innanzi, noi rimettiamo la questione al giudizio di nuove Commissioni, io prevedo che perderemo un tempo preziosissimo senza riescire ad alcun utile risultato, pel seguente motivo: o le Commissioni, dopo aver assunto il parere degli uomini tecnici, finiranno per concorrere nell'avviso di quelli già consultati, ed allora si sarà inutilmente sprecato tempo e fatiche; oppure giudicheranno che si debba adottare un nuovo tracciato, scambiare il sistema di lavori, ed allora io domando: chi risponderà dell'esito della nuova traccia o dei nuovi sistemi proposti? Nessuno al certo, e se questi fallissero all'aspettativa, noi ci troveremo in condizioni infinitamente peggiori delle attuali.

A prova dell'insufficienza della perizia la Commissione trae argomento dalla spesa non calcolata per l'armamento che si valuta nella somma di due milioni.

Per rettificare un tale accordo, si ricorda anzitutto che il tratto compreso fra Villafranca e Migliarina già trovasi armato di doppio binario per la lunghezza di tre chilometri, e che per conseguenza il tratto a sistemarsi si riduce a sette chilometri soltanto. Ora io devo avvertire che il prezzo di armamento del piano inclinato è già compreso nel calcolo della spesa del piano medesimo, stata per intero pagata sui fondi del tronco San Paolo, e che quando occorra di armare i rimanenti sette chilometri di questo tronco, si comincerà a stabilirvi un binario solo, tenendolo anche più discosto dal sito dove succedono maggiori scoscendimenti. Collocato questo primo binario, ed ottenuta la certezza della sua stabilità, esercitandolo contemporaneamente al piano inclinato, si armerà la seconda via del tronco definitivo di San Paolo collo stesso binario che ora trovasi sul piano inclinato, e così tutta la spesa di armamento che ancora rimane ad eseguirsi si riduce a sette chilometri di via semplice, i quali importeranno tutto al più 280 mila lire circa. Ad ogni modo qui si tratta della costruzione della strada e non dell'armamento, e qualunque sia il sistema che si intenda di adottare, la spesa sarà sempre la stessa perchè il binario a stabilirsi sulla linea di San Paolo corrisponderà al raddoppiamento che si vorrebbe fare sul tronco provvisorio, e sarà anzi minore per il più breve sviluppo della linea e pel risparmio di diversi raddoppiamenti di via.

Soggiungerò inoltre che il costo della massiciata che potrà stabilirsi semplicemente con sabbia, come si è fatto, con soddisfacente risultato sul tronco provvisorio di Dusino, non sarà per riescire che di spesa assai tenue, avendo già l'amministrazione acquistate cave abbondantissime, da cui la sabbia si estrae a prezzi modicissimi.

Per tutte le premesse considerazioni non posso accettare la proposta della Commissione, e prego la Camera di conservare la somma da me richiesta.

PRESIDENTE. Il deputato Angius ha la parola.

ANGIUS. Io, se ben mi ricordo, nella discussione dei lavori pubblici, che per occasione parlando de' nostri ingegneri nella recente memoria delle opere grandiose ed esemplari d'arte, che erano state da me ammirate nelle valli dell'Appennino che con nessun vantaggio, stimerei anzi con svantaggio, sono state rappresentate nelle tanto lodate prospettive, credetti di dover dire di essi che se il Governo avesse meno diffidato della loro sapienza ed arte, ne avrebbe avuto onore e avrebbe potuto effettuare un considerevolissimo risparmio; di che dava ragione soggiungendo che nessuno dei nostri ingegneri avrebbe gittato tanti milioni nel pozzo, senza fondo di San Paolo, come allora mi espressi, usando il nuovo proverbio che...

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io non l'ho accusato, ho parlato solo di giornali.

ANGIUS. Questa espressione mi parve un po' acerba, e me ne dolsi quando ne intesi l'effetto. Ma l'idea parevami vera; e mi pare ancor vero che se noi ci ostiniamo in quel disegno, continueremo ad impiegare i denari pubblici in pura perdita. E a render evidente questo vero bastano poche parole.

Dopo le spese computate per questo tronco si susseguirono cinque crediti suppletivi, e si disse ogni volta che con le opere per cui si erano domandati, si sarebbe ottenuta quella stabilità di suolo che era desiderata per l'esercizio della via.

Come vediam notato nella relazione della Commissione, davano successivamente siffatta rassicurazione nel 1848 l'autore del progetto, signor Maus; nel 1849 il regio ispettore, signor Paleocapa; nel 1851 il ministro de' lavori pubblici, già regio ispettore; nel 1852 lo stesso; e nel 1853 desso ancora, mentre portando, in questa categoria 18, lire 400,000, ne giustifica la domanda da che siano necessarie al finimento di questo tronco di San Paolo.

Ma questa volta si finirà veramente? Questa allocazione sarà essa l'ultima? Io temo che le spranze falliscano pure questa volta. E non semplicemente probabile, ma sembrami quasi certo che debba così avvenire; e che sopravverrà una sesta domanda, quindi un'altra, e così indefinitamente, se non si mette un termine, un *non plus ultra*. La ragione dell'instabilità del suolo è già tolta, o manca poco a togliersi?

Certamente non è stata tolta finora, e sebbene il signor ministro significhi la sua speranza nel tempo e nell'arte, io son persuaso che non si potrà togliere, perchè non sarà possibile di cangiare la natura di quel terreno; il quale, essendo così costituito com'è, non si assoderà in tutte le sue parti, nè duplicando le spese di 5,660,000, e neppur, giungo fino a dire, cubando le spese della prima stima.

Io non eleverò il ragionamento alle ragioni scientifiche per provare questa impossibilità; per dimostrare inevitabile che, se non in tutte le parti, in alcune parti almeno, questi terreni pregni d'acqua si gonfieranno inegualmente per sgonfiarsi pure inegualmente esausti d'umore. Andrò più basso, e riguardando solamente che questi effetti sono stati riconosciuti frequentissimi nel tempo passato, mi persuado che i medesimi ritorneranno frequenti anche nell'avvenire, ragionando come ragionavano nel loro grosso buon senso coloni di quei luoghi, quando volevano dissuadere i dotti ingegneri dal loro proposito.

Or posta la certezza degli accidenti di gonfiamento e sgonfiamento (*Risa a destra*) ineguale del suolo, e ammessa la stabilità di alcune parti, propugnata dal ministro e da nes-

suno contraddetta, domando: che si preveda per l'avvenire dopo che sia cominciato l'esercizio di quel tronco? Senza dubbio si riconosceranno instabili i livelli, perchè in molte parti non combaciaranno con la linea che si dovrà regolare.

Dicasi ora: che dovrà seguire dalla irregolarità de' livelli? È terribile la previsione delle disgrazie che si dovranno deplorare in quel passo pericolosissimo.

Quelle sciagure ripetendosi, verrà la necessità di abbandonare quel tronco per ritornare sul piano inclinato di Dusino; e allora si lamenteranno perduti gli otto milioni, secondo i computi che vi vogliono in totale a compire quel tronco.

Ma se questo dev'essere il certissimo fine di questo tronco malaugurato; se noi non possiamo dubitare di questa previsione, vorremo continuare le allocazioni senza essere meritamente accusati di sprecare i denari pubblici, che sono non piccola parte del sudore de' contribuenti? Se dobbiamo spendere ancora per avere una via più comoda al commercio, e meno dispendiosa all'erario che l'attuale interinale linea sul piano inclinato di Dusino, spendiamo pure, ma utilmente e sopra un suolo più solido.

Prevedendo tal proposta, l'onorevole signor ministro dichiarava nella sua nota a questo bilancio, che l'amministrazione avendo inviato in sul luogo vari ingegneri, questi riconoscevano esser eguale a quella della collina di San Paolo la condizione de' terreni delle altre colline, che separano la valle del Po dalla valle del Tanaro, e opinavano che, ovunque si fossero quelle colline attraversate, si sarebbero sempre incontrate le stesse difficoltà.

È questa una novità per me, che ben sapeva essersi recate sul luogo varie Commissioni per lodare i lavori e i disegni dell'autore del progetto; ma ignorava del tutto che si fossero esplorati altri luoghi; nè mai in tanto tempo che parlasi sopra la mala scelta della linea di San Paolo ho udito a dire che non v'era altro terreno migliore, la quale spiegazione avrebbe soddisfatto a tutti e frenate molte lingue e molte penne.

Non volendo trattenermi a fare osservazioni sopra questa tarda dichiarazione, io mi limito a domandare se i suddetti ingegneri abbiano formato e tratta quella loro opinione da studi fatti con diligenza, perchè l'argomento che si desume dalle strade ordinarie di Brozzolo, Dusino e Breria, niente mi soddisfa.

Ma se gli ingegneri non han fatto questi studi, se non potevano farli senza cognizioni e pratiche geologiche, la loro autorità si annulla ed è invano invocata dal ministro.

In ultima conseguenza, non potendosi nulla aspettare dal tempo e dalla costante opera del lavoro nel metodo adottato, come indarno lusingasi l'onorevole signor ministro nella sua nota al bilancio, perchè nè il tempo, nè il lavoro potrà cangiare la costituzione di quel terreno, io però stimo minor danno l'abbandonare quel tronco, che continuarvi a spendere; dall'altra parte non risultando da studi coscienziosi che non si possa trovare in quella regione un terreno più idoneo all'uopo, io darò consiglio al signor ministro di ordinare una oculata esplorazione da farsi da chi sappia farla.

BOSSO, relatore. Nell'esordire del suo discorso disse il signor ministro che la Commissione non aveva prese in considerazione le molte ragioni da esso dette nella seduta del 14 febbraio. Io posso assicurarlo che la discussione avendo avuto luogo nel seno della Commissione generale il giorno successivo, ciascun membro della medesima aveva la mente fresca di tutto il suo ragionamento, e che la suddetta punto non ommise di farsi carico di tutte le circostanze per esso

enunziate. Egli crede che già fosse fatta la relazione, e che altro non rimanesse che di leggerla avanti alla Commissione.

Anche su questo io posso accertare il signor ministro che la relazione, benchè fosse stata discussa nel seno della Sotto-Commissione, venne nella sua totalità formulata in presenza della Commissione, e che furono persino bilanciate le frasi che si leggono nella relazione stessa.

Premesse tali cose per appagamento del signor ministro, e dichiarato che la Commissione ha ben ponderato tutto quanto concerne questo tronco di strada, e le vicende passate, e le somme spese e quelle a spendersi tuttora, ed il presunto calcolato dal Ministero, e così di non aver prese quelle conclusioni se non dopo un attento esame di tutte le circostanze, debbo ancora rispondere alcune parole al signor ministro sull'opportunità o no di fornire per ora una Commissione che dovesse di nuovo studiare e riconoscere il fatto, e cosa resti a farsi ancora. Egli è vero che nel seno della Commissione si propose di fare un'inchiesta; in quest'idea quasi unanime era la Commissione, solo vi era discrepanza sul modo di procedere a quest'inchiesta.

A taluni pareva che si dovesse procedere ad un'inchiesta parlamentare, ad altri invece ad un'inchiesta governativa, ma che la missione della medesima fosse di esaminare quanto si era fatto sia amministrativamente, sia relativamente agli interessi tra l'azienda e l'appaltatore, e specialmente quali fossero le cause per cui era stato espulso l'appaltatore dai lavori, e si fosse continuata l'esecuzione delle opere per cura dell'azienda. Tale si fu la questione agitata nel seno della Commissione allorquando venne proposta ed adottata la conclusione inserita nella relazione.

Io credevo d'aver poco da aggiungere a quanto già leggesi in quella relazione, tuttavia il signor ministro essendosi ancora molto addentrato in simili particolari, mi è perciò forza di dire alcunchè sopra le da lui esposte osservazioni.

Il signor ministro nella seduta del 14 febbraio avendo citato una sua relazione del 1849, era naturale che fosse mio desiderio di leggerla. Infatti la lessi due o tre giorni or sono, e vidi in essa che, mentre il signor ministro non trovava a ridire al sistema adottato per la strada di San Paolo, ed alle opere proposte dal signor Maus, che anzi le commendava, esortava a procedere avanti nel lavoro, e diceva sperare tutto nel tempo; in detta relazione poi consigliava caldamente l'esecuzione della strada provvisoria.

Mi consola il vedermi in questo d'accordo col signor ministro, giacchè io non credo che col tempo si potranno assodare anche quei terreni, e trovo che il sistema della via provvisoria fu ottimamente consigliato ed adottato. E questo si legge nella mia relazione scritta ancora prima che io avessi comunicazione del suddetto rapporto fatto dal signor ministro nel 1849.

Ora, giacchè egli riandò il passato, mi conviene di citare alcune circostanze. Nel gennaio del 1850 il signor ministro, rispondendo al conte Camillo di Cavour, allora deputato e d'opinione contraria a quella del Ministero, il quale lamentava come nella linea da Alessandria a Torino si fosse secondata la valle del Tanaro, e quindi salendo per l'altipiano di San Paolo, ove diceva che eransi già profusi molti milioni, il ministro gli diceva non essendosi speso che « un milione, o poco più » senza però che quella spesa dovesse credersi perduta; quindi soggiungeva: « io sono d'avviso che si verrà a stabilire su detta linea una buona strada ferrata, senzachè siasi da temere l'eccesso della spesa che da taluni si vorrebbe supporre. »

Quest'eccesso di spesa ora tutti lo conosciamo, e sappiamo

già a quanto pur troppo ascenda la somma occorsa; il signor ministro successivamente chiedeva fondi nel 1850, e così nove mesi dopo quella seduta; egli chiedeva lire 800,000 nel 1851; domandava di bel nuovo 100,000 lire di credito suppletivo pochi giorni or sono, e ve ne chiede ancora adesso 400,000; egli dice che queste opere furono soggette ad accidenti imprevisi ed imprevedibili ad ogni ingegnere. In quanto a tale sua asserzione, io non posso essere d'accordo con lui, nè alcuno il potrà essere, giacchè, se volesse consultare l'opinione pubblica, se volesse interrogare chiunque, egli sentirà che tutti già avevano previsti gli accidenti che accaddero, meno forse coloro che contro l'opinione generale progettarono quest'opera. Se volesse di ciò maggiormente convincersi, non avrebbe che a leggere quanto sta scritto nelle pagine 62 e 63 delle *Considerazioni sopra il bilancio del 1850*, pubblicate dal signor conte Ilarione Petitti, e vedrà cosa dice di queste opere, e del modo col quale furono condotte. Non tratterò la Camera a leggere quivi queste note, ma da esse si scorge che l'autore del progetto fu preventivamente posto in avvertenza di tutti gli sconcerti che accaddero in appresso, e furono, direi, preconizzati tutti gli accidenti occorsi nella costruzione successiva. Leggesi pure come si fossero sprecate queste somme ingenti nella prosecuzione delle opere, come dei lavori rilasciati e mandati in eccedenza per lire 638,000 oltre l'importo delle opere eseguite; cosicchè non credo che il signor ministro avrebbe potuto appuntare la Commissione di avere in tal modo voluto censurare l'amministrazione. La Commissione altro non fece che narrare i fatti, ed anzi mi permetta di fargli presente una circostanza che forse le sarà sfuggita, ed è che nel narrare i fatti enuncii pure i mezzi energici che l'amministrazione aveva adottati, quando si espone che l'azienda aveva licenziato l'appaltatore, che vertiva una lite, che aveva essa assunta la costruzione dei lavori, che non aveva accettata la perizia fatta sull'indennità proposta dall'ingegnere direttore: io non saprei cosa si dovesse dire di più per difendere l'operato dell'amministrazione. Non regge dunque il dubbio esternato dal signor ministro, che, cioè, la Commissione abbia voluto menomamente censurare il capo di quell'amministrazione, verso il quale io particolarmente professo tutto il mio rispetto.

Quanto poi all'esercizio della strada provvisoria io credo che i suoi calcoli non siano molto esatti, perchè troverà che la somma di 800,000 lire a cui dissi che ammonterebbe questo tronco di strada, sarà forse ancora tenue e si tiene conto di ogni cosa. Quando io gli proverò che mancano ancora (e qui io tengo le dettagliate dimostrazioni), che mancano ancora 10,624 metri da armarsi a doppia rotaia, perchè alla fin dei conti converrà anche eseguire su questo tronco la doppia rotaia per l'uniformità della strada, si vedrà che l'armamento non costerà 70,000 lire, ma all'incirca 100,000 per chilometro, come si può rilevare da un conto dedotto dal prezzo medio di tutta la strada.

Egli nutre confidenza molta di poter ultimare questo tronco di strada mediante la somma di 400,000 lire. Io vorrei che le sue previsioni si avverassero, ma mi sarà permesso di dubitarne fondandomi su quanto avvenne sinora. Il tempo deciderà chi di noi avrà avuto ragione.

La Commissione prendendo quindi a considerare come il servizio si faccia attualmente regolarissimo anche per la via provvisoria, come occorra ancora di spendere lire 400,000 quand'anche vi si giungesse ad ultimarla come spera il signor ministro; ritenuto che si debbe armare ancora il tratto di 10,000 e più metri per togliere l'interruzione della strada

definitiva, avvisò che sarebbe miglior partito l'attendere alcuni mesi. Infatti aspettando qualche tempo noi perdiamo nulla, anzi i terreni si potranno rassodare maggiormente, e quando poi si tratterà di sovrapporre terra su terra, sopra quegli altissimi rilevati, sarà più facile il farlo. Intanto noi risparmieremo una somma di due milioni, la quale non si troverà certamente esagerata quando si consideri che si deve ancora provvedere l'armamento per la formazione della strada ed a tutte le opere all'armamento accessorie.

Ora, giacchè il signor ministro volle pur anche entrare nella parte tecnica, sarà permesso anche a me di fare qualche osservazione a questo riguardo.

Io credo che, a vece di ritenere costanti ed uniformi le livellette di dieci millimetri fra i due estremi di questo tronco di strada, meglio converrà raddolcire sino ad otto millimetri la parte compresa fra la Migliarina e la vallata di Dusino, o poco presso, ed aumentare poi il tratto susseguente, portandolo a dodici millimetri circa, limite questo che non può alterare il corso della strada e che già fu in alcune parti adottato.

La Commissione, fondandosi sopra tutte le sovra esposte considerazioni, opinò di adottare il sistema di sospensione; sistema questo che io credo per nulla riuscire possa nocivo alla prosecuzione dell'opera, allorquando l'esperienza ce la mostrerà conveniente, allorquando avremo veduto se i rialzi sinora eseguiti non si moveranno più, perchè veramente io non riposo molto tranquillo sui rapporti testè citati dal signor ministro.

In quanto al servizio di una parte dell'armamento esistente sulla via provvisoria, io credo che difficilmente sarà possibile di valersene, perchè la strada provvisoria non può essere interrotta sinchè non sia compiuta la strada definitiva. Nè io posso nemmeno convenire col signor ministro che nell'esercizio vi sia tanta diversità di spesa come egli ha esposto; anch'io nell'istituire i miei calcoli mi attenni a rischiamenti procuratimi da persone esperte. Ed io vedo che, quand'anche fosse continuato il servizio pel tronco provvisorio, e così sul piano inclinato, non avremo mai da consumare in combustibile ed in personale somme che pareggino i calcoli dal signor ministro enunciati.

Se il signor ministro trovasse modo di garantirci, come ha detto, o come almeno si credeva di potere assicurare, che mediante questa somma si potesse dire ultimata l'opera; se egli trovasse un appaltatore che la volesse eseguire, come dicesi, *à forfait*, anche con l'aumento delle cinquanta mila lire già nel bilancio portate in più della perizia dell'ingegnere direttore, io credo che in allora si potrebbero continuare questi lavori. Ma tale garanzia nessuno la può dare, ed egli stesso, il signor ministro, dice che bisogna attendere dal tempo; quindi io persisto nell'opinione esternata dalla Commissione, che è meglio aspettare alcuni mesi per vedere quali saranno i movimenti di quelle terre, e saper determinare come abbiasi a continuare l'opera a seconda della esperienza acquistata, e quando sarà dimostrata l'opportunità.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Mi permetterà di aggiungere alcune altre osservazioni in risposta a quanto ha detto il signor relatore.

Il motivo per cui ho dichiarato di non potere accettare la sospensione proposta dalla Commissione è quello degli inconvenienti derivanti dalla notevole perdita di tempo a cui si andrebbe incontro, ove si procedesse a nuove indagini ed esami.

Il signor relatore accennava che era stata proposta una in-

chiesta parlamentare, e che quindi era nato il dubbio se più convenisse farla governativa o parlamentare. Io sono indifferentissimo nella scelta dell'uno o dell'altro modo d'inchiesta, solo lamento la grave perdita di tempo che ne sarebbe la conseguenza; giacchè si dovrebbero in tal caso abbandonare i lavori, e quindi vi sarebbe pericolo di ulteriori guasti specialmente nelle scarpe delle trincee ove queste non fossero sollecitamente compiute.

Egli ha citato una mia relazione del 1849, dicendo che io avea dato affidamento che in breve i lavori sarebbero stati compiuti e con una determinata somma ove questi avessero continuato quali allora si trovavano; io però non mi ricordo di aver mai dato simile affidamento nè di tempo nè di somma, essendomi solo limitato ad indicare il sistema che a me pareva più conveniente, e quindi ad esprimere la speranza del sollecito compimento dei lavori.

Se la Camera mel permette, leggerò un brano del mio rapporto in cui è descritto quel sistema, stato poi adottato, ma dichiaro che io non ho mai dato affidamento che i lavori si potessero compiere in tale o tal altro preciso spazio di tempo; mi ricordo anzi che una delle opinioni da me emesse fino dal primo momento in cui ebbi, come ispettore del Genio civile, ad esaminare quei lavori, era quella della impossibilità di precisare l'epoca del compimento di quel tronco, dovendosi, per la sua condizione speciale, lasciare agir natura onde riconoscere se le scarpe si sarebbero spontaneamente assestate in uno o nell'altro sito.

Prima di fare quel rapporto io avea conferito assieme ad un mio collega ispettore, il quale era caduto perfettamente d'accordo con me; non è dunque esatto quanto si disse, che questo ispettore avesse già preveduto che non si poteva riuscire nell'intento, previsione questa che dicesi anche fatta dall'onorevole Petitti, il quale però scriveva nel 1850, anno in cui molto si parlava di questi lavori; d'altronde poi egli non ha realmente fatte previsioni avendo solo scritto dietro quanto già era succeduto.

Ora però, allo stato attuale delle cose, e in seguito al giudizio recentemente emesso dagli uomini dell'arte (che io ho consultati per mio dovere d'ufficio) pare venuto il tempo del compimento dei lavori mediante una determinata somma. Ammettiamo tuttavia la possibilità di qualche altro scoscendimento, non perciò può dirsi conveniente di sospendere i lavori, che anzi è opportuno di condurre a termine.

Leggerò ora il rapporto di cui ho parlato.

« Le norme dedotte dall'esame e dal giudizio portato sulle cause dei disordini manifestatisi, e consistono essenzialmente nel rincalzare i rilevati con uno, due o più ordini di banchine, nel dare a queste più o meno ampiezza, nel distendere più o meno le scarpe, nell'imbararle sul sodo, ed a scaglioni orizzontali, nel procedere con maggiore diligenza nella formazione di queste grandi masse distribuendo e spianando le terre a piccoli strati, e mescolandovi quanto più di sabbia sarà dato procurarsi da cave a buona portata dal lavoro; ed associando infine a tutti questi provvedimenti quel sistema di gallerie e pozzi d'asciugamento che era stato proposto dal signor cavaliere Maus, approvato e messo in corso d'esecuzione.

« Nella precedente relazione il collega cavaliere Carbonazzi ed io esprimevamo la piena fiducia che, procedendo così, si sarebbe riuscito a procurare alla strada una perfetta stabilità; ma esternavamo insieme l'opinione, che non si potesse con precisione indicare a priori quale fosse il definitivo profilo conveniente ad ogni tratto dei rilevati attraversanti le varie convalli; che col solo procedere dei lavori, e col

solo rialzo continuato del corpo principale delle dighe si avrebbe potuto averne la sicura norma; e che gli ulteriori strisciamenti e smottamenti che si sarebbero ancora manifestati, prima che il lavoro si compiesse, e le masse si stabilissero fermamente, avrebbero meglio che ogni altra considerazione fatta a priori insegnato ove convenisse estendere maggiormente le banchine, ove dar loro maggior base, ove inclinare di più le scarpe, ove moltiplicare i mezzi d'asciugamento, ed ove invece s'avesse potuto procedere più limitatamente con questi provvedimenti, facendo ivi quella economia che valesse a sopperire alla maggiore spesa richiesta in altri siti. »

Ora, ben si vede che io ho unicamente sostenuto che questi lavori richiedono di essere sempre diretti da una stessa persona che li sopravvegli continuamente ed esami a misura del loro progresso i punti in cui conviene allargare questi mezzi, e dove non conviene allargarli potendosi confidare nella stabilità. Così operando, i lavori trovansi ora in tale condizione che, lo ripeto, sopra 7 chilometri circa, più non vi hanno che due o tre tratti da sistemare definitivamente: c'era nella traversa della valle di Dusino la scarpa dell'uno e mezzo per cento; quindi quella del 2; ora si è riconosciuta la necessità di aumentarla, e ciò sarà fatto portandola al 3 ed anche al 5 1/2; ma io credo che, per quanta essere possa la scienza e la dottrina dei membri che comporrebbero la proposta Commissione d'inchiesta, essi non si troverebbero in grado, per mancanza di speciale esperienza dei lavori, di emettere in proposito un fondato giudizio.

I terrapieni hanno in alcuni punti l'altezza di 20, 25, 30 metri, l'altezza quasi di un campanile; questa si è la cagione degli avvenuti scoscendimenti e della manifestatasi instabilità di alcuni rilevati. Ma una volta compiuta la pressione, il fondo sarà stabilito. Nè vale il dire che si può scandagliare e smuovere la parte instabile, poichè questa in qualche punto raggiungerà forse 8 a 10 metri di profondità; la sola massa della terra può con la sua pressione fornire la voluta stabilità.

Quanto poi all'esercizio, mi pare che l'onorevole relatore non abbia fatto bene attenzione a quello che ho detto. Egli dice che si deve sostenere una grande spesa per armare i dieci chilometri di strada, ma io ripeto che tre chilometri sono già armati, e che ne rimangono sette solamente da armarsi.

Io non ho punto detto che si voglia tor via immediatamente, per ispirito di economia, l'unico binario del piano inclinato. Ho anzi dichiarato che doveva essere lasciato per potere esercitare contemporaneamente i due tronchi con un binario ciascuno, nella riserva di abbandonare il piano inclinato, portandone il proprio binario sul tronco definitivo, quando la esperienza dimostri che ciò può eseguirsi convenientemente.

Quanto all'esercizio il signor relatore dice di avere consultato persone competenti; io rispondo che non posso riferirmi ad altri che agl'ingegneri direttori dello esercizio i quali sono di avviso che con un grande movimento di merci non si possa utilmente eseguire il servizio sopra una strada ad un solo binario ed a piano inclinato sul quale è necessario di rimorchiare i convogli con locomotive speciali.

Tali macchine non rimorchiano un peso maggiore di 70 ad 80 tonnellate, quello cioè di 8 a 9 vagoni, ed è forza farle scendere e ridiscendere. Quanto all'idea di un contratto a forfait osservo, siccome già lo fece lo stesso signor relatore, che non si troverà un appaltatore che voglia stipularlo.

Con ciò però non intendo di mettere in dubbio la riuscita del lavoro, poichè anzi io credo che questa si otterrà continuando nel sistema intrapreso, di farlo eseguire ad economia sotto la direzione del capacissimo ingegnere che ora lo dirige, ingegnere che ha acquistato una vera esperienza delle vicende a cui è soggetto il tronco e che giustamente prevede la necessità di eseguir questo o quest'altro lavoro.

Tale fu sempre il mio pensiero, poichè, oltre al riconoscere impossibile di prevedere il tempo preciso del compimento dei lavori e la somma perciò necessaria, dichiarai che non era possibile, per la specialità dell'opera, d'indicare *a priori* i profili, l'estensione delle scarpe, che anzi dissi doversi studiare nel corso dei lavori per adattarli alle esigenze.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Farina.

FARINA PAOLO. Se mai vi fu conclusione della Commissione, alla quale io potessi credere che il signor ministro non avrebbe fatta opposizione, certo la era quella che ora cade in discussione.

Ed invero, se dall'una parte si calcolano gli innegabili fatti preesistenti, cioè quelli: 1° di una spesa, che avanti che sia giunta al suo termine eccederà sicuramente il doppio di quello che era stato in origine calcolato; 2° di previsione del fatto dello scoscendimento dei terreni generalmente presentato dalle popolazioni della località, ed attestato non solo per sé e per l'epoca in cui scriveva, ma anche per le epoche precedenti dall'onorevole deputato Petitti; 3° la commozione dell'opinione pubblica per il perseverare nell'esecuzione di quest'opera, senza maggiori indagini, senza maggiori garanzie dell'arte, perseverare, dico, in queste spese, che molto puossi temere che riescano o inutili o almeno insufficienti.

A fronte di tutte queste circostanze il signor ministro ebbe, nella sua fiducia tante volte espressa, a titubare ed a dichiarare che non credeva opportuno di ingolfarsi in altre spese, se prima non fosse stato autorizzato dalla Camera a farlo.

A fronte di tanta sincerità del signor ministro, a fronte di tante lusinghe di uomini d'arte che fino dal 1848 speravano, come è detto espressamente nel brano di rapporto del signor Maus riferito nella relazione della Commissione; a fronte, dico, di tante speranze tante volte mancate, a fronte di tante promesse od almeno affidamenti dati, ma destituiti di effetto, come era possibile che la Commissione non composta in maggioranza di uomini d'arte assumesse sovra di sé di autorizzare nuove spese senza richiedere prima un giudizio di uomini periti che la rendessero più tranquilla?

Ma questo giudizio può forse essere creduto come un tratto di sfiducia che si usi verso il signor ministro?

No, certamente, perchè, o questo giudizio sarà favorevole, ed il signor ministro potrà presentarsi alla Camera chiedendo un credito suppletivo per quest'oggetto; o sarà contrario, ed in questo caso egli dovrà reputarsi molto fortunato di non avere fatto correre il paese in ispece che non potevano riuscire utili.

In nessun modo dunque egli si può tener per offeso, nè per destituito della fiducia della Camera, per ciò che essa, vedendo tanti fatti in opposizione alle speranze più legittime, fatti in forza dei quali lo stesso signor ministro è indotto a titubare, essa, dico, richiede prima che si compiano nuove ingenti spese, il sentimento di persone perite che possano tranquillizzare la sua coscienza, e dare al paese quel maggiore affidamento che faccia cessare tutte quelle voci di diffidenza che lo stesso signor ministro ha dovuto riconoscere essere sparse nel paese medesimo.

A fronte di queste circostanze io credo che la Camera ed

il Ministero debbano desiderare questi maggiori incumbenti che valgano ed a scemare la rispettiva loro responsabilità ed a tranquillizzare la pubblica coscienza.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io voglio solo osservare che nell'oppormi alla formazione della Commissione ed alle nuove indagini non ho punto avuto in pensiero di risparmiarmi un voto di sfiducia: questo lo lascio per ultimo perchè quello che a me preme si è di vedere eseguiti i lavori. Ora io credo fermamente che facendo queste indagini sorgeranno tanti contrasti che difficilmente si potrà venire ad una determinazione, perchè sarà necessario che i membri di quella Commissione diano ragione delle loro diverse opinioni, onde illuminare il paese, ed intanto si indugierà per un tempo indefinito; inconveniente questo gravissimo, e quindi avremo forse a pentirci dell'operato, poichè l'esercizio della ferrovia rimarrà incagliato quando appunto essa prenderà il suo maggiore sviluppo.

Ritenuto adunque che, ove si creasse una Commissione d'inchiesta per giudicare di questi fatti, essa dovrà istituire moltissime indagini e fors'anche studi di nuove linee, con grave perdita di tempo e senza fondata speranza di buon successo, io prego la Camera di non adottare le conclusioni della Commissione.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la proposta del Ministero per la somma di lire 400,000 sulla categoria 18, *Tronco della strada da San Paolo a Villafranca.*

(La Camera approva.)

Categoria 19. *Stazione di Torino*, proposta dal Ministero in lire 500,000, ammessa dalla Commissione in sole lire 150,000, e così con una riduzione di lire 150,000.

Il signor ministro aderisce alla proposta della Commissione?

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io darò alcuni schiarimenti che spero indurranno la Commissione a ritirare la proposta di riduzione.

Nella relazione è detto che la maggior somma di lire 150,000 si era chiesta per opere i cui progetti non erano stati definitivamente compilati ed approvati, quelli cioè di un magazzino di sosta, e di una tettoia per le merci. Ben sapendo che questi progetti erano non solo compilati, ma approvati dal Consiglio speciale, e che tali opere furono riconosciute necessarie, io cercai di conoscere le ragioni per cui la Commissione diceva il contrario, e mi risultò che ciò è da attribuirsi ad un semplice equivoco, che, cioè, questi progetti non erano stati comunicati alla Commissione; ora credo che essa li abbia avuti, e quindi prego la Camera di accordarmi l'intero fondo domandato onde poter così costruire anche il magazzino di sosta, e una nuova tettoia delle merci.

Il movimento delle mercanzie si è grandemente accresciuto dopo il prolungamento dell'esercizio fino a Busalla e, se non erro, alla sola stazione di Torino s'incassano mille lire al giorno di più; la tettoia attuale è insufficiente ai bisogni, e lo sarà di più ancora quando sia aperta la ferrovia di Savigliano, perchè la società, a termini della legge di concessione, ha la facoltà di servirsi della stazione di Torino anche per le merci; d'altronde poi, chiunque può assicurarsi della necessità di questa nuova tettoia, recandosi alla stazione.

Osserverò per ultimo che chi si serve della strada ferrata di preferenza dell'ordinaria deve essere a ciò allettato dall'opportunità di magazzini di sosta, onde non sia, come attualmente, obbligato a ritirare in breve tempo le merci di sua spettanza per depositarne altre nella tettoia.

Io dunque pregherei la Camera di accordarmi su questa categoria la somma di lire 280,000, in cui sono peritate le opere più necessarie ed urgenti.

BOSSO, relatore. Dopo che la relazione era stata presentata, anzi, ieri l'altro soltanto, mi venne dal capo dell'amministrazione rimesso un progetto per ampliazione della stazione di Torino, il quale è corredato delle perizie di stima, e dei disegni necessari per dimostrare l'ammontare delle spese e la natura delle opere che si propone di eseguire.

Nel seno della Commissione, allorché il signor ministro domandava la somma di lire 300,000 senza giustificare l'impiego della somma di 162,000 lire circa, la Commissione aveva opinato di non poterla approvare, perchè mancava dei corredi necessari. Ora che questi vi sono, la Commissione non ha difficoltà di accordare tale somma, e così si potrebbe fissare la cifra di lire 280,000 invece di 150,000.

PRESIDENTE. Se nessuno domanda la parola, s'intenderà approvata questa categoria nella somma di lire 280,000. (È approvata.)

Categoria 20. *Stazione d'Asti*, proposta dal Ministero in lire 130,000 e ridotta dalla Commissione a lire 115,000.

SELLA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il ministro aderisce a questa riduzione?

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Acconsento.

PRESIDENTE. Non essendovi opposizione...

SELLA. Io intendo di parlare di cosa avente una qualche relazione colla categoria 19.

Voci. È già votata.

SELLA. Sebbene tale categoria sia votata, nulladimeno, siccome si tratta anche di una stazione di Torino, desidererei di fare una domanda al Ministero, cioè relativamente alla stazione da Torino a Novara.

PRESIDENTE. Questo non si riferisce al bilancio.

SELLA. Siccome si tratta di una semplice domanda al signor ministro, invocherei la compiacenza del signor presidente...

PRESIDENTE. Io non potrei accordare la parola per un oggetto che è estraneo alla discussione del bilancio.

SELLA. Non intendo dire che due parole. Prego il presidente a consultare la Camera.

PRESIDENTE. Se vuol dire soltanto due parole, ha facoltà di parlare. Non vorrei però che venisse sviata la discussione dal bilancio.

SELLA. Siccome corre voce, ed anzi si dà per certo, che la Commissione nominata dal Governo per decidere se lo scalo si debba collocare piuttosto a Valdocco che a porta d'Italia, abbia emesso il suo parere alla maggioranza di 8 voti contro 2, volevo perciò pregare il signor ministro a voler rendere al più presto di pubblica ragione questo parere, e farlo distribuire al Parlamento; perchè, siccome il Ministero dovrà poi decidersi o in un senso o nell'altro, la Camera sappia quindi su quali elementi il Ministero si sarà fondato nel prendere la sua decisione.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Mi permetto di osservarle che ella fa una domanda superflua, perchè la Camera nel deliberare sulla nomina di questa Commissione ha pure stabilito che gli atti della medesima fossero stampati, disposizione questa che sarà senza dubbio osservata. Soggiungo poi che io ebbi già contezza della decisione, ma che il presidente della Commissione nel darmene un semplice cenno si riservò di trasmettermi il voto della Sotto-Commissione stato adottato dalla Commissione generale come pure gli altri atti, onde io possa conoscere non solo i motivi di quel voto, ma ancora le condizioni ed il modo con cui la Commissione crede che si debba procedere. Io sto adunque attendendo queste ulteriori comunicazioni, e tali atti, ripeto, saranno pubblicati giusta il voto della Camera espresso nel capitolato di concessione della ferrovia di Novara.

SELLA. Ringrazio il signor ministro delle spiegazioni date, e lo prego di accelerare, per quanto dipende da lui, la pubblicazione di quegli atti, a null'altro accennando la fatta domanda.

PRESIDENTE. Categoria 20. *Stazione d'Asti.* Il Ministero propone la somma di 150,000, la Commissione propone invece una riduzione di 15,000 lire. Aderendovi il Ministero, la categoria resta perciò approvata in lire 115,000.

(È approvata.)

Categoria 21. *Stazione d'Alessandria.* Il Ministero propone per questa categoria la somma di 450,000 lire, la Commissione propone invece di ridurla a 300,000. Il Ministero aderisce?

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Non esistendo ancora il progetto definitivo delle opere a cui si riferiscono queste altre 150,000 lire, io non insisterò per ottenerle dalla Camera, alla quale però faccio osservare che tale spesa è assolutamente necessaria perchè destinata alla costruzione della tettoia di copertura delle vie di arrivo e di partenza dei convogli; opera questa indispensabile per tale stazione di grandissima importanza, incrociandosi in essa varie linee. Già venne compilato un primo progetto di questa tettoia, che ne portava la spesa a 250,000 lire, ma essendo stato riconosciuto troppo costoso si è ordinata la formazione di un secondo progetto secondo il quale la spesa della tettoia non ecceda 150,000 lire circa.

Io aveva proposto questa spesa perchè assai urgente; siccome però manca ancora il progetto definitivo, io non insisto per ora a domandarne l'approvazione, dichiarando però che a suo tempo rinoverò tale proposta.

PRESIDENTE. Assentendo il ministro alla proposta riduzione, la categoria s'intende perciò approvata nella somma di lire 300,000.

(È approvata.)

Il deputato Tecchio ha la parola per presentare una relazione.

RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PEL RIPARTO DELLE PENE PECUNIARIE.

TECCHIO, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul riparto delle pene pecuniarie. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1422.)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

CONTINUAZIONE DELLA DISCUSSIONE SUL BILAN- CIO PASSIVO DELL'AZIENDA DELLE STRADE FERRATE PEL 1853.

PRESIDENTE. Categoria 22. *Stazioni da Isola a Genova.* Il Ministero aveva proposto una categoria sola, e la Commissione l'ha divisa in due. Nella categoria 22, *Stazioni da Isola a Genova*, n° 7, ha proposto la somma di lire 587,918 21, e poi ha portato sotto il numero 22 bis la stazione di Genova in lire 412,081 79.

Il Ministero aderisce a questa divisione?

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io non so ben comprendere questa divisione.

PRESIDENTE. Il Ministero aveva proposto la somma di un milione in massa, invece la Commissione ha divisa la categoria in due parti, intitolando la prima *Stazioni da Isola*

a Genova, numero 7, in lire 587,918 21; e la seconda Stazione di Genova in lire 412,081 79.

ROSSO, relatore. Se il signor ministro lo crede, gli darò alcune spiegazioni.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Ma la Commissione propone che le lire 412,081, relative alla stazione di Genova non siano impiegate nelle spese dei lavori divisi dal Ministero.

VALERIO. Sarebbe meglio di sospendere questa categoria, perchè evidentemente il signor ministro non è preparato.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io sono informatissimo della cosa; ma non intendo bene cosa voglia concedere la Commissione.

Da quanto fu detto, ne viene che l'assegno non è fatto nel modo proposto dal Governo.

ROSSO, relatore. Se il signor ministro desidera alcune spiegazioni, io procurerò di dargliele.

Il signor ministro ha domandato un milione ed ha compreso in un articolo unico le varie stazioni, che sono quelle di Isola del Cantone, Ronco, Busalla, Pontedecimo, Bolzanetto, Rivarolo, San Pier d'Arena, che ascendono alla somma di lire 587,918. In quanto a questa somma la Commissione l'approva, e per quanto riguarda la restante somma per giungere al milione richiesto, che potrebbe assegnarsi alla stazione di Genova, la Commissione ha presa la conclusione consegnata nel suo rapporto; cosicchè il miglior partito sarebbe di suddividere questa somma in due categorie, comprendendo nella categoria 22 le stazioni da Isola a Genova colla somma di lire 587,918, ed in una categoria 22 bis la stazione di Genova colla somma di lire 412,082. La Commissione ha creduto di far questa divisione, tanto più che ha veduto che tutte le altre stazioni di egual natura si comprendono in categorie particolari con apposita somma.

Del resto io credo che in tal modo è ammessa tutta la somma chiesta dal signor ministro; non rimane che a prendere deliberazione sulla somma che ha tratto alla stazione di Genova.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Confesso che non comprendo bene questa cosa...

ROSSO, relatore. Si divide questa categoria in due: la prima, che sarebbe la 22^a, comprende lire 587,918 per le stazioni da Isola a Genova; la seconda, che sarebbe la 22^a bis, comprende lire 412,082 applicabili alla stazione di Genova: in quanto poi al modo di impiegare questa somma, ciò sarà oggetto della discussione che verrà in seguito.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Ma io faccio osservare che quando l'amministrazione ha chiesto un milione non ha già detto che tale somma dovesse andar ripartita nel modo ideato dalla Commissione.

Dunque, astrazione fatta dalla questione relativa al progetto della stazione di Genova, che la Commissione vuole costruita in modo provvisorio, proposizione questa a cui non posso aderire, rimane a sapere se la stazione di Genova abbia da costare lire 412,000, e se per le altre stazioni si abbiano da bilanciare lire 587,000.

Il Ministero si era limitato a domandare in complesso per tutte queste spese la somma di un milione; la Commissione invece le ha divise in due parti, ammettendo un fondo di lire 587,000 per le stazioni fra Arquata e Genova, e quello di lire 412,000 per la stazione da erigersi in quest'ultima città. Alla prima parte della proposta della Commissione, cioè allo stanziamento di un fondo di lire 587,000 per le stazioni da Arquata a Genova non ho difficoltà di aderire; ma

mi oppongo all'ammissione della somma di lire 412,000 per la costruzione della stazione di Genova in modo provvisorio, giusta le conclusioni della Commissione.

ROSSO, relatore. Io non so comprendere come il signor ministro muova tali difficoltà, avendo egli precisato le somme parziali per le singole sette stazioni che debbono essere ultimate fra alcuni mesi, ed ha persino citato i decreti reali i quali approvano gli appalti. Questa somma era calcolata a lire 587,000, come egli può vedere alla pagina 46 del bilancio.

Io non so come potrebbero essere state inserite queste somme senza perizie precise della spesa cui potessero rilevare: quella dell'Isola del Cantone già finita, ed autorizzata con decreto 23 marzo 1852, in lire 20,449; quella di Ronco, in lire 16,457, anche finita, decretata il 6 giugno 1852; quella di Busalla, in 111,000 lire, decretata il 21 maggio 1852; quella di Pontedecimo, secondo il progetto Mazzucchetti 27 maggio 1852, in lire 150,000; poi le due di Bolzanetto e Rivarolo, che sono stazioni di terz'ordine, la prima in lire 55,000, la seconda in lire 30,000; e in ultimo quella di San Pier d'Arena, in lire 205,000, appoggiata anche ad un progetto che è stato comunicato alla Commissione.

Io non vedo perchè si possa trovare variazione in queste spese così precisate per lire 587,000 e dire che noi vinciamo già la somma delle lire 412,000 che restano per la stazione di Genova; già si è detto, mi pare, assai chiaramente nella relazione, e l'ho ripetuto qui che la stazione di Genova verrebbe alla categoria 22 bis; a questa categoria vi saranno le lire 412,000 da impiegarsi secondo la decisione della Camera.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Va bene; risulta chiaramente di tutte quelle somme che sono determinate, ma queste somme non costituiscono la spesa totale. Per esempio, la stazione di San Pier d'Arena non è compiuta; vi rimangono ad eseguirsi, oltre a quelli in corso di costruzione, altri lavori necessari pel regolare servizio di tale stazione.

ROSSO, relatore. Non si è detto che siano ultimate.

BONA. La questione sollevata dalla Commissione verte tutta sulla stazione di Genova per cui il Ministero propone un progetto definitivo per la stazione delle merci; è un progetto di massima sulla stazione di Genova.

Siccome la Commissione in ora fa delle osservazioni, riguardo al sito della stazione di Genova, io crederei opportuno che si decidesse prima quella questione.

PRESIDENTE. Io non ho alcuna difficoltà di mettere in discussione prima la categoria relativa alla stazione di Genova.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Non bisogna supporre che si possa modificare una cosa senza modificare l'altra; quando la Camera prenda una determinazione diversa sulla stazione di Genova, io non credo che la stazione di San Pier d'Arena possa sussistere in quei limiti.

Queste due cose adunque sono legate assieme.

PRESIDENTE. Io consulterò la Camera se voglia prima passare alla discussione riflettente la sola stazione di Genova.

(La Camera approva.)

Essendo in discussione questa categoria, do la parola al deputato Polleri.

POLLERI. Essendo giunti alla categoria 22 del bilancio delle strade ferrate, e toccando la stazione di Genova, mi permetterò di rinnovare all'onorevole signor ministro dei lavori pubblici l'interpellanza a cui nella discussione generale del

bilancio di ieri facevo allusione, se cioè la stazione, siccome trovai tracciata nel prospetto stato distribuito e che vedesi concordata col *dock* nella darsena, un tale sistema, dico, possa o no stare indipendente dal *dock*; dichiarando che, se per avventura la stazione nel modo siccome venne determinata dal piano per me indicato venisse a vincolarci circa alla località del *dock* a costruirsi, io non voterei a favore di questa categoria del bilancio, poichè nello stato di controversia tuttora vertente circa alla scelta della località del *dock*, io ravviserei troppo dannoso un precedente qualunque che ci vincolasse meglio ad una che ad altra località.

Dichiaro inoltre che, fuori il caso del temuto vincolo (e di cui attendo dalla cortesia del signor ministro i relativi schiarimenti), voterò per la stazione qualunque ella sia, unendo i miei agli universal voti, onde sia quanto prima attuata senza frapportare maggiori ritardi alla sospirata ferrovia che deve congiungerci col porto di Genova.

Poichè trovomi ad avere la parola, mi permetterò ancora di chiedere all'onorevole signor ministro se, ritenuto il piano della stazione summentovato, e per ciò che riguarda la condotta del binario lungo la strada Carlo Alberto, non possa cadere il dubbio che quella parte della stessa strada che dopo l'esecuzione del progetto rimarrà ancora destinata al transito dei carri e delle vetture ordinarie non sia troppo stretta.

Un tale dubbio mi consta essere passato pur anco nella mente degli Ingegneri che ebbero parte agli studi di quella stazione, e se male non sono informato, so che gli stessi dovettero confessare che quello era un grave inconveniente, dappoichè veniva a restringersi di tanto il suolo destinato al transito dei carri e delle vetture ordinarie, che in qualche punto vi restava appena il ricambio dei grossi carri destinati al trasporto delle merci, ma che era pure necessità adattarsi, poichè non si poteva collocare altrimenti la ferrovia di comunicazione, nè si potrebbe restringere maggiormente.

Ora (e qui prego la Camera ed il signor ministro ad essermi cortesi di speciale compatimento, ritenuto che non parla l'uomo d'arte, ma sibbene l'uomo soltanto dell'aritmetica mercantile) voglio dire, seguitando il piano della stazione, e partendo dalla stessa coi suoi binari di comunicazione, ed arrivati dirimpetto all'attuale piazza dell'arsenale, dove la strada corre quasi orizzontale colla leggera pendenza di 0 33 per cento, non si potrebbe, io dico, partendo da quel punto, in luogo di far percorrere il binario fino sulla piazza di Caricamento, praticare la ferrovia entrando nei pian terreni delle case che fronteggiano la strada Carlo Alberto, formando dei vólti sotto le case, come vedesi praticato in parecchie città d'Inghilterra, ed arrivati alla piazza dell'antica porta dell'arsenale presso il bacino di carenaggio, di là, traversando la strada carreggiabile, riuscire in mare, col binario valendosi della calata che potrebbero seguire fino alla linea estrema del porto franco, e così fino a Mandraccio? Con questo sistema mi pare si farebbe percorrere alla ferrovia una lunga linea sul porto e tutta intiera quella del porto franco e si renderebbe facile l'accesso ai diversi punti della piazza di Caricamento.

In questo modo la ferrovia arrivando sopra i diversi ponti di sbarco ed imbarco sarebbe accessibile ai bastimenti, i quali, trattandosi di merci di transito, potrebbero comodamente operarne lo sbarco dal bordo sugli stessi vagoni.

Nè varrebbe affacciare, a parer mio, l'obbietto che per causa del poco fondo le grosse navi non si possono ivi acostare, dappoichè un tale inconveniente verrebbe a ces-

sare col divisato e necessario scavamento del porto in un col non mai abbastanza raccomandato prolungamento del molo nuovo che renderebbe il porto intero una darsena.

In ogni modo anche nello stato provvisorio riuscirebbe sempre di grande comodità, lasciando nel tempo stesso libera ai carri ed alle vetture ordinarie una delle principali strade di Genova di cui per l'angustia del suolo di tanto ne va priva.

Io sottopongo queste mie brevi osservazioni all'onorevole signor ministro soltanto a modo di prevenzione per essere tenuto a calcolo dagli uomini d'arte, onde vedere di rendere, se sia possibile, un maggiore servizio al commercio, come tutti desideriamo.

Del resto, dichiaro che voterò in favore della categoria, tuttavolta che il progettato sistema per la stazione di Genova nulla implichi colla scelta della località per il *dock*, ciò che attendo sentire dall'onorevole signor ministro.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io non ho sott'occhio uno di quei piani nei quali è indicata la precisa larghezza che resta alla strada...

BOSSO, relatore. Cinque metri.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Vi è una nota su alcuni di questi piani, statavi inserita dopo che ne erano già distribuite molte copie, di modo che parecchi di essi non la contengono.

Rispondendo ora alla prima domanda fattami dal deputato Polleri, se cioè il sistema di comunicazione proposto dal Governo con un progetto concreto possa avere un servizio indipendente dal *dock*, ossia in vece legato alla sua costruzione, dirò che tale servizio è indipendente affatto, ma che è combinato in modo da riescire opportunissimo al *dock* medesimo quando questo sia costruito.

Il progetto attuale comprende la sola parte di via fra la stazione e la piazza di Caricamento; si è anche tracciato il prolungamento di essa nel porto franco, ove si dovranno stabilire binari sulle vie dei magazzini, senza però formarne un progetto concreto.

Dunque la via di cui si pubblicarono i tiletto di appalto è solo diretta ad agevolare le comunicazioni colla piazza di Caricamento.

Quanto alla larghezza della strada egli la troverà notata in quel piano di cui sopra parlava. Quindi è detto:

« Dopo l'esecuzione della diramazione verso il porto franco, la strada Carlo Alberto conserverà una parte carrozzabile, della larghezza di metri 5 33, ed un marciapiedi (noti bene) di metri 1 60 lungo le case, e così in tutto metri 6 93. »

Io non dico che questa sia una larghezza considerevole per una strada così frequentata come questa, ma essa è tale tuttavia da permettere gli scambi.

Osservo poi che quando la ferrovia di cui parliamo andrà fino alla piazza di Caricamento, quell'immenso ingombro che ora si nota sulla strada ordinaria sarà tolto, se non interamente, almeno in grandissima parte, per cui la larghezza di metri 5 33, che essa conserverà ancora dopo la costruzione della ferrovia, sarà più che sufficiente ai bisogni.

E qui mi si presenta la opportunità di dichiarare che il progetto di comunicazione colla piazza di Caricamento non fu definitivamente adottato che dopo sentito il Consiglio municipale, il quale vi ha pienamente aderito sì e come risulta dal verbale delle sue deliberazioni, dopo avere avuta cognizione di tutte le circostanze e specialmente di quella del restringimento della strada Carlo Alberto, punto questo su cui maggiormente importava di cader d'accordo, dovendo esso assumersi il carico di regolare le cose in modo che, du-

rante la costruzione della ferrovia su quella strada ordinaria, o fosse temporaneamente deviato il movimento commerciale, o fosse conservato, prendendo in tal caso i temperamenti necessari.

Per quanto riguarda l'altro progetto di cui parla l'onorevole deputato, io rispondo che tale progetto non sarebbe conciliabile colla celerità di esequimento desiderata da lui e da tutti i Genovesi, perchè, oltre al cagionare una spesa molto più grave, trarrebbe seco tali difficoltà che per superarle si dovrebbe perdere moltissimo tempo. Se dunque quel progetto promettesse un grandissimo vantaggio, io troverei conveniente che fosse preso in considerazione, ma, dopo quanto ha detto, mi pare che sia superfluo per essere il medesimo più dispendioso e di più difficile esecuzione.

Voci. Ai voti! ai voti!

ROSSO, relatore. Dal signor ministro venne data comunicazione di alcuni piani e carte relative allo scalo di Genova dopo che la relazione era già stata distribuita alla Camera.

Questa comunicazione venne fatta ieri l'altro alla sotto-Commissione, ma la Commissione generale del bilancio non ha ancora potuto prenderla in considerazione. Io quindi crederei bene che si desse comunicazione alla Commissione di queste carte prima di procedere oltre in questa discussione.

Del resto, se la Camera crede tuttavia di dover procedere alla discussione, io accennerò per sunto che cosa contengono questi nuovi documenti. Essi comprendono i progetti fatti anteriormente al 1847, ossia anteriormente al cambiamento del progetto che era già stato posto in appalto, e che per moto proprio del Re era stato variato. Quanto ai disegni ve ne sono tra essi alcuni i quali indicano il progetto che venne successivamente adottato, e vi sono anche unite alcune relazioni a corredo dello stesso progetto, ma io credo che in nulla si trovino mutate le circostanze essenziali sulle quali la Commissione aveva formulato le sue conclusioni.

Io ho pensato di accennare a queste cose perchè la Camera possa decidere se crede dover sospendere la discussione per avere le debite comunicazioni, oppure voglia continuare, come sovra dissi, la discussione.

PRESIDENTE. Domando alla Camera se voglia sospendere la discussione.

Voci. No! no! Si continui!

ROSSO, relatore. Dico adunque che le varie cause che avevano indotta la Commissione a sospendere l'adozione del progetto ministeriale, sono basate principalmente sulla mancanza di un regolare progetto della stazione, e sul desiderio che di questo si potesse allestire un miglior progetto, qualora fosse coordinato colle altre opere già ideate in massima pel miglioramento del porto di Genova, ed erasi così opinato di differire l'esecuzione dei lavori proposti per muovere l'invito al signor ministro di presentare un piano compiuto tanto della stazione quanto delle altre opere tutte relative al porto. Che il progetto della stazione non sia ancora ultimato, per convincersene basta di osservare i piani che vennero comunicati alla Commissione, nei quali vi è soltanto un piano in massima, colla indicazione di alcune linee di fabbricati; ma venne comunicato il piano pella strada di congiunzione fra la stazione da costruirsi e la piazza di Caricamento, la quale comunicazione formava l'oggetto dell'appalto pubblicato di recente, ascendente a 492,000 lire. Trovasi anche un'altra perizia la quale indica la somma a cui rileva la fabbrica dell'Annona; ma mancano istruzione, come dissi, i disegni, la perizia, il capitolato e le istruzioni necessarie per la costruzione della nuova stazione.

Il signor ministro chiede in complesso la somma di tre milioni, i quali sono divisi come segue; e ciò risulta da lettera dell'intendente generale dell'azienda del 15 scorso febbraio, del tenore seguente:

« Il sottoscritto trasmette all'onorevole deputato signor ingegnere cavaliere Bosso il piano della stazione di Genova con un rapporto dell'ingegnere Grandis in data del 5 aprile 1852, e copia dei verbali di deliberazione del Consiglio speciale, in data l'uno del 19, l'altro del 29 luglio 1852.

« Si riserva il sottoscritto di trasmettergli ancora il rapporto dell'ingegnere cavaliere Braccio, riflettente l'estimo dei fabbricati dell'Annona, da occuparsi colla stazione.

« Può fin d'ora ritenere il signor cavaliere Bosso che il valore di detti fabbricati non è minore di lire 1,600,000. Aggiungendo a questa somma lire 600,000 cui rileva approssimativamente la spesa della ferrovia di comunicazione tra la stazione ed il porto franco, e lire 50,000 circa, che forse non basteranno per la preparazione dell'area della stazione e per la formazione di una stazione provvisoria, si ha già una spesa di lire 2,150,000, la quale dedotta dallo stanziamento dei tre milioni proposti nel bilancio del 1850, avanzerebbero sole lire 750,000 pei fabbricati della stazione definitiva. Quest'ultima somma non sarà probabilmente bastevole, e si pon mente ai molti e grandiosi fabbricati da costruirsi, quali si vedono indicati nel piano dal Consiglio speciale approvato.

« Il progetto definitivo dei detti fabbricati non ha potuto essere ancora studiato, perchè non si è ancor ben sicuri se si potranno occupare tutti quelli ora esistenti, ma che dovranno essere demoliti. »

La Camera vede dunque che della stazione non c'è progetto alcuno; non si è ancora calcolato la spesa necessaria a farsi sulla piazza di Caricamento, ove vogliono fare vari ripieni e parapetti pel movimento e deposito delle merci, anzi sarà forse necessario ridurre una parte della piazza a *hangars*.

Mancano ancora in questo calcolo le somme occorrenti all'armamento delle strade o meccanismi accessori, le provviste di diciannove o venti piatteforme, la provvista e collocamento della macchina elevatrice nel pozzo non è compresa la costruzione di un ufficio alla piazza di Caricamento per la consegna delle merci; non si tiene calcolo della spesa di una parte del fabbricato della darsena, indispensabile per allargare la strada Carlo Alberto; molte altre spese non si compresero ancora; ne rimarrebbe forse tuttavia dei tre milioni calcolati la residua somma di 300,000 lire, disponibile per la stazione costruenda.

Ognuno vede quanto sia insufficiente questa somma, la quale forse non basterà nemmeno a fondare le rotaie necessarie pel movimento tra i fabbricati stessi.

Dunque, in quanto alla spesa, nulla aveva di preciso la Commissione, nè un progetto regolare, nè una perizia di stima, anzi aveva una presunzione dal signor ministro già esternata nella nota annessa al bilancio che dovevasi eccedere i tre milioni, perchè credeva che questa somma non sarebbe bastevole.

Non so dunque come la Commissione avrebbe potuto accettare una proposizione così vaga, cotanto indeterminata, nè corredata dei disegni del fabbricato della stazione, nè della perizia che constatasse la somma a cui essi potrebbero rilevare. Queste sono le principali considerazioni che mossero la Commissione a non approvare ancora la spesa, o, per dir meglio, il progetto, mentre della spesa chiesta in bilancio già era disposta di approvarne lo stanziamento. Acca-

nava inoltre ai gravi inconvenienti che risulterebbero nello adottare un piano di una stazione per la quale occorrono, prima di provvedere alla sua costruzione e così solo nell'area e nelle vie di comunicazione, due milioni e 700,000 lire. Aggiungasi poi l'ingombro di una delle principali strade, il pozzo pel quale si dovranno far discendere e ascendere le mercanzie, la successiva galleria, e tutte le altre conseguenze che sarebbero derivate da un simile meschino passaggio. Tutte queste spese eccederanno forse alla fin fine la somma di quattro milioni. Ma oltre a ciò si deve anche tener conto della spesa occorrente per l'attivazione continua della macchina elevatrice, il cui ammontare vuol anche essere capitalizzato. Io so benissimo che di questa spesa forse s'intenderà risarcire l'erario, imponendo una maggiore somma pel trasporto delle merci dalla piazza di Caricamento a quella del Principe. Forse si imporrà una tassa di 30 o 40 centesimi o quell'altra che si ravviserà meglio per ogni tonnellata; ma io domando se in tal guisa si favorirebbe il commercio di Genova, che devesi considerare non solo di Genova, ma come commercio di tutto lo Stato.

Il ministro dirà forse: tutte queste considerazioni saranno ottime, ma noi ci troviamo ora giunti sulla piazza del Principe; di qui non c'è altra via per discendere al livello del mare salvo che per mezzo di questo pozzo; non si può collocare la stazione per la ristrettezza dell'area salvochè demolendo il locale dell'Annona: queste sono tutte conseguenze della difficile posizione in cui ci troviamo.

Mi permetterò di osservare al signor ministro essere pur troppo vero che noi siamo in questa critica posizione, la quale egli stesso ravvisa infelicissima, e che, come osservò, ci fu imposta, direi, dalle circostanze in cui fu tratta l'amministrazione per essersi variato il primo progetto del 1847. Ma se egli è veramente penetrato della infelicità di questa situazione, e reputa che tanto ben scelto fosse il primo progetto, sarebbe, a mio avviso, assai meglio un tardo pentimento che una pertinace insistenza nel male. Direi adunque che, prima di adottare ora una spesa così colossale quale è quella di quattro o cinque milioni, sarebbe più prudente consiglio di procedere dapprima ad alcuni calcoli comparativi sul costo cui rileverebbe la spesa ritornando all'antico progetto, od anche modificandolo a norma delle successive circostanze. Rinresce certamente di abbandonare una spesa già fatta, quale è quella della galleria di San Lazzaro. E già il signor ministro disse: abbiamo già speso in essa due milioni circa; ma vediamo, rispondo io, se non converrebbe meglio abbandonare questi due milioni piuttostochè di spenderne altri cinque, e intanto rimediare al grandissimo inconveniente di far ascendere e discendere per mezzo di quel pozzo e della successiva galleria tutto il gran movimento commerciale che si spera di concentrare in Genova.

Ma da quanto nella brevità del tempo ho potuto rilevare, non mi consta che egli abbia mai posto il tema in questi termini al giudizio delle persone dell'arte chieste a decidere su questo progetto. Esse vennero sempre consultate sul modo da adottarsi per discendere al mare dalla piazza del Principe, e per allargare l'area di quella piazza, insufficiente a contenere i fabbricati della stazione.

Epperò io desidererei che, prima di sobbarcare la nazione ad una spesa sì colossale, si facesse questo calcolo comparativo, il quale, coi moltissimi elementi che già si hanno di piani, profili, estimi e misure d'ogni più piccola parte di quel terreno, io credo sia l'opera di qualche settimana; e se mi fosse lecito di dire anche il mio sentimento sopra questa posizione, senza però nulla poter precisare, io

direi che forse sarebbe anche da esaminarsi, se non convenga dopo la galleria di San Lazzaro (e questo punto io propongo appunto per non perdere tutte le costruzioni già in gran parte eseguite), anzi quasi di rimpetto allo scoglietto, deviare un po' a destra per portarsi presso alla chiesa di San Teodoro e quindi giungere al giardino del palazzo Doria. Noi abbiamo una distanza di 700 metri circa, e questo sviluppo può somministrarci il mezzo di discendere con una mitissima pendenza, od almeno tale da guadagnare da 11 in dodici metri, per cui ci troveremo allora al livello necessario per la non interrotta comunicazione fra la piazza di Caricamento e questa stazione, la quale in allora sarebbe posta nel giardino Doria, senza bisogno di salire e scendere col mezzo di una macchina elevatrice collocata in un pozzo. Mi si aggiungerà forse tuttavia: ma noi abbandoniamo ancora un pezzo di strada già fatta a gravi spese, quale è quella situata tra lo scoglietto e la piazza del Principe. Parmi che questo tronco di strada potrebbe utilizzarsi sostituendolo alla strada reale, che in parte verrebbe occupata coll'altro progetto.

Queste però sono idee non abbastanza approfondite e che converrebbe meglio studiare sul luogo, e che sottopongo al giudizio del signor ministro, perchè nel termine di due o tre giorni, in cui ho visitati questi progetti, non ho potuto formarmi un avviso abbastanza fondato; ma tutto questo io ripeto perchè ho la ferma convinzione che si potrebbe, in poco tempo, produrre un calcolo, un'opinione, onde rimediare, direi, alle infeliciissime condizioni in cui ci troviamo sulla piazza del Principe. Tutte queste osservazioni sono appunto quelle che mossero la Commissione a non lasciarsi indurre ad accettare senz'altro questo progetto che trae seco la spesa di quattro o cinque milioni. Ed è anzi a tale oggetto che aveva proposto di eseguire una stazione provvisoria con una via pure provvisoria di comunicazione. Questo progetto di comunicazione provvisoria con una rotaia a cavalli non piacque al signor ministro il quale anzi rispose con modi che mi parvero per vero alquanto risentiti, allorchè l'onorevole Farina fece giustamente questa proposta di stabilire una strada provvisoria a ruotaie di ferro da collocarsi sul suolo attuale, senza incassarla nella strada Carlo Alberto, senza fare il pozzo, la galleria e tutte le altre opere conseguenti. Che l'idea esternata dall'onorevole Farina sia buona e adattata soprattutto alle circostanze, trattandosi di una via provvisoria di comunicazione, egli lo potrebbe scorgere anche da quanto dissero a questo riguardo persone competenti, e dai verbali stessi che ha comunicati il signor ministro alla Commissione vedrà come i signori Bona, Grandis, Carbonazzi, Melano, Braccio e Rua dicessero che si poteva anche fare una via provvisoria e così si esprimevano: « Non conoscendo il piano recentemente proposto per una via di comunicazione tra il dock ancora in progetto e la stazione, non forma la Commissione alcuna idea sul nuovo progetto. Ma non puossi a meno di osservare come il proposto metodo di via sotterranea con piattaforme ascendenti e discendenti, presenterà molte difficoltà di esecuzione pratica nel servizio, e cagionerà grave spesa, e certamente un notevole consumo di tempo per l'ascensione e discesa dei vagoni uno ad uno su e giù per quella piattaforma. Il perchè una via di comunicazione con traino per mezzo di cavalli, come venne praticato in Anversa, sarebbe forse preferibile. »

E quindi in appresso concludono. « Doversi pure senza alcun indugio studiare una via ferrata a cavalli per comunicazione del servizio delle merci tra la stazione ed il porto da farsi anche provvisoriamente sino a che sia realizzato l'altro progetto del dock colla comunicazione sotterranea. »

Vede dunque il signor ministro che non è destituita di ragione la proposta fatta dall'onorevole Farina.

Avvi ancora un'altra ragione per cui la Commissione credeva di dover sospendere il progetto ministeriale e di adottare una via provvisoria, la quale non pregiudicasse poi la questione, ed era appunto il non essere ancor fissata la posizione del *dock*.

Che vi sia molta affinità tra la posizione della stazione e la comunicazione della stazione col porto e con questo progettato *dock*, nessuno, io eredo, vorrà negarlo, ed anzi a tale riguardo io dirò che lo stesso signor Maus in un suo rapporto diceva: *La question de l'emplacement à donner à ce tunnel se rattache à celle du dock projeté à Gènes.*

È vero che dopo questo rapporto il signor Maus presentò alcuni dettagli relativi al suo progetto, nel quale prova la facilità e il breve tempo che si richiede nel fare questo trasporto di merci per mezzo del pozzo e di questa macchina elevatrice, ma nessuno negherà che questo modo di comunicazione non manca di presentare molte difficoltà nell'atto pratico e potrebbe forse lasciare interrotta sì importante comunicazione, per cui io penso che si dovrebbe cercare ogni mezzo onde ovviarvi e nello stesso tempo combinare queste opere in correlazione col *dock*, lavoro che, come sovra si disse, non richiederebbe che alcuni mesi onde formare un apposito e particolareggiato progetto.

Queste sono principalmente le considerazioni che hanno indotto la Commissione a formulare le sue conclusioni, colle quali, mentre accorda una somma di lire 412,000 per una stazione e comunicazione provvisoria, si riserva di accordare al signor ministro quelle maggiori somme che sarebbero ravvisate necessarie, quando le sue domande verranno corredate d'un progetto regolare della stazione a costruirsi.

PRESIDENTE. Sarebbe utile che la Commissione formolasse un ordine del giorno, allora la Camera voterebbe sul medesimo.

BOSSO, relatore. Quest'ordine del giorno è già formolato nella relazione sotto la categoria 22, ed è questo :

« La Commissione, riconoscendo l'urgenza di provvedere all'esercizio della strada ferrata che giungerà fra pochi mesi in Genova, crede indispensabile di divenire con sollecitudine e colla maggior possibile economia ad una stazione provvisoria per i viaggiatori, con una comunicazione pure provvisoria col porto franco per le merci, e per cui possa bastare la somma di lire 412,081 79. Invita poi il Governo a presentare un definitivo e ben particolarizzato progetto per la stazione definitiva. »

PRESIDENTE. Si potrebbe solo dire la Camera invece di la Commissione.

Voci. Sì! sì!

PALROCAPA, ministro dei lavori pubblici. Per rispondere adeguatamente alle molte osservazioni fatte nella relazione, ed ora di presenza, avrei bisogno almeno di un'ora di tempo.

Voci generali. A domani! a domani!

La seduta è levata alle 5 1/4.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Seguito della discussione sul bilancio dell'azienda generale delle strade ferrate per l'esercizio 1853;

2° Discussione del progetto di legge per un'imposta sulle vetture.