

## TORNATA DEL 5 MARZO 1853

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO RATTAZZI.

**SOMMARIO.** *Appello nominale — Seguito della discussione del bilancio passivo dell'azienda delle strade ferrate pel 1853 — Categoria 32 bis, Tronco da Sartirana a Mortara — Osservazioni, e proposta del deputato Mellana — Risposta del deputato Galvagno — Parlano i deputati Iosti, Lanza, Bosso ed il ministro dei lavori pubblici — Reiezione della proposta Mellana, ed approvazione della categoria suddetta — Opposizione del deputato Valerio alla riduzione sulla categoria 36, Stazione tra Alessandria e Novara — Parlano i deputati Gerbino Carlo, Bianchetti e Mellana — Reiezione dell'ordine del giorno Bianchetti — Proposta del deputato Mellana — Osservazioni del ministro suddetto, e del relatore Bosso — Reiezione della medesima, ed approvazione delle categorie dalla 36 alla 44 — Proposizione del deputato Cavour Gustavo per aumento di categoria — Opposizione dei ministri dei lavori pubblici e delle finanze — È ritirata — Approvazione delle rimanenti categorie — Mozione del deputato Valerio relativamente ai biglietti pei posti gratuiti sulle strade ferrate — Spiegazioni dei ministri delle finanze e dei lavori pubblici, e del deputato Bona.*

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

**CAVALLINI**, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente.

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

(Da questo risultano assenti i seguenti deputati):

Agnès — Angius — Antonini — Arnulfo — Avigdor — Bachet — Bairo — Balbo — Barbavara — Barbier — Bastian — Bellono — Benso Giacomo — Berghini — Bianchi A. — Bianchi P. — Boyl — Bona — Bolmida — Bon-Compagni — Brofferio — Bronzini — Buraggi — Cadorna — Cambieri — Campana — Carquet — Carta — Casaretto — Cavour C. — Cavour G. — Chapperon — Chenal — Chiò — Correnti — D'Aviernoz — Decandia — Del-Carretto — Decastro — Demartinel — Di Santa Rosa — De Viry — Durando — Du Verger — Fara-Forni — Farina M. — Favrat — Ferracciu — Fiorito — Galli — Gallina — Gandolfi — Garibaldi — Garelli — Gastinelli — Gerbino Felice — Ghigliani — Gianoglio — Gonet — Gilardini — Guglianetti — Iosti — Jacquier — Justin — La-Marmora — Lanza — Leotardi — Lione — Malan — Malaspina — Malinverni — Marco — Martini — Mathieu — Menabrea — Melegari — Miglietti — Mongellaz — Nieddu — Notta — Paleocapa — Parent — Pellegrini — Peyrone — Pernigotti — Pescatore — Petitti — Pinelli — Ponza di San Martino — Quaglia — Ravina — Revel — Riccardi — Richetta — Ricci Vincenzo — Ricotti — Roberti — Rosellini — Rulfi — Rusca — Salmour — Sanna-Sanna — Saracco — Sauli D. — Scapini — Seyssel — Simonetta — Sineo — Siotto-Pintor — Solaroli — Spinola — Sulis — Tecchio — Torelli — Valerio — Valvassori — Vicari — Zirio.

**SEGUITO DELLA DISCUSSIONE SUL BILANCIO PASSIVO DELL'AZIENDA DELLE STRADE FERRATE PEL 1853.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio passivo dell'azienda delle strade fer-

rate. Era rimasta sospesa la categoria 32 bis, Tronco da Sartirana a Mortara, e su questa volge ora il dibattimento.

Il deputato Mellana essendosi riservato ieri di discorrere sopra questa categoria, io gli do la parola.

**MELLANA.** Il Governo domanda 1,150,000 lire per far fronte a un'opera che ci dice essere l'effetto di un contratto seguito tra lo Stato ed un appaltatore. Questo non è certo un contratto dello Stato, è una convenzione che l'onorevole nostro collega Galvagno ha inteso con un signor Gagliardi col concorso di altri *filantropi* mediatori e sussidiatori (*Siride*), i quali, per tema che il Parlamento prendesse errore ove fosse chiamato a discutere in merito a quel tronco della nostra linea ferrata, hanno creduto di evitare questo pericolo e di assumere sopra di sé l'intera responsabilità dell'opera stessa.

Si dice da alcuni che la responsabilità ministeriale sia una fenice, da altri che sia una chimera, da altri una vana parola; io dico: credo nella verità della responsabilità ministeriale, ossia governativa. Non vi è cosa che io tenga più per positiva che la responsabilità degli atti del Governo. (*Segni d'attenzione*)

La diversità consiste in ciò, che in alcuni paesi, nei quali è una verità il sistema costituzionale, i rappresentanti della nazione sanno tradurre in atto in modo ordinato e legale questa responsabilità del potere esecutivo; nei paesi invece nei quali o non si può o non si vuole ridurre ad una verità questa responsabilità, gli atti riprovevoli del Governo non cambiano perciò di natura, ma rimangono nella memoria non peritura dei popoli, i quali, quando viene il giorno della loro giustizia, sanno ricordarli e punirli. (*Bene!*) È debito dell'opposizione di tradurre innanzi alla Camera gli atti riprovevoli del Governo. Io compio a questo debito; spetta alla maggioranza il decidere se vuole mettere ad atto questa responsabilità, o se voglia lasciarla alla memoria delle popolazioni.

So che molte volte considerazioni politiche fanno tacere altri sentimenti di legalità; so che, per evitare crisi ministeriali, un Parlamento può con molto senno sospendere di

chiamare in vigore questa responsabilità, ma nel caso presente non vi è questo timore di crisi ministeriale. La crisi ministeriale che ha sbalzato dal Ministero l'uomo contro cui invoco gli effetti della responsabilità è omai un fatto storico, che non può per nulla influire sulla nostra politica attuale.

Nè si meravigli alcuno che, trattandosi di una proposta fatta dal Governo, io chiami la responsabilità non degli uomini che ora siedono al banco dei ministri, ma di chi ha lasciato questi banchi; ed è con molto mio rincrescimento che non posso invocare questa responsabilità sugli uomini che si trovano al potere: per chi siede nell'opposizione certamente sarebbe più dolce il potere invocarla dagli uomini che sono al potere, che da quelli che ne sono caduti.

Ma se io non posso tradurre dinanzi al giudizio della Camera il ministro dei lavori pubblici, si è che il ministro dei lavori pubblici è totalmente estraneo a questa questione, anzi col fatto suo, per quanto mi è noto, l'ha condannata.

E qui mi giova fare una breve narrazione del fatto.

Sul principiare del 1850, il ministro dei lavori pubblici come mi si dice, sollecitato da altri a voler dare ad appalto questo tronco di strada fra Sartirana e Mortara, il quale non doveva essere aperto, nell'interesse della nazione, se non che nel 1854, tronco di strada alla cui costruzione era più che sufficiente un anno di lavoro.

Ciò nulla meno, per accondiscendere a preghiere e sollecitazioni, l'attuale ministro dei lavori pubblici aveva redatto un progetto di legge da sottoporre al voto del Parlamento: in quel turno di tempo il signor ministro dovette fare un viaggio nella Savoia (viaggio che è iscritto sul nostro bilancio, pur troppo, colla domanda del credito per l'arginamento del *Gélon*). Mentre il ministro dei lavori pubblici s'occupava ad esaminare i bisogni delle popolazioni savoiarde, il deputato Galvagno in allora ministro dell'interno, e, per *interim*, anche dei lavori pubblici, se è vero quanto mi venne riferito, scrisse sul progetto di legge lasciatogli dal suo antecessore ministro dei lavori pubblici, da presentarsi al Parlamento, che non occorre una legge; e su di sé solo assumeva la responsabilità di far eseguire per semplice decreto reale ciò che non poteva essere altrimenti che per legge ordinata, giusta la persuasione dello stesso titolare del Ministero dei pubblici lavori viaggiante fra le valli savoiarde. Il ministro Paleocapa aveva sottoscritto un progetto di legge per domandare alla Camera un credito di lire 1,150,000 per poter dar opera a quel tronco di strada: e ciò perchè non aveva aperto in bilancio una tal somma e perchè sapeva che non può il potere esecutivo disporre non solo delle somme, ma neppure del credito dello Stato senza un'apposita legge. Il deputato Galvagno, opinando che questi cardini del sistema costituzionale fossero mere ed inutili formalità, mandava ordini all'azienda delle strade ferrate di far procedere agli incanti per l'appalto di quell'opera, ma l'azienda (io ricordo a di lei onore) non andò all'ordine del Ministero, perchè riconosceva anch'essa che con tal fatto si metteva sovr'una via sdrucchiola ed incostituzionale. Ma l'attivissimo signor Galvagno poté far emanare un reale decreto conforme alle sue dottrine. Emanato il decreto, l'azienda era astretta ad obbedire al capo responsabile dell'amministrazione, quindi metteva ad appalto quell'opera. E si noti, come dianzi diceva, che si trattava del tronco di strada che doveva servire alla via che da Genova debbe condurre al lago Maggiore, che è subito dopo varcato il fiume Po, e che quindi prima di potersi valere di tal tronco bisognava aver terminata la galleria di Genova e quella di Valenza ed il ponte sul Po. Qui si trat-

tava di un breve tronco di 15 chilometri, e di un'opera che poteva compiersi in sei mesi od un anno al più.

Nullameno, appaltato questo tronco sul principio del 1850, rimane tuttavia un problema, se noi ce ne potremo valere sul finire del 1854. Così un'opera che poteva compiersi in sei mesi, si dava ad appalto cinque anni prima che potesse abbisognare; e ciò si faceva in un tempo di estremo bisogno del nostro erario, quando nel domandar denari bisognava promettere il cento per ottenere l'ottanta; quando, lavorando senza pagare, come in questo caso, si dovevano sui prezzi dell'opera stessa pagare ben più gravi interessi.

Non si concedevano che 15 giorni fra la pubblicazione ed il deliberamento. E noti la Camera che si trattava di un contratto totalmente diverso da tutti gli altri. In tutti gli altri appalti ognun sa che il Governo, quando è munito di una legge, quando ha i fondi concessi dal Parlamento, dà ad appalto un'opera, e promette i pagamenti a misura che procede l'opera stessa; ma qui, siccome il Governo non aveva fondi stanziati dal Parlamento, non aveva apposita legge, ma soltanto *filantropi* cittadini i quali per evitare forse a qualche errore nella deliberazione della Camera anticipavano i danari, dava perciò quest'opera ad appalto con l'obbligo che l'appaltatore non riceverebbe per due anni neppure un obolo, e che, scorsi due anni, sarebbe poi in arbitrio del Governo di pagare il prezzo dell'opera medesima, oppure di corrispondere un interesse del 6 per cento. Ora, io domando se nel 1850, e nel nostro paese, fosse fattibile, fosse presumibile che potessero improvvisarsi società d'appaltatori tali da incaricarsi di un'opera di tal natura, per la quale si sarebbe dovuto sborsare l'ingente somma di un milione prima di percevere un soldo. Ne avvenne in conseguenza che quest'incanto andò deserto, e non poteva essere altrimenti. Ben se sapevano coloro che avevano voluto limitare quei termini a soli 15 giorni.

Esclusa per tal modo ogni possibilità di accorrenti, quei *filantropi* cittadini i quali avevano passato sottomissione di prendere essi stessi l'opera ad appalto sulla base degli estimi fatti dagli ingegneri dello Stato, addivennero al contratto, e diminuirono per soprappiù il 3 per cento sui prezzi di perizia.

Noti la Camera che fecero la diminuzione dopochè l'appalto andò deserto. Grand'atto invero di *filantropia*, a meno che derivasse dal bisogno di dover almeno far constatare che vi fu una diminuzione.

Sorgerà qui taluno a dirci: dunque l'ex-ministro, il deputato Galvagno è benemerito della nazione, poichè da un incanto che restò deserto trovò mezzo colla sua perspicacia di ottenere ancora il 3 per cento di riduzione e di più di far compiere un'opera senza anticipare neppure un soldo, e non pagando se non dopo due anni; gli si votino adunque dei ringraziamenti (*Ilarità*); ma prima la Camera voglia porre l'occhio sopra una tabella molto utile statale sottoposta dalla Sotto-Commissione: vedrà da quella che la media dei ribassi ottenuti in tutti gli incanti delle nostre ferrovie si è del 18 al 20 per cento.

Questo è l'unico che andò deserto, e dopo ebbe da questi *filantropi* cittadini la diminuzione del 3 per cento; aggiungete ancora gli interessi d'un anno (e qui noti la Camera che pel primo anno non decorsero che gli interessi su piccola somma) al 9 per cento, ed avrete una riduzione del 9 per cento, cioè la metà meno di quanto si ottenne in tutti gli altri appalti legali e regolari aperti dallo Stato.

Le perizie erano tutte fatte dal Governo, e non vi è ragione di credere che si sia tenuta per questa sola una diversa

norma. Lo stesso ingegnere che fece questa perizia ne ha fatte altre che subirono il ribasso, se non erro, del 22 per cento.

Ho detto poc' anzi, che il Governo non concedette che 15 giorni fra la pubblicazione e la deliberazione, perchè credeva o diceva credere quest'opera molto urgente. Che non vi fosse questa urgenza l'ho dimostrato, dacchè ho dichiarato e sostengo che è tale un'opera che può eseguirsi al più in un anno, e che invece non ci abbisognava se non se dopo cinque anni da che piacque all'onorevole Galvagno di darla ad appalto.

Ma vi ha di più, per dimostrare come questa parola d'urgenza posta innanzi a convalidare il fatto non poteva sussistere, dappoichè gli appaltatori fecero la sottomissione, e questa sottomissione fu ai 15 di luglio del 1850, l'appalto invece, noti la Camera, non fu approvato se non che il 12 dicembre 1850. Vogliono una spiegazione di tutto questo?

Si è che prima del giugno pendeva ancora lite dinanzi a questa Camera per vedere la scelta del luogo della strada medesima; invece, seguito questo appalto, intervenne il voto della Camera, il quale aveva mantenuta la galleria di Valenza, e il passo sul ponte; quindi non vi era più timore che un altro voto della Camera lo potesse pregiudicare.

Allora si soprassedette fino ai 12 di dicembre ad approvare la sottomissione che avevano passata questi appaltatori; ed i lavori, se non vado errato, non furono principati che nel 1852. Ecco la vantata urgenza!

L'onorevole ministro interinale Galvagno non aveva fondi stanziati sul bilancio di quell'esercizio per queste opere. Mi si risponderà che fin dal 1846 era stata decisa questa linea; e che fino d'allora erano stanziati gli opportuni fondi, che quindi il Governo poteva crederci autorizzato a far procedere a questi lavori, ancorchè non vi fossero fondi nel bilancio del 1850.

Se vi erano a quest'oggetto fondi nel bilancio del 1846, vi dovrebbero essere tuttora nei residui attivi, e quindi non sarebbe il caso di venirli ora nuovamente a domandare. O quei fondi erano stati stornati, od erano caduti in economia sotto la denominazione finanziaria di *non spesi*, ed allora non giova più ripetere che nel 1846 vi fossero. Senza svolgere tutti i principii di amministrazione, di contabilità e di costituzionalità, il dilemma è semplice: o nel 1850 quei fondi vi erano, ed allora non dovrebbero oggi ridomandare; o non vi erano, ed il ministro non poteva disporre anticipatamente senza domandarli alla Camera. D'altronde poi questa questione doveva prima svolgersi fra l'onorevole Paleocapa e l'onorevole Galvagno, giacchè l'uno aveva preparato il progetto di legge, e l'aveva lasciato bello e firmato al suo collega, il quale credette che non facesse d'uopo di questa legge. O vi era ignoranza nell'uno o nell'altro, o si mancò dall'uno o dall'altro alla legalità.

Ma io domando un'altra volta: se questa somma era in bilancio, perchè ce la venne a chiedere ancora? Ciò vuol dire che era in un bilancio e che poi fu tolta. Ma se fu tolta, non c'era alcun ministro che avesse il diritto di rimetterla. Prova ne siano tutti i crediti che ci sono domandati a questo riguardo; prova ne sia la legge che fu sottoposta alla Camera per l'approvazione della strada da Novara ad Arona, ancorchè questa linea fosse già stabilita fin dal 1846, ancorchè sovr'essa si sia proceduto agli studi, i quali costarono già lire 400,000.

Ma se il signor ministro dei lavori pubblici ha creduto in quest'anno suo debito, se voleva far procedere a quei lavori, di presentare un progetto di legge, a norma delle dottrine

dell'onorevole Galvagno sarebbe in errore. Ma, a dirlo in vero, io ho troppa stima nell'onorevole Galvagno per credere che egli possa cadere in così gravi errori di legalità, e di costituzionalità. Io piuttosto opino che esso molto bene conoscesse l'errore che stava per commettere; ma troppo dolcemente educato dalla Camera, la quale, nel lungo suo Ministero, gli concedeva molti *bill* d'indennità per altre consimili illegalità, credè che, con le tante altre, avrebbe anche ottenuta questa assolutoria. (*ilarità*)

A questo punto del mio ragionamento, potrà sorgere alcuno a dire: e che? l'onorevole Galvagno dovrà essere tenuto a pagare lire 1,150,000? (*ilarità*) Pagare esso, quando lo Stato fruirà di questa ferrovia? Mai no, io ripeto: tanto io non domando. La questione però mi pare semplicissima. Ammesso che la nazione è per nulla vincolata da quel contratto, ne conseguita che l'onorevole Galvagno con altri cittadini, hanno creduto di fare opera utile al paese facendo procedere a quest'opera e nell'offerirla allo Stato. Ora lo Stato deve vedere se gli convenga di rilevare quell'opera: lo Stato è pienamente libero. Ecco la vera nostra posizione. Si presentano l'onorevole Galvagno (*Si ride*), Gagliardi e altri soci; e dicono: noi abbiamo eseguito questo tronco di strada tra Sartirana e Mortara, ve l'offriamo al prezzo di... (non so la cifra che risulterà dalle ultime loro pretese). (*ilarità*) Lo Stato dunque dovrà vedere: 1° se gli convenga quel tronco di strada; 2° se gli convenga a quel prezzo; 3° se gli convenga di pagarlo prima di averne bisogno. Ecco le tre questioni che il ministro dovrà fare davanti alla Camera per indurla a concedere un dato fondo, e questo non avendo fatto il ministro, io dico che non è il caso di accordare per ora questa somma.

Ma si dice: nel caso che non paghiamo c'è la minaccia di interessi. Questa non vi può essere, non essendovi obbligazione.

Perchè poi alcuno non si lasci sviare fuori dei limiti della legalità e della giustizia da sentimenti di umanità, io dico che questo appaltatore non ha diritto per ora neppure di domandare interessi di sorta al nostro collega l'onorevole Galvagno.

Ora cito fatti che veramente non interessano la Camera, perchè hanno tratto a questo contratto privato. (*ilarità*)

**GALVAGNO.** Domando la parola.

**MELLANA.** Si è mandato un ingegnere per riconoscere questi lavori fatti; questo ingegnere dichiarò che esso non aveva fatto che un calcolo approssimativo ed incerto non definitivo, per vedere se la somma già spesa risultasse ai 9 decimi dell'intera opera, condizione questa portata da quel contratto, e dichiarò che approssimativamente quei 9 decimi dell'opera erano compiuti, ma che però non aveva diritto l'appaltatore a domandare interessi, inquantochè non aveva eseguito uno dei patti sanciti in quel capitolo, patto questo che si usa in tutti i contratti che si sogliono fare dallo Stato, ed è quello che l'appaltatore non possa domandare il corrispettivo delle opere senza che dimostri di aver pagato tutti i beni di cui in forza di legge si possono espropriare i proprietari.

Ma veggio che qui l'appaltatore Gagliardi dichiara contro l'uso generale invalso che esso non è obbligato ad annuire a questo disposto della legge.

Con ciò il Gagliardi apertamente dichiara di riconoscere che esso non ha trattato col Governo, ma sibbene con un privato, che è l'onorevole Galvagno. Infatti, perchè si pone agli appaltatori l'obbligo di dover addimostrare che hanno soddisfatto i proprietari delle espropriazioni loro fatte prima di percepire il prezzo di un'opera pubblica? Si eseguisce ciò perchè l'espropriazione eseguendosi in forza di una determi-

nata legge, ragion vuole che il legislatore si assicuri che almeno i cittadini hanno ricevuto il prezzo della patita espropriazione. Ora il Gagliardi che operava non in forza di una legge, ma per un privato contratto non poteva astringere alcuno ad essere espropriato; quindi ha ragione di asserire che esso non è tenuto di dimostrare che abbia soddisfatti gli espropriati; basta per ora per lui il fatto di essere al possesso: quando noi vorremo acquistare dal Gagliardi quel tronco di ferrovia, allora vedremo se quella proprietà sia libera da ipoteche.

È adunque il signor Gagliardi che viene a confermarci la illegalità di quel contratto.

Se questo fatto verrà contraddetto, allora leggerò la relazione fatta dall'ingegnere che fece la perizia, ed il carteggio seguito fra i ministri delle finanze e dei lavori pubblici, dai quali chiaramente apparisce che, ancorachè si volesse estimare valido quel contratto, non avrebbe il signor Gagliardi, neppure a norma di quello, per ora diritto di esigere somma alcuna.

Ma vado in questo documento, scritto al signor ministro delle finanze (*Accenna una carta*), che si dice che potrebbe l'impresario compire questa obbligazione nel corrente anno, e che, ove esso desse compimento a questo patto, le finanze sarebbero allora obbligate a pagare, e che non vi essendo fondi stanziati a questo riguardo nel bilancio, allora il Governo si troverebbe negli impicci.

Ecco l'unica ragione per cui si domanda oggi un milione e 150 mila lire e perchè, se l'impresario Gagliardi facesse constare al Governo di avere spodestati i cittadini dei terreni, e avesse seguito al debito pagamento di questa espropriazione, allora il Governo dovrebbe pagare.

Ma io domando se questa ragione sarà sufficiente perchè la Camera voglia passar oltre in una violazione così flagrante, non dirò della Costituzione, ma della più semplice legalità!

Io dico che la Camera per ora, dietro le mie parole, non è certo in grado di portare un giudizio; io credo però di avere citato fatti sufficienti, massime se questi fatti non saranno disdetti dal Ministero, per indurre la Camera a soprassedere alla votazione di così ingente somma, onde avere campo a meglio maturare la cosa: esame questo che solo potrà farsi dietro una circostanziata relazione del ministro esaminata nell'ufficio, e da una Commissione portata alla pubblica discussione.

Il signor ministro, quando crederà venuto il caso di fare questo pagamento, si presenterà alla Camera con una domanda speciale, e io credo che allora sentirà il bisogno di dimostrare come sia conveniente per la nazione di assumere il contratto che gratuitamente ha voluto nel 1850 stipulare l'onorevole Galvagno col Gagliardi e altri soci. Allora la Camera, se sarà convinta che questo tronco sia utile, che sia arrivato il momento di metterlo in servizio; se sarà convinta che i lavori fatti non siano minori del prezzo che si chiede, allora essa stanzierà senza dubbio la somma, giacchè certamente la Camera non ha diritto di fruire di un'opera altrui, ma prima però di acquistarla deve conoscere la natura del contratto.

Taluno dirà: l'appaltatore potrà procedere giuridicamente.

Sia bene, egli farà il debito suo, ricorrerà ai tribunali, e questi giudicheranno.

E qui non è tanto la responsabilità del ministro che io intendo colpire, ma è piuttosto una lezione che voglio dare agli appaltatori ed a tutti i contraenti collo Stato. In tutti i contratti si vuole a buon diritto conoscere la persona colla

quale si contrae ed il mandato del quale è munita. Quando scorge gli appaltatori, gelosissimi di vedere se vi sia una firma, e se siansi adempite tutte le formalità burocratiche, domando perchè non si diano il menomo pensiero di sapere se manchi la costituzionalità dell'atto. Ora, lo dico altamente, sarebbe omai tempo che un appaltatore ricevesse un esempio il quale servisse a tutti, che prima di contrattare col Ministero si debbe vedere non solo se vi siano tutte le formalità, burocratiche, ma riconoscere assai più se vi sia la prima di tutte le formalità, quella unica cioè per cui si può contrarre, voglio dire la legge.

L'onnipotenza governativa più non esiste. Insisto quindi a che la Camera, senza voler decidere sul fatto medesimo, voglia sopprimere questa categoria, riservandosi a decidere sopra la medesima, quando il signor ministro presenterà una speciale domanda.

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

**GALVAGNO.** Pregherei l'onorevole Iosti a volermi cedere la parola. Sarò brevissimo.

**IOSTI.** Parli pure.

**GALVAGNO.** Il deputato Mellana propone e vuole che sia efficace la mia responsabilità; ed ha ragione. Ma io trovo che egli si fa un'idea singolare della responsabilità. Egli mi ha processato, giudicato e condannato; non mancano più che gli atti esecutivi. (*Harità*) Spero almeno che mi darà tempo ad appellarmi. Io credo che quando la responsabilità ministeriale non consiste in un atto criminoso, non dispensa chi pretende d'invocarla di ricorrere ai magistrati competenti, poichè in materia di pecunia io non credo che la Camera sarebbe competente per condannarmi. Il deputato Mellana non intenderà già che io paghi la strada, perchè capisce bene che se dovessi pagare la strada, il Governo dovrebbe darmela, ed io della strada non saprei che farmene, mentre invece il Governo ne ha bisogno. Dunque, che cosa vuole che io paghi? I danni che può avere avuto lo Stato per questo contratto che egli chiama irregolare. Ma, signori, io non ho mai saputo che la responsabilità dei ministri copra la nullità dell'atto: se l'atto è irregolare, si attacchi di nullità contro l'impresario, e questi in tal caso non ha diritto alcuno.

Il deputato Mellana vuole che si dia un esempio agli appaltatori. L'esempio lo diede il signor Giaccone quando credeva di avere il teatro Regio per nove anni, ed invece non gli fu dato, poichè la Camera dei conti dichiarò che il contratto era nullo, appunto perchè allora il ministro che si accusava di aver fatto un'illegalità, non l'aveva fatta, avendo riservata l'approvazione sovrana, la quale non essendo venuta, l'atto fu dichiarato nullo. Ecco servato il disposto della Costituzione per volontà appunto del Ministero. Quindi l'atto fu nullo e non ci entrò di mezzo responsabilità ministeriale. Ora, o il signor Gagliardi ha ragione a termini del contratto, e l'ha perchè questo è valido, e se è valido il Ministero non ha violata la legge, non ha violata la Costituzione; o il signor Gagliardi non ha ragione perchè il contratto è nullo, e allora non è caso di responsabilità ministeriale, lo Stato non ne ha alcun danno.

Del resto, veniamo al fatto. Io ringrazio il deputato Mellana che, muovendomi quest'accusa, mi ha fatto almeno socio ad un atto filantropico. Ma quest'atto filantropico vuole che si riversi sopra di me, pagando i danni che abbia avuto lo Stato, ma quest'atto filantropico si fece anche nell'interesse dello Stato, ed uno dei motivi l'addusse il deputato Mellana, ma non addusse l'altro che era fors'anche egualmente buono.

Disse il deputato Mellana, che certamente l'atto filantropico di questi signori che si resero sicuri pel Gagliardi aveva per

motivo di assicurare la linea, ed io voglio supporre che anche questo sia vero. Ma non era egli lecito ad essi di assicurare l'esecuzione di questa linea? Questa linea è dichiarata nelle patenti del 1844, e confermata in quelle del 1846, dove è detto che la strada deve passare per la Lomellina; ora, che bisogno c'era di ulteriore conferma?

Ma voglio supporre che ci fosse: il fatto sta ed è che, durante l'inverno del 1849, a lungo il Ministero fu sollecitato dai deputati della Lomellina perchè si desse del lavoro a quella provincia stata afflitta dalla guerra; e questo è uno dei motivi per cui si è fatto quel contratto. Ma non c'erano danari, ed il ministro delle finanze allora non voleva darne, appunto perchè diceva: potete aspettare. Eppure il Consiglio dei ministri allora riconobbe che era utile che si allogasse questa impresa per procacciare lavoro, dunque si trovò modo di far senza denari; ed ecco in che cosa è impegnata la mia responsabilità; non già per aver fatto emanare il decreto reale, perchè, l'ha detto il deputato Mellana, il decreto reale è del 12 dicembre 1850, quindi io riverso per quest'oggetto tutta la responsabilità sul ministro Paleocapa che allora non era più in Savoia ed ha fatto emanare il decreto. Ma io ho scritto sul dosso che non era necessaria una legge. Quello che ho scritto allora lo mantengo adesso, perchè l'opera era debitamente approvata.

Quindi, se l'opera era debitamente approvata, si doveva eseguire; se fu eseguita, si doveva pagare. Ma allora mancavano unicamente i fondi, ed allora non se ne domandavano.

Dunque, non domandandosi fondi e trattandosi di eseguire un'opera nel 1848 debitamente approvata, a me pare che in ciò non ci fosse ombra d'illegalità. Se non che, si pubblicarono i tiletli, si fecero g'incanti, e il deputato Mellana tacque; non così fece il deputato Lanza; egli parlò nella seduta del 11 giugno 1850, ed accusò quest'atto d'illegalità, e la Camera passò oltre. Quindi io credo, che qui abbiamo non solo la ragione di merito perchè io possa appellare legalmente, ma abbiamo eziandio la cosa implicitamente giudicata dalla Camera, perchè si passa oltre.

Del resto, ora sa la Camera perchè siasi fatto questo contratto, ed il perchè io abbia stimato non essere necessaria una legge, cioè perchè l'opera era già stata debitamente approvata.

L'appalto fu poi, come dissi, approvato il 12 dicembre 1850. Ora la responsabilità non è solamente mia, perchè io abbia detto all'azienda di stipulare il contratto; ma è anche del ministro che lo ha fatto approvare. Io non nego che il ministro l'abbia fatto approvare anche sulla mia asserzione che non credeva necessaria una legge. Allora io avrò sbagliato, ma non credo neppure adesso che fosse necessaria una legge per un'opera già debitamente approvata.

Il deputato Mellana poi dice: vedete il danno che avete fatto al Governo; i ribassi sugli appalti sono in media dal 18 al 20 per 100, e voi non avete ottenuta questa media. Ed io domando al deputato Mellana: si trattava allora di far lavorare; l'opera era approvata; quando si fosse detto: per dar lavoro a questa provincia, facciamo eseguire queste opere fin da questo punto, nessuno si sarebbe opposto: non crede egli che l'interesse compensi il ribasso? L'interesse al 6 o al 7 per 100 in tre anni fa il 20 o il 21; e siccome ha aspettato due anni, ben si vede come abbia fatto un ribasso sufficiente; ha fatto il ribasso del 3 per 100. Quindi non vedo che ci sia questa gran differenza tra gli appalti che lo Stato paga in contanti, e gli appalti che fa con minor spesa. Che anzi io credo di aver fatto un vantaggio allo Stato, perchè allora si trattava di far lavorare, e si sarebbe fatto lavorare la stessa

cosa; ma se si fosse pagato in contanti si sarebbe pagato con quel danaro che allora costava il 6 o il 7 per cento. Ora, invece lo Stato lo pagherà con danaro che costerà il 5 e mezzo o il 4 per cento. Quindi io credo che lo Stato finirà per non aver danno; ma quand'anche l'avesse, avrebbe un'utilità morale, che è quella che volle procurargli il Ministero, cioè di aver fatto eseguire quei lavori in un tempo in cui altri lavori non c'erano.

Io credo adunque che, non solamente non vi sia stato danno, ma che una vera utilità abbia avuta lo Stato nel fare eseguire questi lavori.

Non facciamo voti da marinai, o signori. Quando i tempi sono torbidi, allora tutti dicono: fate lavorare, fate lavorare, perchè non vi siano guai, perchè non sia turbata la tranquillità. Quando poi i tempi sono tranquilli, mi si vuol apporre a colpa, perchè ho provveduto che vi fosse lavoro: ho provveduto a ciò che vi era di più urgente.

Questa, o signori, è l'unica mia responsabilità.

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

**IOSTI.** Dopo quello che ha detto l'onorevole deputato Galvagno, poco avrò ad aggiungere. In vista però di una certa responsabilità, che pesa anche sopra di me, in quanto che io cogli altri deputati della Lomellina avrei induito a spingere il signor ministro a questo passo, debbo dare qualche spiegazione, comunque questa responsabilità sia comune alla intera Camera.

La Camera non ignora che, quando si trattava dell'indennità alla Lomellina per i danni della guerra venne più volte dal Ministero messo innanzi questo beneficio della strada ferrata, la quale l'avrebbe compensata in certo modo dei danni sofferti. In quel tempo i deputati della Lomellina, ed anche il senatore Piazza, facevano presente che le nostre popolazioni sono abituate nell'inverno a lavori piuttosto straordinari che si fanno eseguire dagli agricoltori; ma che in quell'anno questi erano nell'impossibilità di fornire lavoro a quei manovali.

Tutto questo influiva sicuramente a spingere il Ministero a provvedere di lavoro la Lomellina, onde, in certo modo, mantenere la parola che aveva data in pieno Parlamento di procurare qualche risarcimento a quella provincia così danneggiata: la questione era di danaro. Certamente, ora che si discute questo assegno, le condizioni sono molto cambiate; ma è bene che la Camera si porti a quei tempi, rifletta alla posizione economica della provincia, alla situazione in cui si trovava il Parlamento, alla posizione finanziaria dell'erario. Era impegno di tutti che le strade si facessero, ed altronde non ci erano danari, e vi era immensa difficoltà a trovarne: ora, dopo l'ultimo prestito pare una cosa mal fatta l'aver concesso un lavoro colla riduzione soltanto del 3 per cento nel 1850; ma se ci portiamo a quell'epoca e riflettiamo a che tasso lo Stato era forzato a procurarsi i danari, forse il Ministero non si troverà così colpevole, e fors'anche si troverà meritevole di lode, perchè, e io lo dichiaro altamente, dobbiamo alla energia del Ministero, all'attività della direzione delle strade ferrate se, malgrado gli avvenimenti di quei tempi, le strade ferrate non furono interrotte, se molti capitali che erano già impegnati non andarono perduti; sì, lo dobbiamo alla energia, alla costanza, alla fermezza, alla attività, alla intelligenza, alla pazienza di quella direzione, ed io mi credo ben fortunato di poterle tributare questo elogio ben meritato.

Il tronco della strada ferrata della Lomellina era portato per legge, come disse benissimo l'onorevole Galvagno; la Camera non ignora che il progetto di dettaglio era compiuto,

che già ne era stata riprodotta in diversi bilanci la spesa, nè ancora decorsi i cinque anni per cui si potesse dire che quei lavori cadevano nei residui da abbandonarsi; dunque era diritto della amministrazione, anzi era un dovere il compierli; era un diritto acquistato per parte della provincia che questa strada si facesse; tutte le questioni che erano insorte relative alla sua direzione, se per la Lomellina o per Casale, erano risolte, emesso più volte il voto che si spingesse l'ultimazione di questa benedetta ferrovia da Genova al lago Maggiore. Che doveva fare in quel momento il Ministero?

Egli, sollecitato a far questa strada, diceva: la farò quando vi saranno i danari; ma io ho già 36 milioni impegnati ed improduttivi sulla linea da Alessandria a Genova; tutti i mezzi di cui possa disporre trovano impiego su quella linea; se io trovassi chi facesse gli altri tronchi da Alessandria al lago Maggiore, proponendo equi contratti, ovvero se trovassi danari ad un tasso equo, io farei lavorare di buon grado lungo tutta la linea.

Ora noi abbiamo trovato quest'uomo, e sicuramente, lo posso dire ad onore del vero, non l'ha fatto per spirito di pura speculazione, perchè avrebbe potuto trovare contratti molto più vantaggiosi che non quello; egli l'ha fatto in società di uomini che non sono nemmeno impresari, il signor Strada, per esempio, non è impresario, ed ha impegnato i suoi beni in garanzia a questo oggetto; si trovò questa società, si fece questa offerta e fu esaminata. Si disse dalla società: noi facciamo questa proposta; alla riduzione del tre per cento, noi faremo i lavori fra due anni, ed aspetteremo tre anni dopo il rimborso colla corrispondenza dell'annuo interesse al sei per cento; quando poi l'amministrazione credesse di fare dei pagamenti durante i lavori nel primo semestre, vi aggiungiamo la riduzione del dieci per cento; se nel secondo semestre, quella del cinque per cento per le somme sborsate.

Dopo queste proposte soggiunse: provate all'asta pubblica, se troverete un partito migliore, tanto meglio.

Ebbe luogo l'asta pubblica, fu dato un termine a questo effetto; questo termine scadeva, i biglietti erano pronti, ma non rimaneva più che il breve spazio di otto giorni all'asta. L'amministrazione fece osservare che non era conveniente aprire un'asta con tempo così limitato che non lasciava luogo alla concorrenza. Quegli che aveva fatto l'offerta, il signor Gagliardi, disse che l'amministrazione poteva prendersi il tempo che voleva, e poi, dopo l'esperimento dell'asta, nessuno presentandosi, l'amministrazione fece riflettere ancora, che vi poteva essere il caso della mezza sesta, della riduzione del decimo; tuttechè la natura del contratto pareva escludere queste circostanze, si disse nondimeno: fate il tentativo; nessuno si presentò, si deliberò dunque il contratto, e che cosa avete a dire, signori, sulla equità, sulla convenienza del contratto? Non c'è nulla a ridire.

Ma il signor ministro Paleocapa, trattandosi di un contratto di un genere nuovo, più scrupoloso osservatore della legalità, pensava presentare una legge alla Camera. Il deputato Galvagno perchè non fece altrettanto?

Signori, il ministro Paleocapa è ingegnere; il deputato Galvagno, come valente giureconsulto, fu meno scrupoloso, più deciso, e comprese meglio la sua responsabilità, e fece vedere che senza spingere il sentimento della legalità al pedantismo, conosce e i diritti e i doveri della legalità; vide che un lavoro portato per legge, riprodotto nei bilanci, era un lavoro legalmente approvato; che, circa il modo di convenire i contratti, deve essere lasciata una certa latitudine alla responsabilità del potere esecutivo; che quando si trattava di

fare un contratto equo ed utile alle finanze, egli aveva il diritto di farlo, e che tutto quello che potevano opporre i critici, era di censurare la convenienza del contratto, se cioè fosse utile o dannoso all'erario, non mai la sua costituzionalità o legalità, perchè, o signori, amo ripeterlo, la legalità è una cosa, il pedantismo della legalità è un'altra, e se si volesse restringere i ministri fra le pastoie del pedantismo della legalità, signori, voi avreste a lamentare ben maggiori danni all'erario, cagionati da questi imbarazzi legali, che non da qualche atto arbitrario malamente riescito, perchè, ripeto, senza una certa libertà d'azione non so come un uomo incaricato della responsabilità dell'esecuzione possa praticamente procedere secondo le convenienze consigliate dalle varie circostanze. Ora il ministro Galvagno ha creduto che non era necessaria una legge sul modo del contratto per un'opera già dalla legge imposta e vi presenta il suo contratto perchè l'approviate, volandone il pagamento.

Signori, qual è ora la questione che ci riguarda? Forse l'illegalità di un'opera non approvata?

Ma, signori, l'opera era obbligatoria per legge. Dunque la convenienza del contratto? Sì, ecco tutta la questione. Se il ministro avesse prima provocato il vostro consenso, utile o dannoso il contratto, non ammetteva più censura pel ministro; invece ora può aver luogo biasimo o lode per il medesimo, secondo che utile o no giudichiate il contratto, riferendovi a quei tempi. Ma il deputato Mellana dice che i ribassi sono dal 18 al 20 per cento sugli appalti ordinari, e qui non vi fu che quello del 5 per cento. Domando scusa, questi ribassi avranno luogo adesso, e poi ancora non sulle perizie di tutti gli ingegneri; e quelle del signor Rovere è molto se soffrono una riduzione del 15 per cento.

Una voce. La galleria di Valenza?

**IOSTE.** Altro genere di lavori, signori, io citerò, per esempio, la strada di Vigevano.

Del resto osserverò che l'ingegnere Rovere lavorò molti progetti in Lomellina, e che gli impresari procedevano molto riservati sulle di lui perizie, nè so d'impresari che possano vantarsi di grossi guadagni. Io per me ritengo che il maggiore ribasso che potevasi sperare in quei tempi sul progetto Rovere da Sartirana a Mortara, sia poi prezzi peritati che per la scarsezza di capitali e di incertezze politiche, non poteva essere più forte del 10, o al più del 12 per cento.

Ora consideri la Camera se una riduzione del 5 per cento cogli interessi di due anni perduti e il ritardo di altri 3 anni per l'incasso dei capitali colle corrispondenze del solo 6 per cento per un nemo d'affari non sia maggior sacrificio, che la riduzione del 12 per cento sopra un lavoro pagato ritagliatamente nel corso di esecuzione, e se l'erario ad eseguirlo secondo gli usi ordinari, a pronti contanti non avrebbe dovuto sopportare (parlo sempre in quei tempi) un interesse più grave. Circa alla questione d'incostituzionalità messa innanzi dal deputato Mellana, non aggiungerò altre parole alle già dette, e d'altre il onorevole Galvagno credo che su questo punto siasi giustificato molto meglio di quello che io potrei fare con nuove parole, quindi non annoierò di più la Camera.

**MELLANA.** Mi scusi l'onorevole Galvagno, ma esso non mi ha compreso, o l'inflessione della mia voce non ha espresso il mio intendimento. Non mi cadde in pensiero di dire in senso positivo che egli si fosse fatto comparsa di un'opera filantropica; parlai d'uomini filantropi in senso ironico... (*Bisbiglio*) i quali per timore che la Camera andasse errata nel scegliere la linea per quella ferrovia avevano voluto esimerla dal dare il giudizio a tempo utile. Si è in questo senso

che pronunziassi la parola *filantropo*, ma non mi cadde mai in mente di chiamare filantropica quell'opera illegale ed incostrutturale.

Mi valse della parola *filantropia* perchè già conoscevo ciò che ora è emerso dai due discorsi che ha sentiti la Camera, che, cioè, si procedette a quei lavori perchè gli onorevoli Iosti e senatore Plezza avevano fatto sentire al Ministero che nella primavera del 1850 in Lomellina si abbisognava di lavoro dietro i disastri della guerra. Questo è fallire intieramente alla verità.

È fallire alla verità, perchè, come già accennavo poc'anzi alla Camera, è sul principio del 1850 che si faceva correre questa voce, e facevansi queste profferte, e quindi il contratto; ma l'approvazione del medesimo non ebbe luogo che alla fine di dicembre, e non si cominciarono i lavori che nell'anno dopo. Dunque non era per dare lavoro alla Lomellina.

Se volevate dar lavoro ai danneggiati dalla guerra, perchè non intraprendeste lavori in vicinanza di Novara od in altre parti della stessa Lomellina ben altrimenti danneggiate che i luoghi ove vi proponevate di lavorare? Che la Lomellina poi avesse bisogno di lavoro manuale per mantenere i suoi abitanti, non posso ammetterlo. Osservo anzi che la Lomellina ha sufficiente lavoro manuale non solo per i suoi abitanti, ma ne procaccia inoltre alle vicine popolazioni e nell'estate, e nell'inverno: e per una gran ragione, perchè nella Lomellina non abitando la maggior parte dei ricchi possessori del suolo, la popolazione non può crescere proporzionalmente al grande sviluppo che non pertanto colà ha preso l'industria agricola.

Vediamo poi, in grazia, quali siano questi Lomellini indigeni che guadagnarono in questi lavori.

Sono obbligato a ritornare indietro, ed a ricordare quanto diceva l'onorevole Iosti sui danni della guerra. Ricorderà la Camera che, quando le venne sottoposto il progetto per indennizzare coloro che nobilmente e per santa causa avevano patiti i danni della straniera occupazione, io allora ho parlato in senso opposto al progetto propostoci, nel senso cioè della giustizia, ossia che io voleva far dare alla Lomellina ed al Novarese due milioni, o quella somma maggiore che fosse necessaria ad intieramente risarcire quei danni. Noti la Camera che parlo di danni materiali, poichè quelli morali sono irrisarcibili: essi suonano e suoneranno ancora per lungo tempo dolorosi a quelle generose popolazioni. La Camera credette di limitarsi a concedere un mezzo milione, con che fossero puramente pagati i danni di coloro che possedevano al disotto delle 10 mila lire. Dunque i danni al povero ed al nullatenente, se hanno patito dei danni, devono già essere indennizzati. Se poi si allude a scarsità di raccolto od alla deprezzazione dei generi, allora questo danno era ad altri comune: e se in tali circostanze si dovessero fare appositamente e senza bisogno delle opere pubbliche, niuno vi ha che non vegga a quali conseguenze ci trarrebbe una simile teoria. D'altronde poi, invece di gittare denari pagando in più il prezzo di un'opera che ridondava a pro dello appaltatore, era meglio largire la somma sprecata in beneficio dei veri bisognosi. Ma si dirà: se i signori non hanno mezzi, non possono far lavorare. Io conosco da vicino la Lomellina, e la amo di gran cuore; e più ancora conosco i paesi per quali transita questa ferrovia: e dico che in questa striscia della Lomellina non vi furono gravi danni di guerra. Parlo, ripeto, di danni materiali, che i morali sono incalcolabili. A questi danni poi, supposto che vi fossero, voi non volevate provvedere: vi siete condannati aspettando un anno dopo a por mano ai lavori.

D'altronde osservo che i lavori di questa strada ferrata sono o ponti o movimenti di terre o trasporti di ghiaia. Ora io invito il deputato Iosti a dirmi se in tutta quella linea vi sia impiegato un solo muratore il quale sia della Lomellina; se i materiali adoperati siano confezione o lavoro di mani lomellinè; se i trasporti di ghiaia si siano fatti dal povero possessore di un cavallo o dai grandi intraprenditori; se vi sieno stati grandi movimenti di terra e tutti operati da braccia lomelline, se sieno i poveri operai lomellini che abbiano guadagnato od invece un appaltatore nato nella Lomellina.

Anch'io amo la Lomellina e più ancora il povero che chiede lavoro: ma, ripeto, il movente di tutto quest'affare che io altamente incrimino, non era l'amore del povero lavoratore, ma quello di assicurare una strada: che dico assicurare la strada? Questa già lo era dal fatto del ponte di Valenza; si voleva assicurare l'opera ad un determinato appaltatore; si voleva eliminare un voto della Camera: ecco il vero movente.

Il venir in questo Parlamento a rappresentare ai nostri occhi la popolazione della Lomellina come gente da paragonarsi a non saprei quale disgraziata parte del globo, come gente che ha pressante bisogno di lavoro manuale per togliersi alla fame, egli è un voler troppo presumere della bontà della Camera.

Ma aggiunge l'onorevole Iosti; considerate un po' lo stato delle vostre finanze nel 1850; allora contraevate dei debiti all'80 per cento. In quello stato tanto deplorabile noi vi abbiamo trovato della gente filantropica che si assunse di eseguire il lavoro senza denaro. Ma avevamo noi bisogno nel 1850, o signori, di questo lavoro, mentre ci occorrerà solo di usarne nel 1854? Cade adunque l'Achille dei vostri argomenti. Me ne appello alla giustizia, al senno, alla lealtà del signor ministro, e come ingegnere, gli domando in modo esplicito e formale: se al giorno d'oggi la strada tra Mortara e Sartirana non fosse neppure appaltata, non potrebbe essa a bell'agio principiarsi e condurla a termine prima ancora che sia ultimata e viabile la galleria di Valenza, prima che sia ultimato l'altro tronco di strada da Novara ad Arona? Ciò io dico alla Camera per far vedere questa grande filantropia, questo grande amor patrie di questi impresari, che ci si vogliono far sembrare come vittime di un sentimento nazionale, e non del sentimento del proprio interesse o della provincia. Se si parla di un malinteso sentimento della provincia, io non lo conosco, e non c'è alcuno che lo possa giudicare meglio dell'onorevole deputato Iosti; ma se mi si parla del sentimento nazionale, dico che non ci fu. Io domando: ci era davvero questo sentimento nazionale di dar lavoro in quel tempo, di sovvenire alle esauste finanze, col fare delle anticipazioni allo Stato che era obbligato a pagare il 6 o il 7 per cento? Perchè non si presentava questo signor Gagliardi a domandare del lavoro sugli altri punti della strada, i quali dovevano prima compiersi? Perchè appositamente andò a cercare quello fra Mortara e Sartirana? Perchè impose al Governo soli 15 giorni per porre l'opera ad appalto? Se si fosse lasciato tempo opportuno (dal 15 luglio al 12 dicembre, ve n'era più che sufficiente) per costituire delle società onde aspirare a quell'opera, l'opera sarebbe stata da altri fatta a minor spesa per lo Stato; si sarebbe dato egualmente del lavoro, e l'opera filantropica avrebbe avuto il suo effetto senza sacrifici pel signor Gagliardi e soci.

Mi permetta l'onorevole Galvagno che gli dica che non vi rimane altra filantropia in chi lo indusse a divenire a quel contratto se non quella di dare un'arra di più che quella linea per voto alcuno del Parlamento non sarebbersi mai va-

riata. Ed era anche questa un'imprevidenza, perchè bastava già il fatto del ponte di Valenza per assicurare quella via, senza che fosse d'uopo pregiudicarla violando la costituzione e la legalità.

Ma qui l'onorevole Iosti mi sembra molto facile in fatto di costituzionalità e di legalità. Esso loda l'onorevole Galvagno, perchè come buon avvocato deve conoscere meglio di ogni altro la legalità. Il giudizio dell'onorevole Iosti sull'abilità legale dell'onorevole Galvagno abbia pure tutto il suo valore; ma per ciò che riguarda il pedantismo, io mi maraviglio che un rappresentante della nazione possa accusare di pedantismo coloro i quali traducono dinanzi alla Camera un fatto così iniquo come fu questo, in quanto che non aveva altro scopo se non che quello di pregiudicare il voto della Camera, il cardine cioè delle franchigie costituzionali; iniquo, poichè non sussiste il fatto che fosse per dar pane alla Lomellina, ne per sovvenire alle finanze, non facendosi che una opera la quale non sarebbe stata utile che dopo cinque anni; iniquo, perchè si soprassedeva a tutto ciò che poteva assicurare un miglior contratto allo Stato.

E qui, giacchè l'onorevole Galvagno mi accusa di aver taciuto in tempo utile, ed invece loda, ed in ciò mi unisco con lui, il mio amico Lanza di avere in tempo utile parlato di questo fatto innanzi alla Camera, deve sapere che io feci appunto frutto della lettura delle cose nostre parlamentari, ed eccole qui il volume che contiene la discussione alla quale egli accenna.

Fu in occasione che si discuteva la concessione della ferrovia di Savigliano che molto a proposito l'onorevole Lanza raccontava questo fatto illegale alla Camera: si dice che la Camera passò oltre; l'onorevole Lanza non volle, nè forse poteva chiamare un voto della Camera su quell'incidente: quante volte nelle discussioni taluno si riferisce, o a fatti passati, o a considerazioni avvenire, e si dovrà sempre per questo promuovere un voto della Camera?

In quella circostanza appunto osservava l'onorevole Lanza come fosse indispensabile che, prima di far concessioni di linee, si stabilisse in modo definitivo la rete delle linee principali, affinchè non si andasse di errore in errore, e non si pregiudicassero le questioni, e a quell'occasione citava il fatto di Mortara, ma non domandava alla Camera alcun voto, il giorno del giudizio della Camera doveva venire allorchè si sarebbero domandati i fondi necessari: e quel giorno è questo.

E giacchè mi ha ricordato quella discussione, darò cognizione alla Camera, appoggiandomi alle parole del signor ministro, della filantropia dell'impresario.

Si è detto ora che l'impresario non era mosso dall'amor del guadagno, ma bensì dall'idea di dar pane ai Lomellini, e di sovvenire alle finanze dello Stato. Ebbene, l'impresario rappresentava quel suo progetto al Ministero, e il ministro gli rispondeva: « gli studi non sono ancora finiti; » allora l'impresario diceva: « vi do tempo un mese; » dopo un mese il ministro ripigliava: « non li ho ancora compiuti. »

Ma qui mi permetta la Camera di combattere per anticipazione un fatto che io son certo verrà addotto dal ministro ove prenda la parola in quest'occasione; egli dirà: da questo progetto compilato nel 1846, io, prima di darlo ad appalto, aveva già diminuita la somma di 400,000 lire.

Quando si avevano idee gigantesche e non economiche si voleva fare delle strade ferrate dei monumenti d'arte e quindi dappertutto cavalcavie, sottovie, ecc. Il signor ministro convinto che convenisse meglio, in una linea nuova, procedere diversamente, abbandonò la prima idea, e non

propose che vie a livello; ecco il motivo della riduzione, che per nulla detrae agli altri studi di perizie.

Torno alla mia narrazione. Finito questo mese, si presenta nuovamente il costante signor Gagliardi; allora il ministro dice: gli studi possono essere pronti, ma vi è l'appalto; e l'appaltatore: bene, giacchè è giuocoforza, si faccia, ma io non do di tempo che 15 giorni. Ecco la ragione per cui si apriva quell'appalto (un appalto così straordinario, che era ignoto al paese, e fuor di tutte le regole) col termine di 15 giorni e 15 giorni imposti dall'appaltatore filantropo, il quale avrebbe dovuto desiderare che sorgessero altri appaltatori; non vi era motivo di tanta premura; se vi fosse stata urgenza in questi lavori, la cosa starebbe, ma quest'urgenza di pochi giorni non esisteva.

Ma l'onorevole Iosti, dopo aver fatto l'elogio della dottrina legale del signor ministro, perchè ha saputo esautorare d'una prerogativa i mandatari della nazione, soggiunge: ma alla perfine questo contratto fu vantaggioso allo Stato. Adagio! ripeto io, con quelle gratuite asserzioni.

Questo noi non lo possiamo sapere: quello che io dico si è che la Camera deve riservarsi a dare il suo giudizio a quando il ministro con domanda speciale venga a dirci: io vi domando il tal fondo per entrare nel contratto fatto all'epoca tale, per rilevare la tale strada, mediante tanto; allora, solo allora sarà il caso di porre la questione dell'utilità. Ma se mi vuole su questo terreno, che non è il mio, che non l'ho studiato, e che non è il tempo opportuno, io lo rifiuto. Osserverò solo che per 15 chilometri di strada in cui non vi è compreso nè l'armamento nè le traversine, ma solamente vi è la strada, posta in terreno piano quasi livellato, che non porta nessuna opera d'arte; ebbene, questi 15 chilometri vi costano già un milione e 150 mila lire, che vuol dire circa 90 mila lire per chilometro; ed io conosco una società privata di cui son membro, la quale per una strada che si trova in egual condizione, per costruirla, armarla ed ultimarla, non ci domanda maggiore somma di quello ci costi il nudo scheletro di questa. Non credo di aver esagerato, come credo di poter dimostrare quando verrà questa discussione, e mi farò anche un piacere di sottoporre alla Camera il disegno di un ponte fatto sull'Agogna su questa linea, e senza aver grandi cognizioni d'arte, si dirà che nessuno avrebbe mai fatto un ponte in quel modo.

Intanto non credo che la Camera vorrà anticipare sin d'ora questa discussione; se essa accetta la mia proposta, io dico che farà bene a sospendere lo stanziamento di questa somma, per la ragione della illegalità del contratto, come ho sostenuto e come credo non possa cadere in dubbio a nessuno, sia anche perchè, neppure stando alle forme burocratiche, non è anco giunto il tempo di fare questo pagamento, sia perchè, per poter decidere, non solo è necessaria una domanda sul bilancio, ma è d'uopo che vi siano spiegazioni del signor ministro che pongano la Camera in grado di dare un assennato giudizio.

**IOSTI.** Darò una semplice spiegazione. Giacchè l'onorevole Mellana affermò di conoscere così bene la Lomellina, è anche necessario che la Camera sappia apprezzarne esattamente i suoi giudizi. La Lomellina, è vero, dà lavoro ai suoi abitanti, e provvede anche ai forestieri; anzi essa è paese tale che i lavori ivi non cessano mai dal primo all'ultimo giorno dell'anno. È quella una popolazione talmente usata a calcolare sui grandi lavori nell'inverno per i movimenti di terra eseguiti dall'agricoltura, che guai se vi mancano! Ora, dopo i fatti e le requisizioni della guerra nè i proprietari nè gli affittavoli erano in grado e avevano coraggio per grandi



lavori, nè tutti si sono ancora rimessi dei danni da essa cagionati, e non è che dall'anno scorso in poi che l'aumento dei prezzi cominciò a medicare le sofferite piaghe. Ed è gran ventura che vi siano pubblici lavori anche nel 1853; e se volesse averne una prova, direi al deputato Mellana, vada ora in Lomellina che è coperta di neve, e vedrà se vi è miseria; perchè ivi la popolazione, abituata ad avere continuamente lavoro, non potrebbe, senza soffrirne, rimanerne priva per quindici giorni o un mese; quindi nelle lunghe invernate e nelle primavere in cui domina la siccità, la miseria si fa sentire immancabilmente. Circa la filantropia dell'impresario, debbo ancora fare quest'osservazione all'onorevole deputato Mellana.

È vero o no, che di tutti i contratti cui diedero luogo le strade in ferro d'allora in poi, il meno proficuo sia appunto quello?

L'impresario Gagliardi, il quale aveva fatti tanti altri lavori, era libero di far partito a quella parte d'impresa che meglio gli fosse convenuta. È già un grande sacrificio che egli abbia scelto la meno lucrosa per motivi che il deputato non chiamerà filantropici, ma che sono però patriottici, e mostrano sempre un certo disinteresse, nei limiti però in cui deve tenersi un uomo di affari, quando fa affari, perchè non si può pretendere che un impresario abbia, assumendo imprese, da far l'elemosina: quando poi il signor Gagliardi vuol far l'elemosina, non fa l'impresario, e certo non ha nemmeno allora bisogno di prendere esempio dall'onorevole deputato Mellana per quest'obbligo di cittadino e di cristiano.

Parmi poi che l'onorevole Mellana siasi alquanto offeso della parola *pedantismo legale*. Io osserverò semplicemente che una ben diversa opinione vidi manifestare un'altra volta dal deputato Mellana, e questo fu nella questione delle fortificazioni di Casale, le quali erano un fatto compiuto, un fatto intrapreso sotto la responsabilità ministeriale. Allora il deputato di Casale difendeva l'iniziativa ministeriale forse con minor ragione di quella con cui il deputato di Mortar a difende ora l'ex-ministro Galvagno. (Bene! al centro)

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Domando la parola per fare alcune osservazioni che potranno chiarire la questione e persuadere la Camera che non vi fu nè quell'irregolarità nè quell'illegalità che dipinse il deputato Mellana, e che neppure ne derivarono quei danni allo Stato cui egli volle alludere.

Osserverò in primo luogo che da veruno non si è mai sostenuto che questo lavoro fosse urgente per se stesso, e per lo scopo a cui era destinato, ma bensì che il Governo erasi determinato ad intraprenderlo in vista delle grandi sollecitazioni che gli vennero indirizzate in pro della Lomellina. Si è detto che erano l'onorevole Iosti e l'onorevole Plezza che rappresentavano lo stato di miseria locale di quella provincia: io però posso assicurare l'onorevole propropiante che non ho mai ricevuto cotante sollecitazioni per un oggetto di tale natura, come allora, nè solo dagli onorevoli Iosti e Plezza, ma ben anco dalle autorità della provincia, le quali dipingevano il bisogno assoluto di somministrare lavoro in quei paesi, a tal che quando gli stessi signori furono da me, io dovetti osservar loro che io era penetratissimo di questa verità, siccome generalmente rappresentata.

Nè io trovo sufficiente a provare il contrario l'osservazione che vien contrapposta, che quella provincia non ha bisogno di lavoro. L'onorevole Mellana poi accenna che, malgrado lo stipulato contratto, si è poscia indugiato lungamente ad approvarlo e mandarlo ad esecuzione. Questo è vero, ma mi è

d'uopo di assicurarlo che l'accennato ritardo non è punto derivato dal desiderio di far decidersi di fatto la questione della linea, poichè questa io l'ho sempre riguardata come decisa ed inappellabilmente, sul riflesso che non solo era fatto il ponte di Valenza le cui opere potevano rafforzare la determinazione della linea stessa, ma v'era eziandio la legge, ossia le patenti del 1844, le quali fino a Novara l'avevano stabilmente determinata. E il paragone che egli fa del modo con cui procede il Governo attualmente col presentare una legge speciale per la linea da Novara al lago Maggiore è appunto basato su questo. Un tale argomento è stato lungamente discusso nella Camera, la quale ha conchiuso che la linea da Novara al lago Maggiore non era determinata, appunto perchè i termini della legge stabilivano semplicemente che si andrà da Novara al lago Maggiore.

Io non credo che sia da discutersi sulla deliberazione già presa dalla Camera; la sua deliberazione è stata quella di invitare il ministro a far studiare ed accennare quale potrà essere la linea migliore, ed a presentare per la sua esecuzione apposito progetto; e ciò perchè la legge non obbliga punto di andare al lago Maggiore piuttosto con una traccia che con un'altra. Ma la linea della Lomellina era inclusa nella legge, la quale aveva stabilito che, passatosi il Po, si dovesse andare a Novara, quindi da Novara al lago Maggiore. Laonde il confronto non regge punto.

Sta in vero che io avrei potuto appigliarmi a più sicuro partito, quello di proporre in allora apposita legge; ma egli osserverà ancora che ero appena a quell'epoca entrato nell'amministrazione, nè io conosceva allora in modo sufficientemente preciso gli assegni anteriormente fatti, e forse se li avessi conosciuti, non so a qual partito mi sarei appigliato. A questo partito francamente si determinò l'onorevole deputato Galvagno, sotto la cui amministrazione fu stipulato il contratto; io però lo feci approvare, e sotto questo rapporto seco lui ne divido la responsabilità, la quale tuttavia non mi spaventa gran fatto, perchè si tratta di un milione e 400,000 lire: credo mi spaventerebbe assai più se si trattasse di sole 5 o 6 mila.

Io dico adunque che in sostanza non vi è stata altra irregolarità, se pure vuoi per tale considerare, salvo quella di aver giudicato che sovra una linea già determinata, sovra un progetto già fatto si potesse anticipare l'esecuzione della legge, benchè si difettasse tuttavia di appositi fondi nel bilancio dell'anno che correva per sostenere la occorrente spesa.

Ma ricorderà la Camera che si è stabilito di far eccezione a ciò che riguarda gli assegni delle strade ferrate, dei cui residui si è sempre tenuto conto per conservarli nei successivi bilanci, il che non si fa sempre per le altre amministrazioni; e per conseguenza si potevano riguardare questi residui come veri assegni, e come tali applicarli all'esecuzione di una linea già determinata.

Aggiungo poi, quanto all'anticipata intrapresa, non essere punto vero che con ciò si avesse in mira di pregiudicare la questione della linea al di là della galleria di Valenza, ed è tanto vero che, quando l'onorevole Lanza mosse la sua interpellanza dell'11 giugno 1850, io gli citai l'ordine del giorno della Camera, con cui si erano sospese le deliberazioni sulla galleria di Valenza, ma era stata data facoltà al Ministero di procedere agli altri lavori al di là della galleria; e quell'ordine del giorno era così concepito:

« La Camera, dichiarando che l'ordine del giorno 12 gennaio (che era quello relativo alla galleria di Valenza), non autorizza il Ministero nè a ritardare i lavori per l'addietro appaltati,

nè a sospendere la stipulazione dei nuovi appalti per i lavori della strada ferrata sulla linea determinata nelle patenti del 1844, ed invitandolo anzi a dare ad appalto quelli della galleria presso Valenza, rinvia la petizione al ministro dei lavori pubblici, e passa all'ordine del giorno. »

Io non vedo come si possa muovere accusa d'illegalità perchè si è trattato di applicare la legge ad un tronco di strada su di una linea determinata, su di una linea sulla quale la Camera non aveva ulteriormente a discutere, poichè la riserva delle sue deliberazioni si limitava al tronco da Novara al lago Maggiore.

Il ritardo poi successo nel contrattare col signor Gagliardi, procedette da ciò che, quando si trattò di mettere in esecuzione il progetto, il Ministero, tenne conto che questo progetto era stato fatto da qualche tempo, e che per fatte esperienze si poteva introdurre modificazioni economiche; ed infatti, dopo maturi studi ed esami degli ingegneri e del Consiglio speciale, queste modificazioni infatti furono introdotte principalmente per essersi rinunciato al troppo stretto vincolo dei sotto e sopra passaggi per le vie ordinarie; ecco adunque il vero motivo per cui fu ritardata l'esecuzione del contratto.

Del resto, quando l'appaltatore fissava il periodo di quindici giorni, ammetto che non lo facesse per amore di filantropia; nè questo si può esigere da chi impiega i suoi capitali e l'opera sua per un giusto guadagno e non per far opera di beneficenza. Ma prego la Camera di osservare che la sua condizione era speciale ed affatto differente da quella di tutti gli altri; così egli doveva sapere in breve se doveva o no raccogliere i capitali con cui sostenere il non lieve impegno di lavorare due anni ed anticipare un milione e quattrocento mila lire; egli è poi naturale che colui il quale fa un'offerta di questo genere, vuole almeno sapere se sarà accettata o no, nè vuol essere condotto alle calende greche. Ecco perchè egli fissava il detto breve periodo, e l'amministrazione lo accettava.

Del resto, se consideriamo la convenienza del contratto, credo che non si possa trovarlo svantaggioso.

E credo inoltre che il deputato Mellana abbia grandemente esagerato accennando che quei forti ribassi di cui egli ha fatto cenno sono i ribassi ordinari che si ottengono nella generalità dei lavori.

Farò osservare che quasi tutte le opere in quel tronco sono opere a corpo, e che i lavori appunto sui quali si ottengono i minori ribassi sono le opere a corpo, le quali sono sotto la responsabilità dell'appaltatore; mentre riguardo ai lavori a misura, dove non vi è responsabilità, e l'appaltatore non teme di dover far di più di quello che assume, ed ha certezza di guadagnare e sulle opere eventuali e sulla fornitura dei generi, se egli ha fatto i contratti anticipatamente per procurarsi i materiali, se egli ha molta cognizione del paese, se ha saputo trovare i lavoratori a un prezzo molto minore di quello che sono portati nella perizia, egli è certo di avere un guadagno notevole su cui può calcolare per offrire forti ribassi. Dunque non credo che si possa dire aver egli fatto il solo ribasso del 3 per cento in un'opera che è del genere di quelle nelle quali si ottengono comunemente ribassi del 12, del 18 e del 20 per cento.

Io credo adunque che, quando l'appaltatore assumeva quest'opera col 3 per cento di ribasso e doveva cercare i capitali necessari, aspettando sino al compimento dell'opera a riceverne alcun frutto, non si possa dire che egli facesse un contratto larghissimo, mentre all'opposto era questo molto conveniente all'amministrazione, la quale perciò non deve più oltre tardare a soddisfare il corrispettivo.

Dirò anche che un tronco di strada, quale è quello di cui si tratta, fu, a mio avviso, molto opportuno l'averlo anticipatamente eseguito, perchè condotto sopra terreni non molto solidi, avrà così tempo a ben consolidarsi prima che si provveda al suo armamento, e se ne otterrà inoltre il vantaggio, che la sua manutenzione, in ispecie nel primo e secondo anno in cui questa per l'ordinario costa moltissimo, sarà molto più economica.

Dunque, anche per questo rispetto avremmo fatto un risparmio, nel mentre che ci saremmo assicurati del buon esito dell'opera.

Chiedo perciò alla Camera che voglia mantenere questa categoria, perchè non dubito che il contratto passato coll'appaltatore sia regolare, e che, se il Governo fosse citato nanti i tribunali per tale suo operato, non ne rimarrebbe pienamente assolto.

L'onorevole preopinante dice che gli appaltatori dovrebbero conoscere i principii costituzionali. Ma io mi permetto di osservargli che pel contratto di cui si tratta non vennero punto lesi questi principii, giacchè il contratto fu fatto secondo le consuete forme amministrative, e nel suo intrinseco per nulla pregiudica, come ho dimostrato, il pubblico interesse; è un contratto in fine per cui il Ministero credeva di aver fondi disponibili nei residui passivi conservati in bilancio e coi quali si poteva sopperire alla spesa procedendo nella conformità usata negli anni addietro.

Per queste ragioni io prego la Camera di passare oltre, approvando la categoria.

**PRESIDENTE.** La parola spetta al deputato Mellana per un fatto personale. La prego a non dilungarsi di troppo.

**MELLANA.** Mi limiterò al fatto personale, aggiungendo però due parole in risposta al signor ministro, se la Camera vuole ascoltare.

Io non doveva aspettarmi a sentire la difesa di quest'atto dal signor ministro il quale aveva ordinato in senso contrario, cioè che aveva segnato a tal uopo un progetto di legge.

Ammirando un tant'atto di devozione dell'onorevole Paleocapa verso il già suo collega, risponderò brevemente. Giusta il suo costume l'onorevole ministro ha intrattenuta, instrutta ed affaticata la Camera con un dotto discorso tecnico, forse per distrarla dal vero fondo della questione. Io non farò che riassumere il suo discorso in un solo concetto. Egli ha ammesso, e dichiara ancora oggigiorno, che per lo Stato non vi era nè urgenza nè bisogno nè necessità di por mano in allora a questo tronco della nostra ferrovia. Egli dichiara che puramente il Governo è addivenuto a quel contratto, perchè e deputati e impiegati della Lomellina avevano detto abbisognare di lavoro quella provincia.

Chiederò a questo proposito se toccava al Governo disporre della cosa pubblica in sollievo d'una provincia. Eravi d'uopo di una legge. Se il Governo era di ciò persuaso, era debito suo di presentarsi al Parlamento, narrare i fatti, e lasciarne alla Camera il giudizio.

Non so il perchè quando si vuole imporre un aggravio ai cittadini si chiedi l'approvazione della Camera, e quando invece si tratta di un'opera generosa, possa fare il Governo di suo arbitrio, senza domandare ed ottenere i fondi a tale uopo. Basterebbe ciò solo a dimostrare come la Camera non possa accettare la teoria del signor ministro. Se la Camera non si sente in ciò offesa, io pavento dell'avvenire del sistema rappresentativo. Come potranno i popoli affezionarsi al Parlamento, ove da noi parlano soltanto gli aggravii e si lasci al potere esecutivo il monopolio delle opere utili e pietose?

Mi pare che il discorso del signor ministro debba restrin-

gersi alle dichiarazioni che ha fatto; prima, che non c'era bisogno per lo Stato di quella ferrovia, e che l'ha fatta fare per considerazioni d'umanità. Ma sta a vedere se la Camera riconosca distributore delle elargizioni della nazione il Ministero, e se la Camera voglia esautorarsene per tenersi solo l'incarico di stabilire delle imposte; quindi sta a vedere, se la Camera creda che il signor ministro possa far tutte queste spese per ciò solo che è stabilita la linea. Allora io domanderei alla Camera che disdica se stessa, perchè ieri ha impiegato, e molto bene, una tornata intera per discuterè il luogo più ovvio per fare lo scalo a Genova; esso è pur compreso nella linea, ed indispensabile, dunque il Governo, secondo la dottrina del signor ministro, poteva farlo. Rifletta la Camera su ciò, e poi decida.

Ora passo al fatto personale che viene molto a proposito. L'onorevole deputato Iosti ha portato l'esempio della illegalità del Ministero.

**IOSTI.** Non ho mai detto illegalità.

**MELLANA.** Se non era illegale, perchè me ne accagiona? Ripeto, l'illegalità nel fare le fortificazioni di Casale, e lo ha paragonato col fatto di cui discutiamo, ma certo non a ragione. Io domando appunto che in questo caso il ministro dei lavori pubblici stia precisamente nei limiti in cui si è tenuto quello della guerra nel domandare i fondi per le intraprese fortificazioni di Casale; non domando altro. Il Ministero sotto la sua responsabilità, mentre non sedeva il Parlamento, e qui il deputato Iosti rammenti i tempi che allora correvano, ha creduto di por mano alle fortificazioni intorno alla città di Casale; quando il Parlamento si è riunito, è venuto, ed ha detto: io sotto la mia responsabilità ho posto mano a questa opera; ho già spesa la tal somma, e ad ultimarla si richiederà la tale altra spesa. Ora io vi domando un *bill* d'indennità; domando che sia giudicato se questo lavoro debba essere fatto o no. Se si approverà l'opera, sarà continuata; se no, allora il già speso dovrà essere pagato in proprio da noi ministri responsabili. Questo era un operato costituzionale in tutto lo stretto senso della parola, perchè vi era urgenza richiesta dai pericoli, dei quali pareva dover essere gravido l'in allora prossimo anno 1852. La Camera quindi era in pieno suo potere di dire: le spese già fatte le pagherà il Ministero, e noi non approviamo l'opera. Questo era il modo nel quale doveva agire il ministro dei lavori pubblici, se vuole l'onorevole deputato Iosti che vi sia vero parallelo.

Il ministro Galvagno in giugno aveva dati questi appalti, quindi in dicembre o in gennaio, essendo aperta la Camera, perchè non è venuto a dire: io sotto la mia responsabilità ho creduto, per dar pane ai lavoratori della Lomellina, di fare il tale appalto, ancorchè noi non abbiamo bisogno per ora di questa strada? Vedete se voi lo riconoscete; se non lo riconoscete, condannatemi! Così ha agito il ministro della guerra. (*Bene!*)

Ma ha agito in questo modo il ministro dei lavori pubblici?

Quando mai ha confessato il suo peccato ed ha chiesto un *bill* d'indennità? Egli si rise della Camera, perchè non ne ha parlato che ad opera compiuta, quando quest'opera intiera doveva essere pagata.

Mi permetta poi l'onorevole deputato Iosti che io gli dica che, se fosse stato alcuni anni fa, io mi sarei meravigliato, ma al giorno d'oggi più non mi reca meraviglia il vedere che egli stabilisca un parallelo fra il deputato di Casale, che, sostenendo un grande principio nazionale votava in danno della sua terra natale, e forse la di lei rovina (*Bravo! a sinistra*), ed il deputato di Mortara, il quale, per assicurare un'opera non dubbia alla sua provincia, per togliere la libertà del voto

della Camera, sollecitava quel Ministero, al quale cotanto applaude, perchè passasse sopra ad una delle più preziose delle nostre franchigie.

Io non ho sollecitato il Ministero a fare le fortificazioni di Casale; ho pianto il destino della mia patria; ma, convinto che quelle opere per noi dannose potevano tornare utili alla nazione, non ho bilanciato nella scelta.

Quando il Ministero ha fatto giudicare dalla Camera quel gravissimo fatto, io, dimenticando di essere di quella città, e ricordandomi solo di essere italiano, io, uomo dell'opposizione, ho sostenuto l'unico atto di franca politica nazionale, un atto di previdenza politica di quegli uomini, che tante volte mi occorse e mi occorrerà pur troppo di combattere.

Vede adunque il deputato Iosti che, se anni or sono esso avesse fatti paralleli fra atti di sacrificio, quale fu il mio, ed atti di privato interesse quale si è questo, io avrei avuto ragione di altamente maravigliarmi.

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

**BOSSO, relatore.** Io mi trovo in obbligo di dare alcune spiegazioni su cose puramente di fatto testè dagli onorevoli preopinanti accennate: sarò quindi brevissimo.

Se vi fu mai atto più dannoso alle nostre finanze, fu certamente il contratto fatto col signor Gagliardi per l'esecuzione del tronco di strada da Sartirana a Mortara.

Le condizioni apposte in quell'avviso d'asta sono tali da rendere deserto l'appalto, e da impedire ogni concorrenza. Si erano ristretti i fatali a 10 o 12 giorni; l'appalto si doveva eseguire avanti l'azienda in Torino. Insufficienti affatto erano i pochi giorni concessi per visitare le località, per informarsi sui prezzi degli oggetti da impiegarsi nella costruzione della strada: inoltre era necessario trovare un capitale di un milione e cento o più mila lire, come portavano le obbligazioni di quel fatalissimo contratto.

Ognuno vede che la concorrenza non poteva aver luogo, e che quindi il signor Gagliardi, proponendo quelle condizioni era sicurissimo che non ve ne sarebbero state altre per l'azienda apertamente più favorevoli. Questo in quanto alle condizioni del contratto citato e delle generose preposte della società Gagliardi e compagnia.

In quanto al confronto fatto dall'onorevole deputato Iosti relativamente al prezzo di perizia contanto ristretto che non dava luogo a nessun ribasso, come al suo dire lo furono tutte le perizie del signor ingegnere Rovere, io gli faccio osservare che in due tronchi di strada attigui a questo, appaltati l'uno al signor Pavese, l'altro al signor Bianchi, venne fatto il ribasso in uno del 19, nell'altro del 23 per cento o poco presso.

Vorrei ora pregare il signor ministro o il signor intendente generale dell'azienda di spiegarmi con qualche precisione un fatto. Si prefestava il bisogno di dar lavoro alla popolazione della Lomellina, ed era questo l'impellente motivo per cui ristrettissimi furono i termini dei fatali per l'appalto, e colla massima urgenza si doveva addivenire alla esecuzione del lavoro. Questo succedette circa il mese di giugno del 1850; ed io desidererei sapere a quale epoca precisa ebbe luogo l'opera manuale effettiva su quel tronco e venne così dato quell'efficace lavoro alla misera popolazione lomellina. Forse il signor ministro, occupato com'è di tante più gravi bisogni, non potrà avere in mente quest'epoca precisa, ma se la potrà procurare facilmente dagli stati mensili che gli si trasmettono sullo stato dei lavori, e in un'altra seduta informarne la Camera.

Debbo fare un'altra considerazione alla Camera, giacchè si disse e vorrebbe far credere che l'esecuzione di quelle

opere fu ordinata dal Ministero, spinto dal sentimento di venire a sollievo di quella infelice popolazione, e risarcirla dei danni patiti nella guerra; sentimento questo lodevole e che sinceramente io divido. A tale proposito io domanderò al signor ministro, perchè non fu egualmente tenero di venire in sollievo della popolazione, che in continuazione della stessa linea giace tra Novara, Momo ed Arona, sulla linea che era già in corso d'esecuzione, e per cui vigeva la stessa legge; popolazione egualmente infelice, e che aveva sofferto mali assai più terribili per il fatto della guerra, di quelli che avesse sofferto la Lomellina. Io domando: perchè quivi, ove eravi già un contratto in corso, si sospende e non si pensa a procurare lavoro a questa afflitta popolazione, che è anche pel suolo suo assai più misera delle altre?

Queste brevi considerazioni io voleva fare relativamente a questa categoria del cui stanziamento ora si tratta.

Eppertanto sul fatto speciale che adesso ci occupa per procedere nell'esame del bilancio, e così di approvare o no la categoria 52 bis, come venne fissata dalla Commissione, io debbo far noto alla Camera, che alla nostra Commissione, solamente dopo che già aveva tenuto molte sedute relativamente al bilancio, le venne comunicata questa nuova categoria, la quale trovai già stampata, e credo anche distribuita alla Camera, o ad ogni modo esistente presso la segreteria. Quando ricevete questa comunicazione si trovò in un bivio, o di stanziare in bilancio il capitale, o di lasciare che dall'erario si corrispondesse l'interesse del 6 per cento; fra questi due mali la Commissione credette di attenersi al minore, e vi propose di stanziare la somma capitale per evitare in tal modo sì grave interesse.

Queste sono le brevi osservazioni, che come relatore della Commissione mi credei in obbligo di dare alla Camera.

**PALEOCAPA**, ministro dei lavori pubblici. Rispondendo solamente alle due osservazioni a me dirette, dirò, quanto all'epoca in cui ebbero principio i lavori, dopo che si addivenne in via d'urgenza al loro appalto, che al deputato Bosso passarono forse inosservate le dichiarazioni da me fatte nel corso della discussione, che, cioè, l'intraprendimento dei lavori fu ritardato, e che, se tale ritardo fosse stato prevedibile, non si sarebbe certamente presa la citata determinazione. Ma occorre avvertire che la possibilità di ottenere economie sul prezzo di perizia dei lavori si fece solo palese dopo che essi già trovavansi appaltati, circostanza questa che indusse l'amministrazione a spingerli con minore attività, né di ciò potrebbesi fare appunto al Ministero, poichè in tal modo si ottennero risparmi per una somma di 500 a 400 mila lire.

Quanto poi all'altra osservazione, io dichiaro che, se il Governo non diede in appalto alcun tronco sulla linea da Novara al lago Maggiore per Momo, ciò è anzitutto da attribuirsi alla circostanza che s'ignorava assolutamente che quelle provincie versassero nelle speciali circostanze in cui trovavasi la Lomellina, il solo paese da cui pervenivano sollecitazioni per ottenere lavoro, elemento questo di cui grandemente abbisognava la popolazione dopo le vicende della guerra. Conviene poi notare che non sarebbe stato in facoltà del Ministero, di dare appalti sulla linea da Novara ad Arona perchè, dopo le discussioni sollevatesi relativamente alla traccia di tale linea, la Camera considerando che questa traccia non era in modo preciso determinata dalla legge del 1844, invitò il Ministero a lasciare sospesi i lavori ed a far eseguire nuovi studi sulle varie linee proposte per riconoscere a quale di esse si dovesse dare la preferenza.

Ciò premesso, io osservo che, allo stato attuale delle cose,

non è conveniente di differire lo stanziamento della proposta spesa, poichè l'appaltatore, tosto adempite alcune formalità richieste dal contratto, avrà diritto o al rimborso dei 9 decimi delle somme anticipate, o al pagamento degl'interessi in ragione del 6 per cento. Dei due partiti è preferibile il secondo, siccome ebbe a riconoscerlo lo stesso signor ministro delle finanze, ed è evidente che se la Camera non concedesse ora il chiesto fondo, un maggior carico ne verrebbe al pubblico erario, poichè si dovrebbero pagare, oltre al capitale, gl'interessi i quali ascendono a non lieve somma.

**ROSTI**. Dirò due parole in risposta al deputato Bosso sul tempo in cui cominciarono i lavori.

Questi cominciarono nell'autunno successivo e nell'inverno del 1851; ed avverta il deputato Bosso che ivi non si può lavorare che l'inverno ed a tardo autunno, perchè la linea è tutta attraverso a risaie, e risaie molto paludose.

Fortunatamente vi sono ancora lavori per quest'anno, ed è bene per quella popolazione. Non si fecero poi gli altri tronchi, perchè egli sa quanto lo so io che non erano ancora fatte le perizie, e non erano nemmeno fatti i progetti oltre Mortara.

Sarebbe certo stato a desiderarsi, e sarebbe un gran bene che quella linea fossesi continuata ed ultimata anche sino al lago Maggiore, e che tante altre questioni non fossero intervenute a ritardarne il compimento, perchè, malgrado l'interruzione della galleria, io porto ferma opinione che quel tronco di strada dal Po al lago Maggiore abbia tutte le probabilità di un eguo prodotto proporzionatamente alla spesa, per ragione del solo movimento del commercio interno della nostra divisione, ricca di svariati prodotti che si cambiano fra i diversi comuni, da un capo all'altro.

**LANZA**. Domando la parola.

**PRESIDENTE**. Ha la parola.

**LANZA**. Come osservava già l'onorevole deputato Galvagno, e quindi il signor ministro dei lavori pubblici, fino dal mese di giugno del 1850 io moveva lagnanze al Ministero dinanzi alla Camera per essere egli addivenuto alla concessione della strada ferrata da Sartirana a Mortara senza stanziamento dei fondi relativi, e nonostante un voto antecedente della Camera che ordinava di fare eseguire studi comparativi tra quella linea ed un'altra che passasse per Casale e Vercelli.

Io ciò faceva nell'intendimento semplicemente di eccitare l'attenzione della Camera sul fatto irregolare del ministro, per poterne poscia a suo luogo portare maturo giudizio.

Quindi non proposi in quella tornata alcun ordine del giorno, perchè sarebbe stato intempestivo affatto in quel tempo; ma conveniva sospendere il giudizio sull'operato del ministro quando ei fosse venuto alla Camera a chiedere i fondi per soddisfare agli impegni incontrati con quell'atto medesimo; da ciò ognun vede essere questo appunto il luogo di prendere ad esame questa questione.

L'onorevole Galvagno, il quale fu il vero autore di quella concessione d'appalto, ne accetta francamente la responsabilità. Ma per sua difesa espose testè alla Camera una teoria costituzionale che è veramente singolare per me, quantunque possa non parere tale ai suoi occhi; e mi spiego: ognuno sa non essere corso gran tempo dacchè la Camera fu chiamata a giudicare un atto illegale commesso dall'onorevole deputato Galvagno durante la sua amministrazione, che è quello di aver voluto perseverare a mantenere in attività alcuni impiegati del Ministero dell'interno...

**GALVAGNO**. Domando la parola.

**LANZA**... mentre la Camera nel bilancio aveva decretato

che questi dovessero passare in aspettativa, al quale effetto gli aveva tolti i fondi; sopra questa illegalità la Camera si mostrò indulgente e credette di poter dare un *bill* d'indennità al ministro, e l'assolse. Pare ora che egli abbia convertito quel caso speciale in una nuova teoria costituzionale, e forse ha fatto questo ragionamento: siccome la Camera ha giudicato allora che il potere esecutivo non sia sempre tenuto a fare approvare preventivamente le spese, e neppure di sottostare a tutte le sue decisioni, dunque anche nell'appalto del tronco di ferrovia da Sartirana a Mortara si poté prescindere dalla domanda preventiva dei fondi. Nè deve più stupire che dopo quel voto il deputato Galvagno si sia fatta questa opinione. Però la Camera ben comprenderà che, qualora tal fatto passasse in teoria e stabilisse una massima per lei, sarebbe affatto inutile il discutere i bilanci preventivi, e dovrebbe contentarsi di rivedere puramente i resoconti, finito l'esercizio.

Però il precipuo vantaggio del sistema parlamentare è per l'appunto quello di potere esaminare preventivamente le spese dello Stato proposte dal Ministero, per poter giudicare dell'utilità delle medesime ed approvarle o respingerle, in parte od in totalità, secondo il giusto criterio che si sia fatto delle medesime.

Quando invece la spesa è eseguita senza preventivo esame, a cosa servirà l'esame della cosa consumata?

Se la spesa fu mal fatta, chi la rimborserà? Il ministro dei lavori pubblici ha già dichiarato che chi non ne ha, non ne può dare; il che vuol dire che, quando il ministro responsabile non sia in condizione di pagare, la sopporterà il paese in sua vece.

Ecco la conseguenza che ne avverrebbe dalla nuova teoria dell'ex-ministro Galvagno; credo che la Camera non vorrà accettarla.

La Camera non sancisca pertanto con un nuovo voto questa dottrina erronea e fatale, in quantochè noi vediamo pur troppo con quanta facilità il potere esecutivo cammini in questa falsa via.

Noi tutti ci ricorderemo che durante questa Sessione furono già presentati crediti suppletivi di spese per la massima parte già consumate, per un valore di circa 14 milioni; dimodochè, se mai la Camera torna a confermare questo fatto illegale ed incostituzionale, la teoria dell'onorevole Galvagno si convertirà poco a poco in teoria costituzionale per il paese.

Tornando alla discussione fatta nella seduta del 15 giugno del 1850, osserverò che io aveva preveduto il vero motivo per cui si era dal ministro dei lavori pubblici addivenuto a quell'improvviso ed irregolare appalto del tronco da Sartirana a Mortara, ed aveva detto che, spogliando l'atto ministeriale di tutti quei sofismi, di tutte quelle declamazioni filantropiche, con cui si voleva orpellare, il fine vero era di pregiudicare il giudizio che la Camera si era con un ordine del giorno riservato di dare sulla migliore direzione da darsi alla strada ferrata da Alessandria a Novara.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici in allora diceva che egli non credeva di commettere illegalità di sorta, stantechè vi era già una legge, la quale determinava il tracciamento di questa linea, e che non si poteva sospenderne l'esecuzione senza grave danno; e di più portava in appoggio un recente ordine del giorno votato dalla Camera in cui si diceva che il Ministero poteva continuare l'appalto delle opere, delle quali erano già pronti gli studi per la continuazione della linea fino a Novara, meno però la galleria di Valenza. E perchè meno per la galleria? Perchè vi esisteva un altro ordine della Camera, il quale sospendeva ogni giudizio sulla

direzione di quella linea, ed invitava il Ministero a nominare una Commissione, per studiare se non convenisse piuttosto di fare una galleria in un altro punto.

Ora, egli è evidente che, in presenza di questo ordine del giorno, la Camera, se dava dopo al ministro dei lavori pubblici la facoltà di fare eseguire le opere della strada ferrata al di là di Valenza, era ben inteso che quella facoltà doveva riferirsi alle opere la cui costruzione non potesse recar pregiudizio alla direzione della linea tra Alessandria e Novara, che era stata sospesa col primo ordine del giorno della Camera e per deciderla definitivamente erasi nominata dal Governo una Commissione. In caso contrario era inutile il primo ordine del giorno; era inutile l'istituzione di una Commissione, la quale poi ha presentato le sue conclusioni cinque o sei mesi dopo.

Questo è evidente. Se il signor ministro ha voluto dare un'altra interpretazione a quell'ordine del giorno, ne ha violato il senso, perchè non si può mai supporre che ci siano due ordini del giorno tra loro contraddittorii e che il secondo potesse distruggere il primo, mentre la Commissione nominata per darci adempimento continuava il suo lavoro.

Io non prolungherò maggiormente la discussione: mi pare che da quanto si è detto risulti evidentemente quale fu lo scopo di quest'appalto: di risolvere arbitrariamente una questione sottomessa ancora all'esame di una Commissione e su cui la Camera erasi riservata di giudicare.

I mezzi per raggiungere questo scopo furono una flagrante illegalità. Le conseguenze, uno spreco di lire 200,000 e forse più.

La Camera ora ed il paese poi giudicheranno come si debbano stimare simili atti!

Se la Camera non si pone in guardia per l'avvenire contro tali sorprese, dimostrerà di non usare sufficiente vigilanza a tutela dell'interesse pubblico; e si ponga mente da taluni più correvi in simili cose, che quello che in allora si è fatto a danno di una provincia, un'altra volta potrà farsi a danno di un'altra, e che ben di sovente non si trascurano le massime costituzionali senza ledere nello stesso tempo la giustizia e gli interessi del paese.

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

**GALVAGNO.** Io dirò due sole parole per rispondere al deputato Lanza.

Io credo che egli abbia voluto celiare quando ha dato alla teoria da me spiegata il significato che egli intende attribuirle. E qui dirò, come diceva testè il ministro dei lavori pubblici: quando venne innanzi alla Camera la questione delle lire 4000, questa poteva farmi pena, ma non può farmi pena una questione di lire 1,300,000; io son ben lungi dal sostenere che non fosse un vero *bill* d'indennità quello che mi ha dato la Camera, quando mi ha risparmiato di restituire allo Stato quelle lire 4000. Allora io mi era dichiarato colpevole; solo mi era riservato, quando fossi stato obbligato a pagare le lire 4000, di detrarre da quella somma ciò che si sarebbe dovuto dare a quegli impiegati a titolo di aspettativa, mentre qualche cosa bisognava pur dar loro, e quindi il mio debito sarebbe stato ridotto a 1500 o 2000 lire al più. Quello lo riconosco, fu un vero *bill* di indennità che la Camera mi diede; ma tale non è in questo caso, poichè nella fattispecie si trattava di un'opera due volte approvata con due leggi successive: dalle patenti del 1844 e da quelle del 1846; si trattava di fondi stabiliti nel 1848 i cui residui ci erano...

**LANZA.** No.

**GALVAGNO.** Sì, signore, ci erano; nel 1850 ci erano 10

o 12 milioni per le strade; egli è perciò che ho stimato di doverla eseguire; d'altronde si trattava di un'opera da pagarsi quando i lavori fossero terminati, cioè circa tre anni dopo; quindi la condizione ben diversa di cose che stabilisce il senso di quanto io diceva allorchè sosteneva che qui non entrava per nulla la responsabilità ministeriale.

Del resto io credo che, in punto di costituzionalità o di diritto, posso lusingarmi di non cedere in nulla all'onorevole Lanza.

**LANZA.** L'onorevole Galvagno fondò il suo ragionamento sulla differenza che, a suo avviso, passa tra il caso da lui citato, relativo al pagamento di certi impiegati che la Camera aveva decretato di mettere in aspettativa, e l'appalto per l'eseguimento del tronco da Sartirana a Mortara.

Io credo che la differenza non sussiste, perchè se nel primo caso vi era una deliberazione della Camera, e vogliamo dir legge, nell'altro vi era un ordine del giorno della Camera stessa che dichiarava si dovesse soprassedere ai lavori che potevano pregiudicare la direzione della linea ferrata, finchè il Ministero non avesse fatto eseguire degli studi di confronto i quali decidessero la questione. Se adunque vi era una differenza, essa era solamente in ciò, che nel primo caso relativo all'amministrazione dell'onorevole Galvagno vi era il bilancio; nel secondo, un ordine del giorno che prescriveva il contrario di quel che si è fatto.

Se adunque questa differenza potrebbe farsi valere al di fuori di questo recinto, non può valere certamente presso noi deputati.

Quanto poi al dire che vi erano fondi già stanziati per l'eseguimento della ferrovia tra Sartirana e Mortara, questo è un errore madornale incompatibile in chi è stato per ben tre anni ministro.

Diffatti, se i fondi furono già stanziati ed approvati nel 1848, perchè si vengono ancora a chiamare oggi? Si domanderebbe due volte la somma stessa per la stessa opera. Non dovrebbe ignorare l'onorevole deputato Galvagno che, quando una somma approvata in un bilancio non è stata spesa nè in alcun modo impegnata durante tutto il corso dell'anno finanziario in cui figura, cade nello *speso di meno*; così appunto accadde al fondo stanziato per quel tronco di strada nel bilancio del 1848. Quindi ne veniva l'obbligo al ministro di riproporla in un altro bilancio prima d'appuntar l'opera cui rifletteva. Non avendolo fatto, peccò contro la legalità costituzionale.

Io suppongo che abbia commesso questo fallo per puro sbaglio, senza un secondo fine, ma non si può dire lo stesso certamente di coloro che lo spinsero a commetterlo.

**PRESIDENTE.** Leggo l'ordine del giorno proposto dal deputato Mellana, così concepito:

« La Camera, riservandosi a deliberare sui fondi a stanziarsi pel tronco di ferrovia fra Sartirana e Mortara, quando il signor ministro presenterà un progetto di legge, passa all'ordine del giorno sulla categoria 32 bis. »

Lo metterò ai voti.

(Non è approvato.)

Se niuno domanda la parola, s'intenderà approvata la categoria 32 bis.

(È approvata.)

Non essendosi in principio della seduta potuto mettere ai voti l'approvazione del processo verbale, per non essere la Camera in numero, la metterò ai voti adesso.

(È approvata.)

Darò lettura alla Camera di una lettera trasmessa alla Presidenza dal signor ministro delle finanze, in data d'oggi:

« Nella tornata del 21 di giugno ultimo scorso il ministro delle finanze presentò alla Camera dei deputati un progetto per un credito di lire 1000 sul bilancio delle strade ferrate del 1852, per il servizio di sorveglianza governativa nelle opere della costruzione e dell'esercizio della strada tra Torino, Savigliano e Cuneo, durante il secondo semestre dello stesso anno.

« Questo progetto di legge non essendo stato finora riferito, il sottoscritto, stante l'urgenza di provvedere al pagamento delle spese concernenti il credito come sovra richiesto, prega l'onorevole signor presidente della Camera dei deputati a voler disporre presso la Commissione a tale uopo incaricata, onde sia con qualche sollecitudine presentata la analoga relazione e posto quindi in discussione al più presto possibile. »

Farò noto alla Camera che i membri della Commissione di cui fa menzione questa lettera sono i deputati Michellini, Chiarle, Torelli, Santarosa, Bosso, Malan, Marco.

La Commissione non si è radunata che una sola volta il 22 giugno dell'anno scorso; pregherei dunque i membri che la compongono a riunirsi nuovamente e dar corso a questo progetto secondo il desiderio del signor ministro delle finanze affinchè la Camera possa occuparsene al più presto.

Categoria 36. Stazioni tra Alessandria e Novara numero 6, portata dal Ministero nella somma di lire 655,000, e dalla Commissione nella somma di lire 625,000, colla riduzione cioè di lire 30,000.

La parola spetta al deputato Valerio.

**VALERIO.** Fedele alle deliberazioni della Camera ed al mio proposito, mi astenni dal prender parte ai dibattimenti di questo bilancio, perchè le proposte che intendeva fare le ho svolte e sostenute nel seno della Commissione generale del bilancio; qui però mi trovo in urto colla Commissione medesima, la quale ha cancellato la stazione di Borgo Lavezzaro.

Io credo che questa stazione debba essere mantenuta come nel progetto del Ministero; la stazione di Borgo Lavezzaro fornirebbe un grande sfogo alle popolazioni di Robbio, capoluogo di mandamento, di Nicorvo, di Albonese, di Borgo Lavezzaro medesimo, di Cilavegna, di Gravelona capoluogo di mandamento, e di Cassolo. Ognuno vede, solo accennando queste popolazioni di borghi attivissimi ed assai popolati, quanto siffatte stazioni sarebbero utili. Pressochè tutti gli ingegneri che hanno percorso quella strada, l'hanno indicata come necessaria, e la credono più profittevole alle finanze che quella di Vespolate.

Quindi io prego la Camera a voler mantenere la stazione di Borgo Lavezzaro unitamente a quella di Vespolate. Qualora questa mia proposta fosse combattuta, io mi riservo a dare più ampi schiarimenti; intanto interamente confido nella giustizia della Camera.

**GERBINO.** Signori, sorgendo a prendere la parola per far presenti alla Camera alcune considerazioni di località ed alcune circostanze di fatto, che, per mio avviso, militano grandemente a far riputare assai conveniente lo stabilimento d'una stazione di strada ferrata a Borgo Lavezzaro, io, che come voi tutti, sono chiamato a propugnare gli interessi del paese dovunque essi reclamino gli uffizi e l'opera di un deputato, non propugno altrimenti le convenienze speciali di una località a me lontana e colla quale non mi lega alcun motivo di particolare tornaconto, se non perchè, da alcuni dati che ho potuto raccogliere, ho la fondata convinzione che quella stazione è necessaria, e che il Ministero col proporre lo stabilimento, ha perfettamente compreso come i

vantaggi che offrono le strade ferrate non debbano mancare a quelle località che per posizione topografica, per considerazioni di commercio e di popolazione sono chiamate a profittarne.

Tale si è per lo appunto la località di Borgo Lavezzaro.

Questo comune situato frammezzo a Robbio e Graveltona, capoluoghi di mandamento, i quali hanno una popolazione distrettuale di 20 e più mila abitanti, può, mercè la stazione che si è proposto di stabilire in esso, procurare non solo a questa massa di popolazione così numerosa, ma alla stessa città di Vigevano benefizi essenziali, in quanto che trovandosi posto allo imbocco della più vicina comunicazione che Vigevano può avere colla strada ferrata. Che la molta utilità di collocare una stazione a Borgo Lavezzaro sia cosa riconosciuta ed accertata, lo dimostrano non tanto le deliberazioni dei comuni di Robbio, Nicorvo, Albonese, Borgo Lavezzaro, Cilavegna, Graveltona e Cassolo, che tutti vivamente reclamano quello stabilimento, ma lo dimostra la lettera dell'azienda delle strade ferrate del 3 aprile 1852, colla quale si chiarisce il bisogno dello stabilimento medesimo. Ivi si citò la relazione dell'ispettore cavaliere Negretti favorevole ad esso: ivi si riassunse la relazione dell'ingegnere Grandis, direttore della locomozione, favorevole al collocamento di quella stazione per cui si riconosce che può volgersi per Novara una popolazione di 12,500 abitanti, e per Mortara quella di 16,800.

Oltre a ciò tutto, l'utilità della stessa stazione è dimostrata dalla relazione dell'ispettore cavaliere Carbonazzi, letta al Consiglio speciale delle strade ferrate, in cui, nello emettere favorevole avviso pel detto stabilimento, si riportano le pur favorevoli opinioni sullo stesso argomento del cavaliere ispettore Negretti, dell'ingegnere cavaliere Prato, dell'ingegnere Grandis, dell'ingegnere Penco.

Ed è sul complesso di tutti questi competentissimi avvisi che il Consiglio speciale delle strade ferrate, pronunciavasi poi favorevole allo invocato e proposto stabilimento nella sua tornata dell'8 aprile 1852.

Nè può far contrasto ragionevole al collocamento di questa stazione ove si dicesse che la sua distanza da Mortara a Vespolate sia per recare lentezza all'andamento della locomotiva, in quanto che la sua minore distanza essendo quella che la separa da Vespolate per circa 5 chilometri, noi vediamo che lungo la ferrovia di Genova, la stazione di Cambiano al Pessione è di 5 chilometri; quella di Felizzano a Solero è di 5 chilometri e mezzo; quella di Serravalle ad Arquata di soli 4 chilometri e mezzo.

Del resto, se frequente è il numero dei comuni che s'incontrano lungo la linea d'una strada ferrata, quando formano essi centro di popolazione numerosa, è ben dovere che l'amministrazione apprezzi il bisogno in cui sono d'avere una stazione, se vuolsi veramente che le strade ferrate procurino tutti quegli utili che se ne aspettano.

Nè dal bisogno e dalla convenienza di far luogo allo stabilimento di questa stazione può gran fatto allontanare la Camera la considerazione della spesa che sarà per risultarne, in quanto che, se nelle proposizioni del bilancio di quest'anno, le stazioni di Vespolate e di Borgo Lavezzaro vi figurano, credo, per una spesa di lire 50,000 per ciascuna, i progetti regolari però stati prodotti la limitano a lire 12,500 per ciascuna di esse stazioni. Al che si aggiunge che, siccome a Borgo Lavezzaro sarà sempre indispensabile la spesa del mantenimento di un custode al passaggio di livello, stabilito che quivi si trovi la stazione, questo stesso custode verrà a far parte del personale di essa, e diminuirà per tal modo il costo del suo mantenimento.

Trattandosi dunque dello stabilimento di una stazione che fu chiarita e dichiarata necessaria dalle persone le più competenti a portarne giudizio; trattandosi di una spesa che secondo i progetti regolari stati istituiti, non sarà maggiore di lire 12,500, e la cui manutenzione sarà meno costosa pel fatto del custode al passaggio di livello che ad ogni evento sarebbe colà indispensabile; trattandosi in fine di favorire, di promuovere lo sviluppo delle relazioni commerciali e dei vantaggi agricoli d'una ragguardevole massa di popolazione, io credo, dopo d'aver dimostrato come per molti e ben fondati motivi sia necessario e vantaggioso lo stabilire in Borgo Lavezzaro una stazione della strada ferrata, io credo, o quanto meno oso pensare, che la Commissione e la Camera ben vorranno aderire alla proposta del Ministero.

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

**BIANCHETTI.** Informato di alcune pratiche che ebbero luogo per l'addietro tra il Governo e i comuni di Vespolate e di Borgo Lavezzaro riguardo a questa vertenza, io mi credo in obbligo di dare alla Camera alcuni schiarimenti. Il sito pel collocamento dell'unica stazione intermedia fra quelle di Novara e di Mortara era stato designato, sin dai primi momenti in cui si fecero gli studi di questa via, e senza esitazione alcuna, a Vespolate. E per mostrare la convenienza di quella scelta mi basti l'accennare che Vespolate si trova ad una pressochè uguale distanza dalla stazione di Mortara e da quella di Novara, e che inoltre esso è capoluogo di mandamento, lo che dimostra per se stesso a sufficienza la sua posizione centrale rispetto agli altri comuni. Quindi non sussisterebbe l'osservazione dell'onorevole Valerio, che sarebbe più conveniente di stabilire la stazione a Borgo Lavezzaro anzichè a Vespolate.

Sul finire però, se non erro, del 1851, quando cioè i terreni per la stazione di Vespolate erano già stati espropriati, ed anzi iniziati i lavori di ferro, il Consiglio comunale di Borgo Lavezzaro ricorse al Ministero chiedendo che la stazione di Vespolate fosse invece trasportata a Borgo Lavezzaro, sforzandosi di provare coi calcoli ai quali accennava ora l'onorevole Gerbino, come la posizione di Borgo Lavezzaro sarebbe stata molto più centrale, massime dacchè dichiarava di voler costruire un ponte sull'Agogna onde mettere in comunicazione i paesi posti sulla destra di quel torrente colla stazione stessa di Borgo Lavezzaro; il comune di Vespolate non si curò punto di quella domanda, persuaso che mai più il Governo si sarebbe determinato a cambiare idea; tuttavia quando vide poco dopo sospendersi i lavori già cominciati nella sua stazione, ricorse anch'esso al Governo adducendo i motivi per quali credeva che nulla dovesse immutarsi da quanto era stato precedentemente stabilito.

Quei motivi pare che fossero stati giustamente dal Governo apprezzati; imperocchè, avendo io chiesto in seguito informazioni su quella pratica, mi fu risposto che si sarebbe il Governo limitato a stabilire per ora a Borgo Lavezzaro una semplice fermata nei giorni dei principali mercati di Mortara e di Novara, onde dare a quei paesi una comunicazione; e questo espediente potrebbe seguirsi anche oggigiorno.

Ora potrei entrare nel merito della questione per dimostrare alla Camera, come parmi sia stato abbastanza pria di ora al Governo stesso dimostrato che non sussistono nemmeno i motivi di questa grande convenienza di stabilire una seconda stazione a Borgo Lavezzaro a quattro soli chilometri e mezzo da quella di Vespolate, dando luogo ad un precedente che potrebbe essere invocato in favore dello stabilimento di nuove stazioni in altri paesi.

E ciò potrei dimostrare agevolmente, confrontando le di-

stanze che ci sarebbero dall'andare dai paesi circonvicini direttamente alle stazioni di Mortara o di Vespolate, tanto dirigendosi verso quella città, quanto verso Novara senza passare per quella di Borgo Lavezzaro. Ma siccome non è mio intendimento di oppormi alla accettazione di questa categoria, ed intendo invece di fare una proposta di un altro genere, mi limito a questa considerazione, cioè che i motivi principali ai quali il comune di Borgo Lavezzaro appoggiava la sua domanda pel trasporto dapprima della stazione di Vespolate a Borgo Lavezzaro, quindi per l'aprimiento di una nuova stazione, si appoggiavano essenzialmente a questo, che egli avrebbe fatto un ponte sull'Agogna per dar facile comunicazione ai paesi al di là di quel torrente, e che si sarebbe provveduto dai comuni interessati al miglioramento di molte strade le quali dovevano dare accesso a questa stazione di Borgo Lavezzaro.

Ora debbo anche informare la Camera che il comune di Vespolate allorchè si vide minacciato della soppressione della sua stazione ha preso la deliberazione di far costrurre esso pure un ponte sull'Agogna, in una località dove vari dei paesi che sarebbero stati avvantaggiati dalla stazione di Borgo Lavezzaro avrebbero trovato molto più conveniente di accedere, onde recarsi preferibilmente alla stazione di Vespolate, anzichè a quella di Borgo Lavezzaro per le loro comunicazioni con Novara.

Anzi fece dappoi compilare un progetto che già trovai approvato dall'autorità amministrativa, e dal Consiglio permanente, e, quello che più monta, ha stanziato anche l'egregia somma di lire 24 mila circa per la costruzione di questo ponte.

Ora io dico: che cosa succederà se voi respingete la stazione di Borgo Lavezzaro? Che il comune di Vespolate vedendo respinta quella stazione, non crederà forse più conveniente di costruire il suo ponte, quindi mancheranno le vie di comunicazione colla strada ferrata.

Che cosa avverrà per altra parte se voi approvate sin d'ora la stazione di Borgo Lavezzaro? Ne avverrà che il comune di Borgo Lavezzaro, soddisfatto abbastanza di avere ottenuta la sua stazione, non si curerà più di promuovere la costruzione del ponte, nè il miglioramento delle strade, e queste opere (senza delle quali scemerebbe sempre più l'importanza di quella stazione) non si eseguirebbero forse più, venendo a mancare la spinta non solo, ma il principale concorso nella spesa da parte del comune di Borgo Lavezzaro, il quale avrebbe il maggiore interesse di promuoverle nello scopo appunto di conseguire l'intento di ottenere la stazione.

E ciò io dico per il motivo che gli abitanti dei paesi che si trovano sulla destra sponda dell'Agogna non avrebbero poi tanta convenienza, come si pretende, di passare per la stazione di Borgo Lavezzaro, sia che vogliano andare a Mortara, sia che vogliano dirigersi verso Novara, nel qual ultimo caso sarebbe indifferente il raggiungere la strada ferrata alla stazione di Vespolate.

L'onorevole deputato Gerbino diceva che la stazione di Borgo Lavezzaro sarebbe utile per le comunicazioni di quei paesi con Vigevano; ma io non so come ciò possa dirsi, massime dacchè trovai in costruzione una strada ferrata da Mortara a Vigevano, cosicchè i viaggiatori troverebbero assai più comodo di raggiungere la strada ferrata direttamente a Mortara per recarsi di là a Vigevano, e tanto più se sarà aperta la ferrovia progettata da Vercelli a Mortara, la quale passerà per Robbio.

Il deputato Gerbino ha citato anche esempi di stazioni poste sulla ferrovia di Genova alla distanza di 4, 5 o 6 chilometri, ma io credo che qui prenda un abbaglio.

Non sono già vere stazioni, ma semplici fermate in giorni determinati, le quali non danno quasi luogo a spesa alcuna, e ciò è quanto pareva volesse pur fare dapprima il Governo a Borgo Lavezzaro, e che potrebbe intanto convenire tuttora di fare, anche per esplorare il movimento che vi si stabilirà.

Si è parlato eziandio della spesa della stazione che era stata calcolata in lire 30 mila, e che l'onorevole Gerbino dice essere stata ridotta, in seguito ad ulteriori calcoli, a sole lire 12,500.

Io non conosco questi dati, ma quanto alla stazione di Vespolate posso assicurare la Camera che non basteranno lire 30 mila; anzi, quando si saranno pagati i terreni per l'area della medesima, credo che di quella somma avanzerà ben poca cosa.

Ma, senza insistere ulteriormente su queste considerazioni, vengo a fare questa proposta, la quale è dettata dall'interesse medesimo della strada ferrata dello Stato, ed è così concepita:

« La Camera, riservandosi di deliberare sull'erezione della stazione di Borgo Lavezzaro allorchando i comuni interessati avranno provveduto alla costruzione del ponte sull'Agogna ed al miglioramento delle strade, che debbono convergere a quella stazione, passa all'ordine del giorno. »

**PRESIDENTE.** Domando se è appoggiato l'ordine del giorno proposto dal deputato Bianchetti.

(E appoggiato.)

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Se la costruzione della stazione di Borgo Lavezzaro impedisse od escludesse l'erezione di quella di Vespolate, io troverei fondate le opposizioni fatte dal deputato Bianchetti, quale fautore di quest'ultima stazione; ma siccome non rimane pregiudicata la costruzione della stazione di Vespolate, io mal saprei comprendere lo scopo di queste sue opposizioni. Egli va dicendo che bisogna aspettare che le strade siano fatte, quasi che uno scalo allontanasse la probabilità della costruzione di strade dirette al paese in cui lo scalo trovai stabilito; a ciò rispondo che queste strade saranno tanto più facilmente costruite, quanto più se ne manifesterà il bisogno, a promuovere il quale gioverà moltissimo la divisata stazione di Borgo Lavezzaro.

Il proposto ordine del giorno parmi quindi meno logico. Io credo che, invece di promettere la costruzione di una stazione dopo aperte le vie di accesso alla medesima, sia più ragionevole di tosto concedere la stazione, perchè, se le strade non esistono, la stazione stessa ne promuoverà, senza dubbio, la costruzione. Del resto, ripeto, qui non si tratta di escludere la stazione di Vespolate per farne una a Borgo Lavezzaro, ma bensì di erigerle entrambe.

Egli è vero che la questione dello stabilimento di una sola stazione fa sollevata dal comune di Borgo Lavezzaro, il quale contando una popolazione maggiore di quella di Vespolate, ed avendo un notevole movimento commerciale, domandò che colà venisse eretta la stazione prima divisata a Vespolate. Dirò anzi che il Ministero assunse su tale questione il parere delle persone che meglio si trovavano in grado di giudicare del suo merito; si domandò l'avviso dell'ingegnere direttore dei lavori del tronco, e questi, dopo aver esaminato quali paesi si sarebbero trovati a maggior portata di accedere alla stazione di Borgo Lavezzaro, e dopo calcolato il numero dei viaggiatori che la stazione stessa avrebbe fornito nelle due direzioni di Novara e Mortara, conchiuse per lo stabilimento di detta stazione in sostituzione di quella di Vespolate (si trattava allora di stabilirne una sola), poichè,



presi i centri delle popolazioni per punti di distanza, egli si era accertato che il numero degli abitanti che potevano concorrere verso Mortara era di 12,800 e di 16,800 nell'azione di Novara; si sentì inoltre l'ingegnere provinciale, il quale diede un parere conforme, e il signor ispettore Negretti, stato pure consultato in proposito, perchè la questione aveva allora una certa gravità, riprodusse gli stessi ragionamenti, aggiungendone alcuni altri diretti a dimostrare l'utilità di quella stazione, la cui costruzione avrebbe agevolato ai consorzi istituitisi per l'apertura di nuove strade verso Borgo Lavezzaro l'eseguimento dei loro progetti.

Rimaneva a conoscere, se collocando a Borgo Lavezzaro la stazione intermedia fra Mortara e Novara, il regolare esercizio della ferrovia non ne sarebbe stato pregiudicato, non trovandosi Borgo Lavezzaro situato precisamente a metà di quel tronco come Vespolate; epperò si prese anche il parere dell'ingegnere Grandis e di altri ingegneri dell'esercizio, i quali dichiararono che il traslocamento della stazione a Borgo Lavezzaro non avrebbe cagionato inconvenienti, perchè rimaneva ancora una sufficiente distanza fra quella stazione e le due laterali.

Si vede adunque che tutti gli ingegneri opinavano per lo stabilimento a Borgo Lavezzaro dello scalo in questione: ciò malgrado, il Ministero per un giusto riguardo al comune di Vespolate, capo di mandamento ed assai popolato (sebbene però in minor grado di Borgo Lavezzaro), e considerato altronde che la ferrovia tocca entrambi quei paesi, deliberò, in seguito al parere del Consiglio speciale delle strade ferrate, la costruzione di una piccola stazione tanto a Borgo Lavezzaro che a Vespolate.

Rispondendo per ultimo alla obbiezione fattami della grande vicinanza di queste due stazioni, le quali non disterebbero fra di loro più di 4 a 5 chilometri, ripeterò quanto è già stato da altri osservato, che, cioè, ne abbiamo altre molto più vicine, e ripeterò pure quanto già ebbi altra volta l'onore di rappresentare alla Camera, che in un paese eminentemente agricolo come il nostro non si può ricavare dalle strade ferrate tutto l'utile diretto sperato e molto meno ancora l'indiretto, se non moltiplichiamo le stazioni, salvo ad istituire, tosto compiute le strade, convogli speciali, le cui fermate siano ristrette ai grandi centri di popolazione.

Mi permetto ancora di osservare, quanto alla brevità della distanza fra queste due stazioni, che la Camera nello approvare ieri la categoria delle stazioni da Arquata a Genova, quale venne proposta dal Ministero, ha implicitamente approvato la erezione lungo la Val Polcevera delle due stazioni di Rivarolo e Bolzanetto, in aggiunta a quella di San Francesco del Chiapetto prima d'ora divisata.

Rivarolo è senza dubbio un paese popolato, ma Bolzanetto è una piccolissima frazione di comune ed altronde quale è la distanza fra queste due stazioni? Fra di esse non corrono nemmeno quattro chilometri e mezzo, come fra Vespolate e Borgo Lavezzaro; vi sono solamente due chilometri e tre quarti di distanza.

Io non trovo pertanto fondata l'obbiezione della soverchia vicinanza delle due stazioni di Vespolate e Borgo Lavezzaro, e persisto nel credere conveniente di erigerle amendue, tanto più che, dietro alle istruzioni date all'ingegnere incaricato di compilarne i progetti, saranno esse costruite con grande economia, e quindi non richiederanno una considerevole spesa. Infatti, giusta il progetto di una di tali stazioni, compiuto solo da pochi giorni (circostanza questa per cui non potè essere presentato alla Commissione), la spesa si trova limitata a 13 mila lire. L'altra stazione riuscirà forse più co-

stosa, perchè le circostanze non sono sempre eguali, specialmente in quanto riguarda le espropriazioni dei terreni, ma ad ogni modo la spesa non eccederà le 13 o 16 mila lire.

Per tutte queste considerazioni io prego la Camera di approvare in massima lo stabilimento di queste due stazioni, e di accordare se non la intera somma di 60 mila lire, almeno 55 o 40 mila, colle quali io spero di poterle far costruire.

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

**GERBINO CARLO.** Io vi rinunzio.

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

**PRESIDENTE.** Se la chiusura è domandata, io la porrò ai voti.

(La chiusura è appoggiata.)

**MELLANA.** Domando la parola contro la chiusura. (*Rumore al centro, e Voci.* Basta!)

**PRESIDENTE.** Ha la parola contro la chiusura.

**MELLANA.** Io non so intendere come si domandi la chiusura dopo le parole del ministro, e parole gravi come quelle che ha pronunciato. Dopo aver domandato 60 mila lire per far queste stazioni, vedendo che la Commissione gliene nega una, esso per ottenere il voto della Camera per tutte e due, dichiara che le farà ambedue con sole lire 55 mila, invece di 60 mila. Di qui può vedersi la Camera il modo con cui si fanno i bilanci.

Io poi tanto più domando che non sia chiusa la discussione, inquantochè intendo di fare una proposta su questa categoria, sebbene su di un altro articolo, di cui finora non si è parlato.

**PRESIDENTE.** Ella entra nella discussione, io non lo posso lasciar continuare, e interrogherò la Camera al proposito.

**MELLANA.** Io voglio fare una nuova proposta, e nessuno può togliermi la parola.

**PRESIDENTE.** Se ha una proposta nuova da fare, diversa da quella che si trova in discussione, vuol dire che, anche votato la parte che riguarda la stazione di Borgo Lavezzaro, avrà facoltà di parola.

**MELLANA.** Allora mi riservo.

**BIANCHETTI.** Chiedo la parola per un fatto personale.

Il signor ministro ha detto che dal momento che non si trattava di sopprimere la stazione di Vespolate il deputato Bianchetti non dovea oppugnare quella di Borgo Lavezzaro, e con ciò ha voluto dire chiaramente che io potessi farlo in vista di un interesse particolare, e non per motivi che io ho addotto in appoggio al mio ordine del giorno; questi motivi sono consegnati alla stenografia, e domani ciascuno può vederli se siano nell'interesse generale delle strade stesse; nè credo menomamente illogico il mio ordine del giorno.

Il signor ministro fa questo ragionamento; egli dice: fate la stazione, ed allora si faranno il ponte e le strade.

Io invece dico: se farete sin d'ora la stazione, difficilmente si faranno poi il ponte e le strade. Io non chiamerò illogico il suo ragionamento; ma dirò che non è nemmeno illogico il mio, nè l'ordine del giorno che ho proposto, poichè ho addotto i motivi speciali che possono giustificare il mio asserto.

E qui, siccome il signor ministro ha voluto entrare in molti dettagli sulle distanze che vi sono da paese a paese, per provare assolutamente il bisogno di avere subito questa stazione, mi pare che non si dovrebbe chiudere la discussione, e si dovrebbe dar tempo a dire due parole di risposta... (*Basta! basta!*)

**PRESIDENTE.** La Camera deciderà se intenda di chiu-

derla, o no; io non posso a meno, dal momento che fu chiesta ed appoggiata la chiusura, di porla ai voti.

(La chiusura è adottata.)

Metterò dunque ai voti l'ordine del giorno del deputato Bianchetti. Lo rileggo. (*Vedi sopra*)

Lo pongo ai voti.

(È rigettato.)

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Ho domandato la parola per dichiarare che accetto una riduzione di lire 20,000 e per rispondere a quanto ha asserito testè il deputato Mellana, il quale mi appunta pel modo imperfetto con cui sono fatti i bilanci.

Io prego di osservare che, prolungandosi quella linea, certamente erano necessarie le stazioni; che si era deliberato di farne una sola a Vespolate fra Mortara e Novara, e che le questioni sono sorte dopo la proposta dell'assegno di lire 30 mila per tale stazione.

Facendosi il bilancio prima che la questione potesse essere risolta, poichè (come ho già esposto, si sono fatte molte consultazioni di ingegneri locali e provinciali, ed anche del Consiglio speciale) le cose andarono in lungo, ed essendosi stabilito in massima che vi fossero due stazioni, si rinnovò la proposta; ma quando la questione fu decisa, si riconobbe che la somma di lire 30,000 per ciascuna stazione si poteva diminuire, ordinando, siccome si è fatto, la compilazione di progetti più semplici ed economici.

Una delle stazioni importa una somma molto minore, ma può succedere che l'altra stazione costi alquanto di più; ciò malgrado, io ritengo che con lire 40,000 si possano facilmente costruire le due stazioni. La spesa sarà forse minore, ad ogni modo non si eccederà quella somma.

**PRESIDENTE.** Ella adunque aderisce alla riduzione di lire 20,000?

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Propongo la somma di lire 40,000.

**BOSSO, relatore.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** La parola spetta all'onorevole relatore.

**BOSSO, relatore.** La nuova proposta del signor ministro facilita certamente la risoluzione di questa questione con votazione favorevole per la costruzione della stazione di Borgo Lavezzaro, dopo che il signor ministro ci disse che si può soddisfare al servizio e provvedere alla costruzione di tutte e due le stazioni colle medesime somme proposte alle due categorie.

Era stata portata per la stazione di Vespolate la somma di lire 30,000, ma dai calcoli susseguenti, e dietro il progetto del direttore delle stazioni si venne a conoscere che con 14 o 15,000 lire al più per caduna delle stazioni di Vespolate e Borgo Lavezzaro si possono fare queste due stazioni.

Egli è perciò che dopo aver consultato la Commissione, dichiaro a di lei nome che, prendendo atto della dichiarazione fatta relativamente alle spese, ella non è lontana dall'aderire anche alla costruzione della stazione di Borgo Lavezzaro, con che però non si ecceda fra le due stazioni la somma di lire 30,000.

**PRESIDENTE.** La Commissione adunque consente allo stabilimento delle due stazioni, ma insiste sulla somma di lire 30,000, invece di quella di 40,000 proposta dal Ministero?

**BOSSO, relatore.** La Commissione insiste sulle lire 30,000 per la costruzione delle due stazioni.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Accetto le lire 30,000, purchè questo non mi vincoli in modo, che avvenendo il caso di dover spendere qualche migliaio di più, non si possa ciò fare.

**MELLANA.** La Camera ha sentito le teorie del signor ministro.

Egli ha detto che in un paese essenzialmente agricolo come il nostro, è necessario che le stazioni siano il più che possibile l'una all'altra vicine; che questo commercio, per così dire, interno, sarebbe un gran profitto alla strada principale che, se sarà necessario, quando la strada sarà finita, faremo dei traini appositi, a lungo corso, senza tante fermate. Quindi ha dichiarato che il calcolo della spesa di questa stazione era stato fatto prima che si avessero i calcoli definitivi, e che per ciò aveva potuto commettere l'errore che fu da me fatto presente alla Camera.

Io divido l'opinione del ministro per un maggior numero di stazioni, ed ho testè votata la sua proposta.

Alla mia volta domando al signor ministro se tutte queste sue teorie non stiano per ciò che concerne il tratto tra Sartirana e Mortara.

Fra Sartirana e Mortara noi vediamo che in uno spazio di 14 chilometri, in un territorio altrettanto agricolo quanto può esserlo quello di Vespolate, non vi è neppure una stazione, malgrado un gran numero di paesi che potrebbero affluirvi.

Io domando perchè non si potrebbe fare una stazione intermedia fra Sartirana e Mortara facendo una economia eguale a quella che si fa a Vespolate. E qui dirò che non ho altra ragione da addurre che quella giustissima addotta dal signor ministro. Questo non toglie poi che si facciano delle corse senza fermate; ma intanto è necessario che almeno una corsa al giorno possa estendersi a beneficio della maggior parte dei nostri compaesani. Io domando, quando si facesse una stazione fra Mortara (io non dico il paese per dimostrare che non ho propensione nè per l'uno nè per l'altro, faccio solo osservare che il signor ministro difese una stazione distante da un'altra 4 chilometri e mezzo, mentre qui abbiamo un tronco di strada di 14 chilometri, che dà comunicazione a vari paesi importantissimi, e di popolazione numerosa, senza che vi sia una stazione), io domando il perchè non potrebbe fare economia sulle altre stazioni portate in questa categoria, le quali, come ha sentito la Camera, non sono state bene studiate quando si è compilato il bilancio, per fare una nuova stazione; e domando ancora se il fare questa stazione non sia conforme a tutte le teorie da esso fin qui sviluppate.

**PRESIDENTE.** Propone dunque una categoria d'aggiunta?

**MELLANA.** Io propongo che, detraendosi dalla somma portata per le altre stazioni in questa categoria, si faccia una nuova stazione fra Sartirana e Mortara, nel luogo che il signor ministro riconoscerà più utile e più proficuo pel commercio agricolo interno.

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

**PRESIDENTE.** Ha la parola.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Farò osservare che ho esposte le ragioni per cui credo che non si possa rifiutare una stazione in un dato luogo: se fra Sartirana e Mortara ci fosse un paese così popolato ed importante come Borgo Lavezzaro, a cui la strada ferrata passasse rasente...

**MELLANA.** Ce ne sono di questi paesi.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Ce ne saranno a qualunque distanza, ma non in quella condizione, poichè altrimenti sarebbe stata proposta una stazione.

Osserverò ancora che, se i paesi collocati fra Sartirana e Mortara avessero chiesto una stazione dimostrandone il bi-

sogno, le relative domande sarebbero senza dubbio state prese in considerazione, come si fece per quella di Borgo Lavezzaro; ma non mi consta che alcuno di quei paesi abbia presentato una tale domanda.

**PRESIDENTE.** Metto ai voti la proposta del deputato Mellana, il quale vorrebbe che alla categoria 36, *Stazioni tra Alessandria e Novara, n° 6*, si dica n° 7.

(Dopo prova e controprova la Camera rigetta.)

In conseguenza questa categoria s'intenderà approvata nella somma di lire 625,000.

Si approvano successivamente senza discussione le seguenti categorie :

Categoria 37. *Case dei cantonieri*, proposta dal Ministero e mantenuta dalla Commissione nella somma di lire 90,000.

Categoria 38. *Traversine*, proposta dal Ministero e mantenuta dalla Commissione nella somma di lire 526,000.

Categoria 39. *Ruolate, cuscinetti, ecc.*, proposta dal Ministero e mantenuta dalla Commissione in lire 504,000.

Categoria 40. *Macchinismi*, proposta dal Ministero e mantenuta dalla Commissione in lire 179,000.

Categoria 41. *Armamento della via*, proposta dal Ministero e mantenuta dalla Commissione in lire 563,000.

**PRESIDENTE.** Categoria 42. *Sussidi ai comuni*. Il Ministero chiede lo stanziamento d'una somma di 20,000 lire; la Commissione invece ne propone la soppressione.

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

La spesa di questa categoria non avendo propriamente per oggetto la costruzione di strade ferrate, il compimento di esse non rimarrà certamente impedito ove la Camera non creda di approvare la spesa stessa; io mi limiterò quindi a poche considerazioni.

Avendo la Camera, in seguito alle ragioni addotte dal Ministero, accordato nello scorso anno 1852 a tale oggetto un fondo di lire 60,000, fu questo con grande vantaggio sì diretto che indiretto distribuito fra i comuni i quali diedero opera alla costruzione di nuove strade d'accesso alle stazioni o alla sistemazione di quelle già esistenti che si trovavano in cattivo stato di viabilità.

Per procedere convenientemente alla distribuzione di tali sussidi s'invitarono con apposita circolare gli intendenti delle provincie attraversate dalla strada ferrata a far conoscere ai comuni da essi dipendenti le condizioni necessarie per poter partecipare a quei sussidi ed a trasmettere al Ministero le relative domande corredate del loro parere. In tale circolare si dichiarò agli intendenti che il Governo avrebbe avuto un speciale riguardo ai comuni rimasti pregiudicati dalla costruzione della ferrovia, a quelli cioè che, traversati dalla strada ordinaria stata abbandonata, avevano perduto il transito che loro procurava quest'ultima strada.

Ciò premesso, indicherò alla Camera, giusta il desiderio espresso dalla Commissione nella sua relazione, i comuni a cui vennero accordati questi sussidi e le rispettive quote :

A Riva di Chieri per la costruzione di una strada diretta al Pessione . . . . . L. 8,200

A Poirino . . . . . » 12,800

E qui mi occorre di osservare che il comune di Poirino ha avuto un sussidio maggiore degli altri, perchè quel paese, rimasto abbandonato colla costruzione della strada ferrata, soffersse più di tutti gli altri.

A Rocca d'Arazzo . . . . . L. 10,000

A Buttigliera . . . . . » 7,000

A Montafia . . . . . » 6,000

A Fubine . . . . . » 10,000

Restano 6000 lire, che sonosi tenute in serbo per la nuova strada diretta fra Gravellona e Borgo Lavezzaro. Concedendosi quest'ultimo sussidio rimarrà esaurito il fondo di lire 60,000 stanziato nel bilancio dello scorso anno.

**PRESIDENTE.** La categoria 42, se non vi sono altre osservazioni, rimane adunque soppressa.

(È soppressa.)

Categoria 43. *Spese eventuali*, proposta dal Ministero in lire 500,000 e ridotta dalla Commissione in lire 100,000.

Domando al Ministero se accetta questa riduzione.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** L'accetto.

(È approvata.)

**PRESIDENTE.** Categoria 44. *Strada da Torino a Susa*, conservata dalla Commissione nella somma di 2 milioni.

**CAVOUR GUSTAVO.** All'occasione di questa categoria mi permetterà la Camera di sottoporle alcune brevi osservazioni circa un oggetto di grande interesse per alcuna delle nostre più popolari e fiorenti provincie.

Lo stesso anno abbiamo votate a pochi giorni di distanza due leggi per strade ferrate concesse ad imprese particolari, quella da Torino a Susa, e quella da Torino a Novara.

L'impresa che si è incaricata della costruzione della strada ferrata da Torino a Susa ha proceduto con una lodevole alacrità e operosità; i lavori sono già a un punto che dà generale soddisfazione nel paese, e credo che la Camera voterà con molto buon animo questa somma di due milioni.

Ma le provincie di Vercelli, Novara e Biella, quelle cioè che sono interessate nell'altra strada votata quasi contemporaneamente, non potranno vedere senza un certo increscimento che la strada di Susa sia portata a compimento tra pochi mesi, mentre quella da Torino a Novara è ancora molto indietro. Io so che tal cosa provenne da circostanze che non si potevano antivenire, e non accuso alcuno; ma osservo che queste circostanze ora sono mutate, e che nella bella stagione che si avvicina, è desiderabile che detta strada sia portata molto innanzi. Quindi io proporrei che la Camera, per dare un segno del suo interessamento a questa strada, cangiasse l'intitolazione di questa categoria, e che si dicesse: *Categoria 44. Strada da Torino a Susa e da Torino a Novara*. Bramerei anche che si aumentasse la cifra di quella somma che il signor ministro crederà potere spendere utilmente in quest'anno per una strada che è tanto desiderata dalle provincie di Vercelli, Novara e Biella, provincie che hanno una così alta importanza sotto il rapporto dell'agricoltura e dell'industria.

Io propongo adunque sin d'ora un emendamento in questo senso, riservandomi di proporre una cifra quando avrò ottenuto a tal uopo uno schiarimento dal signor ministro.

**PRESIDENTE.** Domando se l'emendamento proposto dal deputato Cavour Gustavo è appoggiato.

(È appoggiato.)

Mi pare a questo riguardo che si potrebbe dapprima votare questa categoria, e poi proporre in aggiunta una categoria 44 bis per la strada da Torino a Novara.

*Voci.* Sì! sì!

**PRESIDENTE.** S'intenderà ora dunque approvata la categoria 44 nella somma di 2 milioni.

(È approvata.)

Ora il signor ministro dei lavori pubblici ha la parola sulla proposta del deputato Cavour.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Io confesso che ben non ricordo come andasse la cosa cui accennava l'onorevole deputato Cavour. Dirò tuttavia che nel compilare il bilancio dei lavori delle strade ferrate nacque il dubbio se vi

si dovesse inscrivere l'assegno per la strada di Susa; giacchè, pagandosi questa metà in danaro od in obbligazioni dello Stato, e metà in azioni pareva che la spesa cader dovesse a carico del bilancio dell'erario; ma essendosi rappresentato il dubbio al ministro delle finanze, questi trovò più conveniente che la spesa in questione fosse iscritta nel bilancio delle strade ferrate, siccome fu fatto. Non vi si stanziò poi alcuna somma per la strada ferrata di Novara, perchè, se non erro, nella concessione della ferrovia di Novara venne assegnato per quest'anno un fondo...

**BOSSO, relatore.** Un milione e 200 mila lire.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Appunto. Questo fu il motivo per cui non fu stanziata alcuna somma nel presente bilancio. Invece nella legge di concessione della strada di Susa nessun fondo essendo stato assegnato, fu necessario stanziarne una parte in questo bilancio.

**CAVOUR GUSTAVO.** Appunto la legge 11 luglio 1852 stabiliva un primo stanziamento sul bilancio del 1852, ma poi all'articolo 9 diceva che si stanzierebbe il soprappiù nei bilanci del 1853 e del 1854; vi è dunque solo una promessa.

Io pertanto domando l'esecuzione dell'articolo 9 della legge 11 luglio 1852.

**CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze.** Sarebbe meglio rimandare la questione a lunedì, chè allora si potrebbe dare su questo punto qualche spiegazione più precisa.

Ora non si potrebbe votare una somma senza avere accertato il fatto, ed io non mi ricordo più se siasi stanziata una somma sul bilancio del 1852.

*Voci.* Sì! sì! È di 1,200,000 lire!

**CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze.** Sento da molti lati ripetersi che si è stanziata; ebbene, siccome è impossibile, che in quest'anno il Governo, stante i ritardi che ha subito questa impresa, spenda oltre la somma di 1,200,000 lire decretata nel bilancio passato, io credo che sarebbe inutile stabilire una nuova somma, poichè ciò non sarebbe che provvedere già fin d'ora ai residui attivi dell'anno venturo.

**CAVOUR GUSTAVO.** Osservo che gli azionisti, secondo l'obbligo assunto, devono in quest'anno versare l'importo della metà delle loro sottoscrizioni; ora se la sottoscrizione è completa, saranno due milioni che verseranno gli azionisti, e a me pare giusto che il Governo debba pure sborsare altrettanto; mi pare che essendosi già stanziati nel bilancio del 1852 1,200,000 lire, almeno 800,000 dovrebbero essere portate nel bilancio del 1853 per pareggiare il versamento degli azionisti.

Del resto, se si vuole rimandare a lunedì lo scioglimento di questa questione, io non insisto per ora maggiormente.

**CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze.** Comunque sia l'obbligazione degli azionisti, il fatto sta che i danari rimarranno nelle casse della società, e finora le casse di questa sono le casse del Governo, e non ne usciranno che per pagare la quota dovuta all'impresario. Ora, ripeto, è impossibile che in quest'anno si abbia a pagar all'impresario quattro volte un milione e 200,000 lire, cioè circa cinque milioni.

Questo lo reputo materialmente impossibile, e quindi non sarebbe di nessun giovamento il gravare il nostro bilancio; non si farebbe che accrescere cifre senza un risultato pratico.

**CAVOUR GUSTAVO.** Ritiro la mia proposta.

**PRESIDENTE.** Segue la categoria 1. *Amministrazione generale, nella somma di lire 54,290.*

(È approvata.)

Categoria 2. *Manutenzione delle stazioni della via e suo armamento, proposta dal Ministero e dalla Commissione in lire 586,176.*

(È approvata.)

Categoria 3. *Uffici delle stazioni, proposta dal Ministero, e acconsentita dalla Commissione in lire 194,940.*

(È approvata.)

Categoria 4. *Soccorsi agli operai e casuali, portata dal Ministero in lire 50,000, e ridotta dalla Commissione a lire 25,000.*

Il Ministero aderisce a questa riduzione?

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Vi aderisco.

**PRESIDENTE.** Allora, se non vi sono opposizioni, s'intenderà approvata la categoria in lire 25,000.

(È approvata.)

Categoria 5. *Commissario governativo per la via tra Torino e Cuneo, portata dal Governo e dalla Commissione a lire 2000.*

(È approvata.)

Categoria 6. *Locomozione, proposta dal Governo e dalla Commissione in lire 589,092.*

(È approvata.)

Categoria 7. *Manutenzione e riparazione al materiale mobile, proposta dal Governo, e acconsentita dalla Commissione in lire 262,270.*

(È approvata.)

Categoria 8. *Percezione, proposta dal Ministero in lire 67,480, e ridotta dalla Commissione a lire 60,000.*

Il Ministero aderisce a questa riduzione?

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Aderisco.

**PRESIDENTE.** Allora si intenderà accettata nella somma proposta dalla Commissione in lire 104,640.

(È approvata.)

Categoria 9. *Trasporti, proposta dal Ministero e dalla Commissione in lire 104,640.*

(È approvata.)

Categoria 10. *Telegrafo elettro-magnetico, proposta dal Ministero e dalla Commissione in lire 125,550.*

(È approvata.)

Dietro le deliberazioni della Camera, la somma totale è...

**VALERIO.** Domando la parola.

Io interrogo il Ministero se, aderendo ad una delle proposte fatte dalla Commissione generale del bilancio, intenda far cessare l'abuso dei biglietti di favore sopra la strada ferrata. Quest'abuso, secondo mi consta, ha preso delle proporzioni assai larghe, e non è forse uno degli ultimi motivi per cui la strada ferrata non dà attualmente, e non darà in avvenire tutto il prodotto che da essa si doveva e si deve aspettare. Vi sono molte persone le quali hanno un biglietto di favore perpetuo, e questo non dovrebbe essere. Le strade ferrate sono sotto l'amministrazione dello Stato, si amministrano per suo conto, e nessuno dovrebbe godere di questo favore, il quale torna a danno delle finanze dello Stato. Per conseguenza, io prego il signor ministro a voler dichiarare se egli intenda far cessare questo abuso; in caso che non consenta, io domanderò due cose: 1° La comunicazione alla Camera della nota delle persone che hanno avuto pel passato il biglietto di favore; secondariamente proporrò alla Camera un ordine del giorno, affinchè quest'abuso cessi interamente per l'avvenire, e più non accada quanto a me stesso è capitato, di viaggiare sulla strada ferrata nei primi posti e di essere il solo che avessi pagato il biglietto, mentre tutti gli altri viaggiavano con biglietti di favore.

Questo abuso deve cessare, ed io sono certo che il ministro

delle finanze, il quale guarda con occhio di amore questa strada ferrata, perchè da essa spera un gran soccorso al pubblico erario, mi aiuterà coll'appoggiare caldamente la proposizione da me fatta, che credo assolutamente indispensabile.

**CAVOUR**, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Domando la parola.

Non so se l'abuso sia esteso, ma non posso crederlo tale, perchè so che i ministri quando vanno sulla strada ferrata pagano il loro biglietto...

**PALEOCAPA**, ministro dei lavori pubblici... fuori di quella dei lavori pubblici.

**CAVOUR**, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Il mio collega potrà dare più soddisfacenti spiegazioni a questo riguardo, ma io credo che il biglietto di favore si dia solo agli impiegati che fanno il servizio della strada stessa, ed a nessun altro.

**BONA**. Posso assicurare il deputato Valerio che il biglietto di favore non è dato che ai membri e segretari del Consiglio speciale delle strade ferrate e a due altri impiegati specialmente applicati alle medesime; ai membri della Commissione del regolamento ed agli ingegneri che si trovano sulla linea. Può darsi che nella corsa da lui citata l'onorevole Valerio si sia trovato con tre o quattro ingegneri che viaggiassero per ragione di servizio.

Del resto, lo prego di ritenere che non esistono biglietti perpetui; essi sono soltanto annuali. In prova di ciò citerò il seguente esempio: il signor ispettore del Genio Cadolini, il quale ora è impiegato a Vercelli aveva, quando era addetto alla strada ferrata, un biglietto di favore eguale a tutti gli altri, e questo era per lui tanto più necessario, inquantochè, non avendo a quell'epoca altra destinazione fissa, io me ne servivo più spesso che degli altri ispettori. Circa un mese fa, credendo egli di potersi ancora valere di quell'antico biglietto, si è con esso presentato allo scalo di Alessandria per entrare nel convoglio, ma gli fu rifiutato l'accesso, del che porse querela, consegnandola sul libro aperto in tutte le stazioni per quelli che hanno lagnanze a fare.

Quindi si rivolse a me, ed io gli dissi che gli era stato dato il biglietto quando egli doveva viaggiare per incarico dell'azienda delle strade ferrate, ma che, avendo cessato da tale servizio, io non glielo poteva conservare, motivo per cui il capo della stazione di Alessandria non aveva fatto che il suo dovere nel vietargli l'accesso.

Vi sono i biglietti che si danno agli operai che si mandano lungo la linea in servizio, ma non sono che di terza classe; godono inoltre di biglietti gratuiti gli ufficiali del telegrafo elettrico, il direttore, cioè, ed il vice-direttore.

Siccome poi sovente occorre ai medesimi di mandare persone per cambiamenti dall'uno all'altro ufficio telegrafico, o per qualche altra operazione, così viene loro rimesso un registro a madre e figlia, in cui inscrivono il nome dell'operaio, e la giornata in cui lo spediscono lungo la linea, quale registro restituiscono poi alla fine del mese all'azienda.

Io non vedo dunque in che consista il preteso abuso di biglietti, a meno che ve ne siano dei falsi, il che però non mi consta menomamente.

**VALERIO**. L'onorevole signor intendente generale ha detto che questi biglietti di favore permanenti non si danno che agli ispettori ed ai membri della Commissione del regolamento. Io non so di quante persone siano composti questi due corpi. Questo io so, che il personale dei detti due corpi è degnamente pagato: che in conseguenza non devono avere un supplemento di onorario coloro che possono benissimo pagare il loro biglietto al pari di tutti gli altri.

**CAVOUR**, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Bisognerebbe dar loro le trasferte.

**VALERIO**. Le trasferte le hanno; le abbiamo votate. Del resto, mi permetto di osservare che conosco persone che hanno dei biglietti di favore, e che non appartengono alle citate classi; la qual cosa mi fa credere che esistano abusi, i quali siano ignorati dallo stesso signor intendente generale. In conseguenza, io credo che il provvedimento da me proposto debba essere unanimemente accettato.

Il signor ministro delle finanze ha detto che egli non crede che l'abuso sia grande; ma osservo che gli abusi, siano essi grandi o piccoli, debbono sempre essere repressi. Ciò è quanto il nostro dovere c'impone. In conseguenza, se abuso v'è, esso deve cessare, per minimo che sia, affinchè non venga ad estendersi come avviene delle piaghe di qualunque natura, che non curate si dilatano, e corrompono i corpi.

Questo è quanto c'impingono i nostri elettori, cioè la cessazione di tutti gli abusi, ed il ristauo delle nostre finanze.

Mi riservo dunque di proporre un ordine del giorno dopo udite le risposte del Ministero.

**CAVOUR**, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Mi pare che le spiegazioni date confermino quanto aveva esposto, e che avesse ragione di ritenere, come ritengo, che alcuna persona estranea all'amministrazione delle strade ferrate non possa avere e non abbia di questi biglietti.

**VALERIO**. Ce ne sono moltissime.

**CAVOUR**, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Allora io prego il deputato Valerio di dir quali sono, perchè sicuramente non è intenzione del Ministero che queste persone abbiano a godere biglietti di favore.

Se l'onorevole deputato intendesse alludere alle persone che appartengono al Consiglio speciale, io non le considero come estranee, perchè, al contrario, sono quelle che esercitano maggiore influenza sull'amministrazione delle strade ferrate: così pure intendo che i telegrafi sono una dipendenza della strada ferrata, ma non credo che vi sia un solo impiegato delle finanze che goda di questi biglietti di favore; se c'è un qualche abuso, bisogna toglierlo; io sono perfettamente di questo avviso, e non ho difficoltà a dichiarare essere questa la mia opinione.

Dichiaro, lo ripeto, essere la mia opinione che nessun impiegato estraneo alla strada ferrata debba godere di questo biglietto di favore. Il Ministero è deciso ad applicare rigorosamente questa massima.

**VALERIO**. Io propongo il seguente ordine del giorno:

« La Camera, prendendo atto della dichiarazione fatta dal Ministero, che a nessuno fuorchè agli addetti al servizio ed all'arma della strada ferrata e del telegrafo non sarà concesso biglietto di favore, passa all'ordine del giorno. »

**BONA**. Ho domandato la parola per informare la Camera che, oltre agli impiegati delle strade ferrate da me citati, hanno il biglietto due o tre altre persone che prestarono uffici gratuiti pella strada ferrata non che il direttore della ferrovia a Savigliano ed il capo del servizio di questa, essendovi in tutte le amministrazioni di strade ferrate l'uso di scambiarsi i biglietti di favore fra le predette persone.

La società della strada ferrata di Savigliano ha deciso di dare un biglietto al direttore della strada ferrata dello Stato, e per contraccambio ne fu accordato uno al direttore della società ed al suo capo di servizio.

Ciò premesso ad onore del vero, io mi professo indifferente, a che si escludano affatto questi pochi biglietti, se così piace alla Camera.

**CAVOUR**, *presidente del Consiglio e ministro delle finanze*. Come gli interessi della strada reale, e di quella di Savigliano sono intimamente connessi, essendo esse per vari punti una all'altra collegate, e dovendosi per andare sull'una traversare l'altra, il Governo aveva concesso al solo direttore della strada di Savigliano un biglietto di favore, e l'amministrazione della strada di Savigliano in concambio ne avrebbe concesso uno all'ingegnere.

**VALERIO**. La strada di Savigliano è a ciò obbligata; è stabilito nelle convenzioni...

**CAVOUR**, *presidente del Consiglio e ministro delle finanze*. Ma pei soli commissari. Del resto, queste sono cose di ben poco rilievo, e credo che per poter dire che vi esista abuso, bisognerebbe che i biglietti di favore si concedessero a persone estranee al servizio delle strade di ferro direttamente, o indirettamente, e questo non è vero.

**PRESIDENTE**. Il signor ministro dei lavori pubblici accetta l'ordine del giorno proposto dal deputato Valerio?

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

**PRESIDENTE**. Ha la parola.

**PALEOCAPA**, *ministro dei lavori pubblici*. Io accetterei qualunque ordine del giorno quando fosse preceduto da un discorso meno grave di quello ora pronunziato dal deputato Valerio, il quale ha presentato la cosa sotto un aspetto tale da far supporre una dilapidazione. Egli disse perfino essere questo il motivo per cui diminuisce il profitto che ricavare si dovrebbe dalla strada ferrata, su cui avvi un movimento di centinaia di migliaia di persone, una parte delle quali, a suo avviso, viaggiano gratuitamente. In seguito ad osservazioni di tal natura io non posso accettare alcun ordine del giorno. In tutti i paesi i direttori delle varie amministra-

zioni delle strade ferrate si concedono reciprocamente biglietti di favore...

**VALERIO**. Il signor ministro adunque, stante la gravità del mio discorso intende...

**PALEOCAPA**, *ministro dei lavori pubblici*. Intendo di fare quanto ho sempre fatto, cioè di reprimere, se esiste, l'abuso, essendo in ciò con lui perfettamente d'accordo, ma non posso accettare il suo ordine del giorno appunto perchè il suo discorso fa supporre che tale abuso realmente esista, il che non mi risulta.

**VALERIO**. In tal caso io invito il signor ministro a presentare lunedì sul banco della Presidenza la nota di tutti i biglietti di favore che sono dati. Allora la Camera giudicherà se vi sia stato abuso, o no.

**PALEOCAPA**, *ministro dei lavori pubblici*. I biglietti di favore che si sono dati pel passato...

(*Molti deputati abbandonano i loro stalli.*)

*Voci.* A lunedì! a lunedì!

**PRESIDENTE**. È rimandato a lunedì il seguito della discussione testè sollevata e la votazione dell'intera somma del bilancio.

La seduta è levata alle 5 1/2.

*Ordine del giorno per la tornata di lunedì:*

1° Seguito della discussione sul bilancio passivo delle strade ferrate;

2° Discussione del progetto di legge per riparto delle pene pecuniarie;

3° Discussione del progetto di legge per un'imposta sulle vetture.