

Risultamento della votazione :

Presenti e votanti	106
Maggioranza	54
Voti favorevoli	94
Voti contrari	12

(La Camera adotta.)

La seduta è levata alle ore 5 e 1/2.

Ordine del giorno per la tornata di domani :

- 1° Interpellanza del deputato Sineo sullo scalo della ferrovia di Novara ;
- 2° Discussione del progetto di legge per autorizzare la divisione amministrativa di Genova a contrarre un mutuo ;
- 3° Relazione di petizioni.

TORNATA DELL'11 GIUGNO 1853

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO RATTAZZI.

SOMMARIO. *Relazione sugli spogli del 1848 dei bilanci delle strade ferrate e degli esteri — Relazione sui progetti di legge per affidamento alla Banca Nazionale della tesoreria generale e per l'istituzione in Cagliari di una Banca di sconto — Incidente sui lavori della Camera — Parlano i deputati Di Revel, Lanza, Torelli e Deviry — Interpellanza del deputato Sineo sul decreto per lo stabilimento in Torino dello scalo della strada ferrata di Novara — Osservazioni del deputato Mellana — Risposte dei ministri dei lavori pubblici, e delle finanze — Osservazioni dei deputati Lanza, Bellono, Valerio e Mantelli — Repliche — Reiezione dell'ordine del giorno motivato, proposto dal deputato Sineo, e approvazione di quello del deputato Mantelli.*

La seduta è aperta alle ore 1 e 3/4 pomeridiane.

CAVALLINI, segretario, legge il processo verbale della precedente tornata, ed espone il seguente sunto di petizioni.

5125. Castagno Papa Domenico, di Coassolo, d'anni 84, rappresentando d'aver perduto l'unico suo figlio nella campagna del 1848, ed esposto che il Ministero della guerra si rifiuta di assegnargli la pensione che a termini della legge 27 giugno 1850 gli spetta, si rivolge alla Camera perchè voglia provvedere in proposito.

5126. Griffi Marco, della provincia di Rovigo, Lombardo-Veneto, narrando essere stato espulso da questi Stati, chiede che venga interpellato il ministro dell'interno del motivo che lo indusse a prendere tale misura, e che siagli concesso di esser tradotto innanzi ad un tribunale dello Stato per far valere le sue ragioni.

5127. Il Consiglio comunale di Alessandria eccita la Camera a voler approvare prima della chiusura della presente Sessione il progetto di legge relativa alla convenzione Deferari, diretta ad ottenere una derivazione d'acqua del Tanaro a Felizzano.

PRESIDENTE. La Camera essendo in numero, pongo ai voti l'approvazione del processo verbale della tornata precedente.

(È approvato.)

RELAZIONI SUGLI SPOGLI DEL BILANCIO DELLE STRADE FERRATE E DI QUELLO DEGLI ESTERI PEL 1848.

VALERIO, relatore. Depongo sul banco della Presidenza la relazione sullo spoglio del bilancio delle strade ferrate pel 1848 (1).

DAZIANI, relatore. Ho l'onore di presentare lo spoglio del bilancio degli esteri per l'anno 1848. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 325.)

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

DI REVEL. Domando la parola.

Come presidente della Commissione del catasto, ho l'onore di annunziare alla Camera che quella Commissione, ponendo termine alle lunghe ed implicate discussioni che nasceano dall'esame di quel progetto di legge, e accettando quello per la catastazione definitiva, ha nominato quest'oggi il suo relatore.

(1) Il presente spoglio fu poi dal relatore consegnato soltanto il 4 maggio 1854, ed è compreso però negli atti della Sessione 1853-54.

La relazione non potendo essere presentata nei brevi giorni che ancora rimangono di questa Sessione, la Commissione mi incaricò di ragguagliarne la Camera, e di chiederle se nell'intervallo della Sessione, essendo la relazione concertata cogli altri membri della Commissione, possa essere stampata e distribuita alla Camera.

Annunziò similmente che, nell'adottare il progetto di catastrazione definitiva, naturalmente si fa la proposta di respingere il progetto per le perequazioni provvisorie.

PRESIDENTE. Se non vi sono opposizioni, si farà stampare questa relazione e si distribuirà ai deputati, acciocchè possa essere posta all'ordine del giorno in principio della futura Sessione.

LANZA, relatore. Ho l'onore di presentare la relazione di due progetti di legge, uno per l'affidamento della tesoreria generale alla Banca Nazionale, l'altro per l'istituzione di una Banca di sconto e circolazione in Cagliari.

SINCO. Mi sembra che una risoluzione analoga a quella che fu proposta dall'onorevole Di Revel si potrebbe prendere circa il progetto di legge presentato dal signor ministro delle finanze pel credito fondiario. Io credo che è cosa urgente. Non si potrà sicuramente votare la legge prima che la Camera pigli le sue vacanze. Ma se gli uffici si occupassero ora a nominare i loro commissari, se la Commissione facesse i suoi lavori in questo intervallo, potrebbe estendere il suo rapporto, stamparlo e distribuirlo prima che si riapra la Camera, cosicchè ce ne potremmo occupare immediatamente alla riapertura.

PRESIDENTE. Per quest'uopo si dovrebbero convocare gli uffici perchè procedano alla nomina dei rispettivi commissari.

SINCO. Si potrebbero convocare per domani.

Varie voci. No! no!

LANZA. Domando la parola.

Farò presente alla Camera, in ordine a questa proposta del deputato Sineo, che, se si dovesse nel tempo delle ferie studiare questa questione gravissima del credito agrario, non potrebbe a meno di sorgere un inconveniente, ed è che la nomina dei membri della Commissione dovrà di necessità cadere sopra le persone che stanno a Torino; quei deputati che si allontanano dalla capitale, naturalmente non potranno assumersi l'obbligo di venire, con grave loro incomodo, a Torino, tutte le volte che il presidente vorrà riunire questa Commissione; cosicchè, o gli studi rimarranno incompleti, per la mancanza del numero voluto dalla legge per discutere, oppure la nomina dovrà di necessità rimanere circoscritta a quelle persone, a quella minima parte della Camera la quale dimora stabilmente a Torino, e che per lo più non si occupa in modo speciale delle cose rurali.

Io non credo pertanto che quella proposta possa essere ammessa.

SINCO. Ci sono varie operazioni da fare preliminarmente: bisogna in primo luogo che la cosa sia discussa negli uffici, e questa discussione non occuperà molto tempo, e credo potrà compirsi prima che la Camera cessi da' suoi lavori, quindi la Commissione nominata dagli uffici deve studiare la materia, esaminarla nella sua ampiezza, e qualunque sia poi il tempo in cui i commissari credano di radunarsi, ed a qualunque provincia appartengano, quand'anche non dovessero radunarsi che dopo le vacanze, sarà sempre cosa utile.

TORRELLI. Io appoggio la proposta dell'onorevole deputato Lanza per un'altra ragione oltre quelle da lui addotte, e questa ragione la desumo dalla relazione presentata dal Ministero, e che accompagna il progetto medesimo; egli è detto

in quella che sarà distribuito quanto prima un libro il quale svolge le questioni principali relative al credito fondiario in modo molto più esteso di quello che si è potuto fare nei cenni che accompagnano la relazione del Ministero.

È bene che tutti i deputati quando si presentano agli uffici abbiano letto questo libro, onde non diano, per quanto possibile, ai loro commissari mandati che siano in urto fra di loro, il che cagiona poi sempre che nelle Commissioni le leggi vengono alterate per accomodare le opinioni dell'uno e dell'altro.

Credo pertanto che sarà meglio soprassedere e permettere che tutti i deputati prendano cognizione anche della citata memoria che deve distribuire, il che può farci guadagnare con una discussione più ordinata quella differenza di tempo che crede poter risparmiare l'onorevole Sineo colla sua proposta.

SINCO. Poichè i deputati che sogliono più comunemente appoggiare le proposte del Ministero credono che sia meglio di ritardare questa discussione, suppongo cioè sia coerente alle intenzioni del signor ministro, epperò con mio rincrescimento ritiro la fatta istanza.

MANTELLI. Ho avuto l'onore di presentare una petizione di cui si è letto il sunto, che porta il numero 5127; essa è del municipio di Alessandria il quale si raccomanda alla Camera onde voglia essere sollecita a discutere la legge per una derivazione d'acqua dal Tanaro nella vicinanza di Felizzano, siccome cosa che sarebbe di somma urgenza, e utile siccome irrigamento, ed anche come forza motrice per il territorio di Alessandria. Io quindi prego la Camera a volerla dichiarare d'urgenza, e trasmetterla alla Commissione perchè se ne occupi.

LANZA. Darò a questo proposito una spiegazione.

La Commissione incaricata di riferire sopra il progetto di legge per la derivazione d'un corpo d'acqua dal Tanaro ha ultimate le sue discussioni, e nominato il suo relatore, il quale sta preparando il suo rapporto per presentarlo alla Camera.

Essa certamente non ha transadato di accelerare i suoi lavori, giacchè si può dire che, dappoi che fu costituita non passò giorno senza che si riunisse. Che se non ha potuto ancora riferire dopo circa 15 giorni che è incaricata di questo lavoro, si è perchè il contratto presenta delle difficoltà gravi, per sciogliere le quali si sono dovuti fare studi profondi, e lunghe discussioni.

PRESIDENTE. La proposta del deputato Mantelli sarebbe dunque perchè si trasmetta la petizione 5127 alla Commissione incaricata del relativo progetto di legge.

MANTELLI. E con preghiera di far presto, perchè non vada alle calende greche. (*Risa*)

(Il deputato Rossi presta giuramento.)

PRESIDENTE. Il deputato Deviry ha facoltà di parlare.

DEVIRY. Messieurs, hier nous avons approuvé la loi concernant la mise en exécution provisoire du Code de procédure civile. Dans l'article 4 de cette loi il est dit que le Ministère présentera, avant le 1^{er} janvier 1854, les différentes lois qui doivent être en quelque sorte comme corollaires de ce même Code: telles sont les lois concernant les droits dus aux secrétaires et aux huissiers, les honoraires des avocats, procureurs, etc., telles sont encore les lois organiques pour l'établissement, dans tout l'Etat, des tribunaux de commerce et les dispositions législatives sur le mode de procédure à observer devant la Cour de cassation.

Maintenant il existe une difficulté sur laquelle j'appelle l'attention de la Chambre. Je crois qu'il est impossible qu'on

puisse faire quelque chose de bien si l'on n'exige pas que la Commission qui a été chargée de l'examen du Code, soit chargée également de l'examen de ces mêmes lois; et pour cela il y a une raison fort simple, c'est que ceux qui ont été chargés de l'examen du Code, sont beaucoup plus à même que tout autre de connaître les actes qui sont à faire, la portée de ces mêmes actes et la manière de les tarifer.

Je sais qu'il se présente ici une difficulté. La Session actuelle va, par suite de la prorogation de la Chambre, se clore dans le courant de ce mois, et la Session qui commencera en novembre prochain, sera une Session nouvelle. De là que résulte-t-il? Il résulte que les bureaux actuellement existants ne seront plus les mêmes; une nouvelle extraction aura lieu au commencement de la Session prochaine, et par conséquent les commissaires seront également changés pour les lois déjà présentées, mais qui n'ont pas encore été examinées dans les bureaux; à plus forte raison d'autres commissaires seront-ils nommés pour les lois qui ne sont pas encore présentées, et relatives au Code de procédure, et la Commission actuelle n'existera plus. Je crois que pour obvier aux inconvénients qui peuvent résulter de ce changement, et que je viens de signaler, il serait opportun, convenable que la Chambre actuelle accordât un mandat de confiance à la même Commission qui a examiné le Code, afin qu'elle pût terminer les travaux et les études concernant le projet de loi relatif au tarif judiciaire, mentionné dans la loi du Code de procédure que nous avons votée hier.

PRESIDENTE. Faccio osservare al deputato Deviry che, non essendosi dal Ministero presentato alcun progetto di legge su questa materia, non si può discutere su quello che sarebbe da farsi quando questo progetto venisse presentato.

DEVIRY. Je demande à faire une observation. Que vait-il arriver si on ne prend pas en considération ma proposition? Lorsque la Chambre sera convoquée, on présentera ces lois, au nombre de 5 ou 6; des lois assez longues à examiner et assez difficiles, parce qu'elles touchent à des intérêts très-graves.

Or, d'après l'article 1^{er} de la loi que nous avons votée hier, le Code doit être mis en vigueur au 1^{er} janvier 1854, et, à cette même époque, les tarifs ne seront pas approuvés et ne pourront aller en vigueur.

Messieurs, je crois qu'il n'y a aucun de nous qui ne comprenne l'inconvénient très-grand qu'il y aurait de mettre en vigueur le Code de procédure tel qu'il est, sans la fixation du tarif, parce que si ce Code a quelque chose de bon, il a aussi son mauvais côté et spécialement celui de multiplier, en quelques cas, peut-être même outre mesure, les actes de procédure; et cet inconvénient, je n'hésite pas à le dire, deviendra désastreux pour les justiciables, si tous ces actes ne sont pas tarifés, si les honoraires des gens d'affaires ne sont pas déterminés d'une manière juste et équitable, et en même temps formelle et définitive.

C'est là une question assez importante pour mériter toute notre attention, car elle touche aux intérêts les plus vitaux de la société, en touchant à la fortune de tous les citoyens indistinctement, et je crois que, pour ce motif, la Commission qui a examiné avec tant d'attention, avec tant de soin et si scrupuleusement le Code de procédure, est plus que tout autre à même d'examiner ces lois sur le tarif. A présent, ou qu'on donne un mandat de confiance à cette Commission, ou qu'il soit entendu que cette même Commission puisse, aussitôt que le Ministère aura proposé ces lois, se réunir pour les étudier et en faire son rapport, peu importe celui de ces deux moyens qu'on adopte; quant à moi, je n'ai aucune difficulté

qu'on donne la préférence à l'un ou à l'autre de ces systèmes. Seulement je voudrais que la Chambre retint bien qu'il est indispensable que ce soit la même Commission qui a commencé l'examen de la loi, qui le conduise à son terme.

D'après ce que je viens de dire, vous comprendrez, messieurs, qu'il y a nécessité pour nous d'obtenir, au plus tôt, ces lois qui doivent faire suite au Code; et si la Chambre croit ne pouvoir accueillir ma demande à cause de la position exceptionnelle dans laquelle nous sommes placés, j'espère que le Ministère au moins ne fera pas attendre trop longtemps les lois dont il s'agit, afin que nous puissions les voir approuvées et mises en vigueur avant le 1^{er} janvier 1854, pour éviter les conséquences funestes qui pourraient résulter d'un plus long retard.

PRESIDENTE. Osservo di nuovo al deputato Deviry che non posso mettere ai voti questa proposta, mentre non è ancora stato presentato a questo riguardo alcun progetto di legge. Ella poteva fare un eccitamento al ministro di grazia e giustizia onde volesse presentare questo progetto prima della chiusura della Sessione, ed in tale caso la Camera potrebbe deliberare in merito della sua domanda; ma, ripeto, finchè il progetto non esiste, non si può discutere, nè prendere deliberazione alcuna sul medesimo.

INTERPELLANZA DEL DEPUTATO SINEO SUL DECRETO REALE CHE DETERMINA IL SITO DELLA STAZIONE DELLA STRADA FERRATA DI NOVARA IN TORINO.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interpellanze del deputato Sineo al ministro dei lavori pubblici relativamente al decreto reale che determina il luogo dello scalo della ferrovia di Novara in Torino.

Il deputato Sineo ha la parola.

SINEO. Nel chiedere di essere autorizzato a portare innanzi alla Camera alcune osservazioni sul decreto in data del 9 di questo mese, non era mia intenzione di eccitare una discussione prematura ed intempestiva intorno ai motivi di questo decreto, nè intorno alle varie disposizioni che esso contiene. Non mi è sfuggito come quel decreto, per la sua compiuta attuazione, abbisogni di vari provvedimenti i quali non potranno essere sanciti senza il concorso del Parlamento. Quando il Parlamento sarà a ciò chiamato, si potranno fare tutte quelle obiezioni che si crederanno giuste e convenienti. Io prendo intanto ampia riserva di far rilevare in tali occasioni gli errori che mi sembrano essersi commessi; poichè, lo ripeto, non intendo di anticipare una discussione la quale, sotto quest'aspetto sarebbe prematura. Sarebbe anche intempestiva, perchè, qualora si dovesse entrare in una discussione alquanto complicata, in questi estremi lavori del Parlamento probabilmente la cosa non potrebbe avere il suo compimento. Solo, lasciando in disparte i motivi del decreto, ed esaminando le sue disposizioni, ho trovato che varie di esse potevano nella loro applicazione ricevere diverse inflessioni, le quali potrebbero cambiare d'assai gli effetti di questo decreto.

Due punti specialmente trassero a loro la mia attenzione. In primo luogo dirò che il divisamento di formare due stazioni mi è parso essere un mezzo commendevole di conciliazione.

Ma, in quanto alla stazione principale che si è divisato di porre negli spalti della cittadella, mentre sembra che il Mi-

nistero abbia avuto per impegno di secondare, massimamente in questa parte, il voto del corpo municipale, mi pare che se ne sia scostato. Io credo che con una lieve modificazione potrebbe realmente compiersi quel voto. Esso era specialmente diretto a far scomparire interamente l'antico edificio della cittadella, e questo pensiero aveva grande influenza sulla risoluzione che si prendeva onde ottenere che lo scalo fosse posto in questo luogo, pensiero nel quale concorrevano un certo sentimento di dignità municipale e nel tempo stesso l'interesse materiale.

Ho già ricordato alla Camera, ed i Torinesi non se ne sono mai dimenticati, come quella cittadella segni una delle epoche le più infauste pel nostro paese. (*Rumori e segni di disapprovazione*) Sì, o signori, lo ripeto, la cittadella segna una delle epoche le più infauste pel nostro paese, segna, cioè, la epoca della soppressione delle nostre antiche franchigie costituzionali, segna un atto di diffidenza del Governo verso quei cittadini che lo avevano ristaurato.

Per fare questa cittadella si è dovuto distrurre una parte della città; fu tolto un angolo a quel quadrilatero che segnava l'antico perimetro di essa. Ora il desiderio universale sarebbe precisamente che si potesse la città riquadrare. Se dunque, invece di tagliare solo una parte di questi spalti, si facesse scomparire interamente l'antico edificio, credo che il voto del corpo municipale e della popolazione sarebbe veramente adempito, si farebbe una cosa popolare e molto ragionevole, perchè la più bella parte di Torino è evidentemente quella che fu tolta per la costruzione della cittadella. Ma, se invece di adottare una deliberazione, direi, così radicale, si pone lo scalo molto al di là, dove c'è l'ospedale militare, vi allontanate dal voto del municipio e date una direzione artificiale alla fabbricazione, traendola verso ponente, in una linea che si scosta soverchiamente dal centro e tende a disformare la città, invece di richiamarla ad un piano regolare.

Siccome il Governo ha indicato nel decreto stesso che saranno presi i concerti ulteriori col municipio per modificare il piano di fabbricazione, mi sembra che prima di prendere una risoluzione definitiva dovrebbero aver luogo questi concerti, prima ancora di fermare in un modo irrevocabile il punto preciso in cui dev'essere posto lo scalo.

L'altro punto, a cui voglio accennare, si è la stazione sussidiaria, come viene chiamata dal decreto stesso.

Realmente, se questa stazione sussidiaria fosse costruita in vicinanza del ponte Mosca, io credo che sarebbero conciliati tutti i diritti, tutti gli interessi e tutti i desiderii ragionevoli di qualunque proprietario di Torino, tutti i desiderii espressi anche dalle popolazioni di Biella, d'Ivrea, di Caluso, di Settimo, di Chivasso, insomma di tutte le popolazioni che saranno chiamate a profittare principalmente di questa strada. Con una stazione sussidiaria, posta in vicinanza del ponte Mosca, evidentemente si fa che nessuno sarà costretto ad allungare la strada per portarsi a quei quartieri di Torino con cui avrà a comunicare; chi vuole comunicare coi quartieri posti a levante od a settentrione, scenderà in quella stazione sussidiaria, gli altri si porteranno alla stazione principale, d'onde avranno più vicino accesso ad una parte della città, e l'avranno più vicino ancora, se il Governo potesse accostare la sua stazione all'attuale via di Santa Teresa, e se potesse occupare precisamente il sito della cittadella, invece di contentarsi della parte più occidentale degli spalti.

Stando dunque la cosa in questi termini, qualora l'intenzione del Governo fosse di avvicinare, per quanto possibile, questa stazione sussidiaria al ponte Mosca, allora io non ci

troverei inconveniente, e mi sarei anche dispensato dal fare quest'eccitamento, se i motivi che precedono il decreto non indicassero un'opinione contraria, accennando ad una distanza di metri 1200, la quale, se realmente si mantenesse, lo scopo ne sarebbe illusorio.

Stando alla lettera dell'articolo 6 del decreto, verrebbe attuata una proposta presentata nell'anno scorso dall'onorevole Menabrea, il quale diceva come, quando si tratta di una città che ha già una grande ampiezza come la nostra, ragion volesse che ci fossero scali e fermate che permettessero ad ognuno di portarsi in quei rioni coi quali ha le sue relazioni.

Se il Ministero fosse disposto a dare una spiegazione tranquillizzante su questo punto, resterebbero sin d'ora garantiti tutti i diritti dei proprietari, sarebbero paghi i giusti voti dei principali utenti di questa strada, e resterebbe così aperta anche la via a quelle disposizioni conciliatorie che il Ministero potrebbe accogliere.

Ecco i due principali punti sui quali chiamo l'attenzione del Ministero e della Camera.

PRESIDENTE. La parola spetta al ministro dei lavori pubblici.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Farò una breve risposta alle osservazioni fatte dall'onorevole interpellante sulla preferenza data per la sede dello scalo di Novara ai terreni adiacenti alla cittadella, il quale egli preferirebbe fosse posto nella parte centrale, togliendo assolutamente la cittadella dall'attuale sua destinazione.

Non entrerò nelle ragioni morali ed esposizioni storiche da lui addotte sull'origine e sulle fasi percorse da quella fortezza; io non sono abbastanza profondo conoscitore della storia del Piemonte, onde poter dire precisamente se questa cittadella abbia dato altre volte argomento a fatti che siano riusciti vergognosi al paese, come egli allega; ben mi ricordo che essa richiama alla mente una delle epoche gloriosissime pel paese ed una fra le più eroiche azioni di cui possa vantarsi non solo un paese d'Italia, ma qualunque altro Stato, e per cui va superba con ragione quella popolazione, che ha mostrato quanto fosse nei suoi figli l'affezione al Governo, l'amore della patria, ed in qual modo essa difende una santa causa. Ecco, fra gli altri, il fatto che mi ricorda la cittadella di Torino.

Lasciando dunque la storia del passato, che mi pare invocata ora affatto intempestivamente, e venendo allo stato presente delle cose, dirò che, se il desiderio dell'onorevole preopinante è che la cittadella cessi dal poter essere riguardata quale opera di fortificazione, il suo voto è perfettamente adempiuto; imperocchè, nella relazione che precede il decreto reale di cui si tratta, è detto in modo esplicito che il signor ministro della guerra, d'accordo cogli altri ministri, ha stabilito che *la cittadella non debba più d'ora innanzi considerarsi come piazza di guerra, ma sibbene ed unicamente come un recinto di stabilimenti militari*, i quali, già esistendo, si vogliono conservare.

In progresso di tempo però la maggior parte della cittadella si andrà cedendo per costruirvi fabbricati civili; e che questa sia la determinazione del Governo lo prova il fatto che il Ministero, non riguardandola più come piazza di guerra, permette che se ne distruggano i bastioni e le cortine intermedie, ed autorizza la libera fabbricazione circostante.

Non so dunque comprendere come si voglia ancora da taluno credere che questa cittadella prosegua ad essere una fortezza.

La questione si riduce a vedere se il terreno degli spalti, su cui s'intende di collocare lo scalo, sia il più appropriato ai diversi fini cui deve questo soddisfare, e che formarono l'oggetto di lunghi studi e ripetuti esami.

I motivi per cui il Governo crede che nessun altro sito possa adempiere meglio allo scopo, sarebbe primieramente che col sito prescelto si alzerà il meno possibile il piano d'ingrandimento della città, già divisato dal municipio, sia nel quartiere di Valdocco che di porta Susa, bastando modificare alquanto la distribuzione degli isolati.

Secondariamente, opportunissima sarebbe quella collocazione, perchè, oltre che si giungerebbe con un rettilineo continuo sino al punto fissato per la stazione, si avrebbe ancora la direzione la più opportuna per passare il fiume Stura, ed il mezzo più semplice di comunicare colla stazione di porta Nuova.

Di queste circostanze tutte si è fatto caso nella relazione, accennando gli argomenti che mostrano il pregio di quella scelta; finalmente, rispetto alla comunicazione col centro della città, certo non potrebbe desiderarsene una migliore, anche sotto il rapporto dell'ornato della città, giacchè si avrebbe accesso alla stazione dalla via di Santa Teresa, la quale, compiuta che sia, diventerà una delle più belle contrade di cui si possa vantare, non dirò Torino, ma qualunque capitale d'Europa.

Siccome questa contrada attraversa la piazza di San Carlo, così avremo da questa magnifica piazza due grandi vie, l'una che, rivolta a mezzodì, avrà di fronte lo scalo di Porta Nuova, l'altra che, diretta a ponente, farà capo allo scalo di Novara.

Si dice, è vero, che il municipio avrebbe preferito che la stazione fosse posta nel centro della cittadella, ma è d'uopo notare che lo stesso corpo ha anche ammesso che, ove non si potesse collocare in tal luogo, sarebbe conveniente ed utile lo stabilirla nei siti adiacenti. E certamente, quando il municipio pronunziava questo suo parere, non sapeva ancora che per l'abbandono della cittadella, come tale stato successivamente decretato, si sarebbe potuto compiere la via di Santa Teresa in tutto il suo rettilineo, e senza scemarne menomamente la larghezza. Io sono certo che, se avesse conosciuta questa circostanza, avrebbe sollecitato lo stabilimento della stazione sugli spalti della cittadella. Ad ogni modo però, dopo una lunghissima discussione che durò tre sedute, il municipio propose bensì la località dell'Aurora, ma a grandissima maggioranza del Consiglio votò pure che, subordinatamente all'Aurora, dovesse ad ogni altro sito preferirsi, per lo scalo in discorso, il locale della cittadella od i siti adiacenti che delimitò.

Dunque non si può mettere in dubbio che la decisione presa sia conforme al voto del municipio; del resto, io parlo con uomini che conoscono la pianta o la topografia della città meglio di me, e rimetto al savio e disinteressato loro giudizio il pronunziare se sarebbe possibile una combinazione più bella e più opportuna, sotto tutti i rapporti, di quella stata decisa.

Un altro punto, sul quale l'onorevole preopinante muove dei dubbi, si è sulla decisione che il Governo sarà per prendere riguardo alle comunicazioni col nuovo scalo suppletivo, proposto nel punto ove il tronco della strada di Lanzo, comune con quella della Venaria Reale, intersecherà la strada ferrata.

Egli dice che lo stabilire a così breve distanza due stazioni non è forse il partito più conveniente; ciò non ostante egli l'approva pel comodo che riconosce derivarne a tutte le

persone che vengono e vanno pel grande stradale chiamato *la strada d'Italia*. Si è appunto in vista di questo movimento che il Governo ha scelto quel sito per una fermata. L'onorevole Sineo sostiene però che si potrebbe questa collocare più vicino all'Aurora, senza però definire il sito in cui intenderebbe fosse posta; ma lo prego di ritenere che con un rettilineo continuo si condurrà la strada ferrata dal sito assegnato alla stazione di Novara sin dove si passerà la Stura; che la distanza dalla stazione suppletoria al punto che dà accesso alla porta Palazzo o, per meglio dire, all'Aurora, non eccederà 12 ettometri circa, e sarà alquanto minore, per servirmi di un termine di paragone, della distanza che corre dalla piazza Castello allo scalo di Porta Nuova. Ora domando io se vi sia motivo di muovere lagnanza sulla poca centralità della stazione di Porta Nuova. Se questo motivo di lagnanza non sussiste per lo scalo di Porta Nuova, rimane pure escluso per la fermata che si tratta di stabilire nel sito suddesignato, la distanza della quale dall'Aurora non sarebbe maggiore di quella che corre dalla piazza San Carlo allo scalo che noi ora ci proponiamo di porre al luogo dell'abbandonato ospedale militare, che si è appunto di circa 12 ettometri; parmi adunque che per una stazione suppletiva e, direi, succursale, non sia soverchia questa distanza. Diminuirla, come si vorrebbe, di 100 o 200 metri deformerebbe il rettilineo, senza recare vantaggio sensibile. Egli è certo che, per fare un pronto servizio, non mancheranno di stabilirsi varie corse di omnibus, i quali andranno da questa stazione suppletiva sino al centro della città.

Mentre dunque il vantaggio della riduzione di questa distanza non sarebbe, si può dire, sensibile agli abitanti di porta Palazzo od agli abitanti vicini, i quali verranno a trovarsi ugualmente distanti dalla loro fermata di quanto è il centro della città dagli scali di porta Nuova e della cittadella, cioè, a un dipresso, di 12 ettometri, si evita lo svantaggio di guastare un bellissimo rettilineo, con allungamento inoltre della strada ferrata per tutti i viaggiatori provenienti dai luoghi che si trovano lungo la strada di Novara, ed hanno intrinseche relazioni pel loro commercio cogli altri centri della città, o sono diretti per le strade della Savoia o di Genova.

Aggiungo poi che, se si alterasse la posizione dello scalo divisato costruirsi nel sito dell'ospedale militare per avvicinarlo alla piazza San Carlo, andremmo incontro alla grandissima difficoltà della congiunzione colla stazione di porta Nuova, perchè allora converrebbe attraversare non solamente gli spalti della cittadella e le opere di fortificazione abbandonate dall'amministrazione militare, ma bisognerebbe attraversare e demolire le fabbriche che sono nella cittadella; ora penso che nessuno vorrà che nel momento attuale si intraprenda dal Governo questa grande operazione del trasporto degli stabilimenti militari, con enorme dispendio e con grave perdita di tempo, poichè è evidente che, per occupare tutta la cittadella, sarebbe d'uopo aspettare che altre fabbriche siano sostituite a quelle ivi esistenti ed occupate, e, al punto in cui trovasi il progetto della strada ferrata di Francia, io credo che tutti ammetteranno la necessità di affrettare, quanto più si possa, la congiunzione dei due scali.

Ora ho dimostrato che, mettendo lo scalo nel sito divisato dal Governo, questa congiunzione riesce sin d'ora facilissima e di poca spesa, come agevole cosa sarà il procurare anche una congiunzione diretta colla strada di Francia, dimodochè si potrà combinare un servizio tale da soddisfare nel miglior modo a tutti gli interessi. Quelli che verranno

dalla Francia potranno continuare il loro cammino, passando per la stazione di Novara, verso Vercelli e verso la Lombardia.

Ove lo vogliono, potranno fermarsi a Torino, ovveroamente proseguiranno la corsa verso Alessandria o per i Ducati o per Genova. Parimente quelli che da Milano saranno diretti verso la Francia non soffriranno interruzione, per modo che il servizio delle nostre ferrovie sarà inteso in guisa da favorire ogni maniera di movimento, sia esterno, che internazionale e di transito.

Respingo poi l'idea esternata da taluni, che promuoverebbero l'occupazione di tutta la cittadella per fare un solo scalo centrale delle nostre strade ferrate. Questa è una cosa facile a dirsi, ma non così agevole ad attuarsi, più specialmente per l'organizzazione del servizio. Non bisogna assolutamente credere che per una grande città, cui fanno capo diverse ferrovie, possa bastare un solo scalo così detto *centrale*; per scalo centrale deve intendersi, non già quello che serve a tutte le strade ferrate, ma quello che ne raccoglie tante quante il consentono le condizioni di un regolare e ben ordinato servizio. Citerò l'esempio di Londra, che credo autorevole in tale materia. A Londra si sono fatti sforzi immensi e spese grandissime per avere stazioni centrali.

Vi sono sette stazioni che si chiamano centrali, ma il solo fatto dell'esistenza di questi sette scali dimostra che col nome di *centrale* non s'intende già uno scalo unico che abbracci tutte le strade ferrate che mettono capo alla città, ma si dicono *centrali*, perchè una stazione serve due, tre e al più quattro ferrovie. Anche presso di noi, quando sarà costruita la ferrovia di Pinerolo e quella verso Francia, si avranno quattro vie facienti capo ad una sola stazione.

Da ciò si vede che quello che più importa si è che, se vi sono diverse stazioni, queste si possono collegare tra loro, e a questo stringente bisogno soddisfa perfettamente il piano adottato dal Ministero per lo scalo di Novara.

Conchiuderò intanto con rappresentare all'onorevole preopinante che, a mio avviso, non era possibile procedere con maggior cautela, con maggiore ponderazione nel soddisfare ai veri e reali bisogni del paese. Sono stati consultati tutti i corpi interessati e tutti convennero nell'avviso del Governo sulla preferenza a darsi alla località della cittadella o dei luoghi adiacenti. La stessa Camera di agricoltura e commercio, corpo fra gli altri competentissimo a dare giudizio su questa materia, ha posto innanzi l'idea di uno scalo generale per tutte le nostre strade (idea questa che pegli adottati motivi non credo giusta). Ma ha pur detto che a questo scalo generale si può riescire gradatamente e per frazioni coordinate in base di un piano generale, cioè costruendo stazioni che sieno a portata di riunirsi fra loro e formarne col tempo una sola, e conchiudeva perciò accettando il parere della sua Commissione che proponeva la cittadella o gli spalti adiacenti, solo esternando il desiderio che si avvisasse a questo scalo generale.

Il Consiglio provinciale di sanità ha dato un voto egualmente assoluto, rifiutando, cioè, le sedi di Valdoeco e dell'Aurora e proponendo o la porta Susina o la Cittadella, se fosse possibile averla; quest'ultimo era il sito principalmente promosso pei rispetti igienici, solo muovendo dubbi in ordine alla sua convenienza per la parte strategica.

A fronte di tanti pareri sostanzialmente concordi nella designazione del locale della cittadella o siti annessi per lo scalo di Novara io non credo fondato qualsiasi appunto al Governo per la conforme decisione da lui presa a questo proposito.

MELLANA. Giacchè si è sollevata una questione in merito al decreto del 9 di questo mese, io intendo anche di portare l'attenzione della Camera sopra lo stesso decreto, però non sul punto di vista sotto il quale fu esaminato dall'onorevole Sineo. Per me in questo momento la città di Torino non esiste; io di questo decreto esaminerò la parte legale e costituzionale, e quindi il signor ministro vedrà di leggieri che sopra di me non possono aver fatta impressione alcuna le artistiche e pittoresche descrizioni di questo scalo che egli ci ha fatte. Ma, se io avessi a parlare su ciò, risponderei al signor ministro con una sola interrogazione. Come va che, dopo tanti anni che egli porta i suoi studi sugli abbellimenti di Torino e sui pubblici utili lavori dello Stato, abbia soltanto oggi riconosciuto che il luogo della cittadella era il sito più opportuno allo scalo in questione per fare di questa Torino una delle più belle città? Se ciò avesse riconosciuto almeno lo scorso anno non avrebbe indissolubilmente congiunto il suo nome con quello di Valdoeco. (*ilarità generale*).

PALROCAPA, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola.

MELLANA. Stia tranquillo il signor ministro che questa è l'unica osservazione che io faccio al suo discorso, giacchè intendo di chiamare l'attenzione della Camera su considerazioni di maggior importanza.

Il decreto reale di cui è questione può essere riguardato da due lati, sia per ciò che concerne l'aver sì o no eseguita la legge dell'11 luglio dell'anno scorso, sia per ciò che ha tratto all'avvenire. Riguardo alla esecuzione della legge 11 luglio dell'anno scorso fa d'uopo che io ricordi alla Camera l'articolo della legge, il quale è così concepito:

« Lo scalo sarà ulteriormente determinato dal Governo, sentito il municipio di Torino ed a seguito di un'inchiesta amministrativa da farsi di pubblica ragione intorno al sito più conveniente sotto il rapporto complessivo dell'economia della spesa, del maggior comodo e vantaggio dei viaggiatori e del commercio, non che in armonia col piano d'ingrandimento e di abbellimento della città di Torino. »

Ricorderà la Camera che in quella discussione essa ha creduto di non concedere agli azionisti che domandavano la concessione di quella ferrovia il diritto di stabilire lo scalo di Torino, ma lo ha riservato a sé stessa. Un onorevole deputato propose in allora che questa scelta fosse lasciata alla responsabilità ministeriale, ma, i ministri rifiutando di assumersi questa responsabilità, la Camera ha creduto di esonerarli, imponendo alla scelta delle condizioni, che sono appunto quelle contenute nell'articolo or ora da me letto; quindi la responsabilità dei ministri era esonerata, ma nello stesso tempo non era più in di lui arbitrio né di chicchessia, fuorchè del legislatore, di mutare queste condizioni.

Qui cadrebbe appunto in acconcio di vedere se legalmente e più ancora se moralmente, dopo creata la Commissione di inchiesta, potesse ancora il Governo scegliere un sito diverso da quello da essa indicato senza procedere ad una nuova inchiesta; ma, se un'altra inchiesta si fosse fatta, doveva pur sempre la sua deliberazione essere fatta di pubblica ragione; ora, il rapporto fatto di pubblica ragione conchiude in senso opposto alla determinazione presa dal Ministero.

Il Ministero viene dichiarando, nei motivi che precedono il decreto reale, che esso ha dovuto fare nuovi studi; sembra adunque che un'altra inchiesta abbia avuto luogo; ora, se una nuova inchiesta si è fatta, perchè non si è adempito alla condizione esplicita di pubblicarne il rapporto?

La legalità non fu neppure osservata dal punto di vista di attenersi alle condizioni dalla legge fissate per lo stabili-

mento di questo scalo, e mi è facile il provarlo, tenendo conto di tutte le condizioni che si erano apposte al potere esecutivo.

Io ho detto che per questa discussione faccio astrazione dalla città di Torino, e quindi tutte le mie considerazioni si limiteranno all'interesse generale, cioè alle due sole condizioni, quella cioè dell'economia e l'altra del comodo dei viaggiatori.

Qui debbo anzitutto rettificare un'erronea asserzione fatta dal Governo nei motivi che precedono il decreto reale, l'asserzione cioè che il collocamento dello scalo a porta Palazzo fosse una questione limitata a quei pochi interessati di quelle località. Non posso comprendere come potesse ciò asserirsi dal Gabinetto in un documento così grave; a favore di quello scalo, oltre al desiderio degli interessati di porta Palazzo stava il giudizio di chiari ingegneri, il voto solenne della Commissione d'inchiesta, il voto delle città d'Ivrea, di Chivasso, di Biella.

Osserverò anche come non possa dirsi che si sia avuto di mira il vantaggio dei viaggiatori, mentre tutti i viaggiatori provenienti dalle valli del Po, della Sesia, della Dora saranno obbligati di fare due chilometri e mezzo di più di strada. Ove lo scalo di quella ferrovia sia posto alla cittadella, questo scalo disterà dal centro della città quanto avrebbe distato quello fatto al ponte Mosca; non avendo maggior comodo più dall'uno che dall'altro di questi due scali per recarsi al centro della città, ne avviene che, portato alla cittadella, tutti i viaggiatori di Lombardia e delle provincie che si trovano da quella parte, avranno forzatamente a fare due chilometri e mezzo di più di strada ferrata, e ciò con danno di tempo e di spesa; se dal lato dell'interesse e del comodo dei viaggiatori si sia eseguito l'articolo della legge 11 luglio, io lo lascio al giudizio di tutti.

Vi è poi la questione dell'aumento della spesa. Niuno può dubitare che per la maggiore lunghezza della strada, massime in un terreno dove si dovranno fare dei rialzi e degli scavi di molto riguardo, la spesa sarà in modo sensibilissimo maggiore. Da chi sarà pagata questa maggiore spesa, è questione ancora da risolvere. E qui la Camera ponga mente che bisogna distinguere gli azionisti della strada dall'intraprenditore delle opere. Se non vado errato, la strada è appaltata a cottimo dal ponte di Stura a Novara; ma dal ponte di Stura a Torino il prezzo delle opere sarà stabilito a misura, per cui gli appaltatori non hanno a desiderar meglio che si facciano dei grandi lavori per aumentare il loro guadagno.

Ora è fuori di dubbio che vi sarà un aumento considerevole di spesa per collocare lo scalo nella cittadella, e questo aumento sarà forse di due e più milioni. Questo aumento di spesa sarà pagato dallo Stato o dagli azionisti; e sarà sempre ingiusto sia che lo paghino o l'uno o gli altri; certissimo è anche poi che fu violato in modo aperto il disposto della legge 11 luglio 1852 per ciò che ha tratto all'opposta condizione dell'economia.

Veniamo ora alle conseguenze che deriverebbero dall'eseguirsi il decreto reale conforme alle sue espressioni, e conforme alle considerazioni che lo precedono, e questa è la parte essenziale del mio discorso, perchè spero poter evitare una nuova illegalità, una nuova incostituzionalità.

In questo lavoro, al quale sono sottoscritti tutti i ministri, è detto da prima, che alle maggiori spese si sopperirà colle 500,000 lire a cui si sono sottoposti i proprietari di Valdocco e di porta Susa di pagare. Si soggiunge poscia: bisogna osservare che, al giorno d'oggi, non si potrebbe più imporre a questi sottoscrittori di pagare per intero le lire 500,000; e a

queste lire 500,000 provvederà, a parere de' signori ministri, lo Stato; intervenendo come azionista, come individuo, per le proprietà che esso tiene dei terreni ove trovasi la cittadella, proprietà che per questo fatto aumentano considerevolmente di valore.

Ora, io domando, se stia in diritto che tutti quelli chasentono un vantaggio dalla prossimità di un'opera pubblica di questa natura, debbano concorrere a pagare una quota in compenso dell'utile che ne ridonda alle loro proprietà: se questo è un diritto, allora bisognerebbe che tutti i proprietari lungo la gran via di Santa Teresa, e sue adiacenze, cui tornerà utile quest'opera, sieno tenuti a concorrere *pro rata* nei benefici che ne sentono; se deve concorrervi lo Stato, debbono egualmente concorrere tutti gli altri beneficiati. O vi ha questo diritto in forza del quale colui che ritrae un beneficio da un'opera debba concorrere a pagarla o no; se v'ha, debb'essere esperito contro tutti, e non soltanto sulle proprietà dello Stato.

Ed in vero, se non si può contr'altri far valere, come potrà il potere esecutivo vincolare la nazione?

Il Ministero non poteva assumersi siffatta obbligazione; solo se era suo intendimento di offrire per tale opera alcuni vantaggi, era tenuto a procacciarsi i fondi a tal uopo necessari mercè una legge.

Ma soggiungerà taluno: perchè volete che cada sui soli proprietari di porta Susa e di Valdocco una sì grave spesa? Debbe cadere su essi, o signori, perchè ognuno è risponsale del proprio fatto, questi proprietari a cui stava a cuore di indurre il Governo a non tener conto del giudizio emesso dalla Commissione d'inchiesta, la quale era d'avviso che fosse miglior partito il collocare lo scalo a porta Palazzo, tuttochè fosse spirato il termine prefisso per fare offerte, nulladimeno facevano una sottomissione con cui si dichiaravano disposti a sborsare al tesoro 500,000 lire; essi non fanno che dare esecuzione ad una obbligazione assuntasi: dovevano riflettere prima di assumerla: è una obbligazione contratta: è un fatto loro spontaneo. Ma si opporrà ancora: siffatti proprietari non ritrarranno i vantaggi che essi attendevano, e quindi può rinvocarsi in dubbio se, in istretto diritto, siano tenuti a mantenere l'offerta; ad ogni modo poi l'equità esige che quanto meno siano in parte esonerati dall'obbligazione a cui si erano sottoposti in forza della sottomissione summentovata.

Innanzi di ribattere siffatta obiezione, è mestieri di indagare in qual guisa siasi fatta la sottomissione.

Essa è concepita in questi termini:

« I sottoscritti proprietari di case e di terreni a porta Susa e Valdocco si obbligano di versare nelle casse delle regie finanze la somma cumulativa di lire 500,000, qualora piaccia al Governo di collocare lo scalo della ferrovia di Novara a destra della Dora, e più che sarà possibile in prossimità all'asse di Dora Grossa. »

Ciò posto, io affermo: al Governo è piaciuto di collocare lo scalo a destra della Dora; al Governo è piaciuto di metterlo non più lontano di 500 metri dall'asse di Dora Grossa, dunque come può il Governo dire che questi oblatori sono svincolati? Potrà esso svincolarli a danno dello Stato senza una legge? E con qual diritto potrà svincolarli? Ma siccome le disposizioni di un decreto reale non sono ancora fatti compiuti, non inviterò la Camera ad esprimere su di ciò un voto esplicito. Io intendo unicamente che il Governo sia avvertito che ciò non è sfuggito all'attenzione dei rappresentanti della nazione, e che quindi le loro parole avrebbero maggior forza e molto maggior peso, quando venissero un giorno a chiedere conto al Governo di quest'atto illegale ed incostituzionale,

ove quest'atto, il che non credo, venisse dal Ministero consumato. Intendo solo che il Governo, quando gli talentasse di eseguire quanto è scritto sul documento di cui si tratta, non possa venire alla Camera, appoggiandosi alla forza d'un fatto compiuto, e domandando un *bill d'indennità*.

Passo ora alla seconda parte del decreto reale che io credo egualmente illegale ed incostituzionale.

In questa seconda parte del decreto si fissa lo scalo in una proprietà dello Stato che si dichiara di volere alienare alla medesima società senza che prima ne sia stata autorizzata l'alienazione.

A questo riguardo mi si potrà obiettare che lo Stato come proprietario segue la sorte di qualunque altro proprietario e può anch'esso andar soggetto ad espropriazione.

Io faccio osservare che nei casi d'espropriazione il proprietario non è cagione del fatto che lo espropria, lo subisce semplicemente. Nel caso attuale invece vediamo il Governo prendere decisioni che necessitano l'alienazione di uno stabile, senza prima esservi autorizzato dal Parlamento. Ecco dove sta l'errore.

Ma vi ha di più.

Se si trattasse d'uno stabile ordinario, l'illegalità sarebbe meno grave, ma qui si tratta di una fortezza. Ora domando come possa il Governo di moto proprio stabilire la distruzione di una proprietà di questa fatta, senza una legge. Mi si risponderà: ma voi che avete le mille volte, e forse il primo, chiesto che fosse smantellata questa cittadella, ora che se ne presenta l'occasione, perchè non aderite? Perchè non approvate di buon grado una tale deliberazione del Governo? Risponderò che io desidero al mio paese tutti i benefici possibili, ma senza escire dai limiti della legalità; io darei non uno, ma cento voti, se mi fosse possibile, perchè sia distrutta questa cittadella, ma non assentirò a che un'operazione di questa natura sia fatta dal Governo senza autorizzazione della Camera.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. C'è già un voto.

MELLANA. Mi permetta il signor ministro di dirgli che esso cade in errore e veggio da questa sua interruzione una imprevidenza per parte del Ministero, a meno che la scelta della stazione fatta con quel decreto sia veramente un'improvvisazione; perchè, se il signor presidente del Consiglio avesse già avuto ciò in pensiero quando presentò la legge di alienazione d'una parte dei terreni adiacenti alla cittadella, avrebbe compreso tutta la parte che dovrebbe occupare questo scalo. Non avendolo fatto, mi fa supporre che quest'ultima decisione sia stata presa all'improvviso. E qui farò notare come sia anche indispensabile che il Governo si munisca d'una legge a questo riguardo, giacchè si occupa pure il terreno ove si sono gittate le fondamenta dello spedale militare.

Nel tempo trascorso si commise un grave errore collocando lo spedale militare in quella località lontana dai quartieri: errore che fu pagato dalla nazione essendosi inutilmente spese 500 o 400,000 lire, ed ora che corre voce sia intenzione del Governo di portare la maggior parte delle nostre caserme nella cittadella, e che viene appunto il caso di valersi delle opere fatte per lo spedale militare, sentiamo invece che il Governo l'alienerà senza una legge.

Mi pare adunque, senza più proseguire, di aver abbastanza convinto la Camera ed il Ministero stesso, che esso non può mantenere la promessa fatta di esonerare gli oblatori di porta Susa e di Valdocco della loro offerta, e che esso non può assumersi l'incarico di riempire la deficienza di questa somma senza una legge. Mi pare egualmente che il Ministero possa

essersi fatto persuaso che, ancorchè non possa ad esso mancare il voto della Camera per togliere di mezzo la cittadella, questo non si potrà fare senza ottenerne per legge l'autorizzazione. Il rimedio solo che, a mio avviso, vi sarebbe per ovviare agli scogli nei quali il Ministero si è voluto gittare, sarebbe quello di adottare (e qui noti la Camera che non intendo parlare della violazione fatta alle condizioni imposte dalla legge 11 luglio 1852 per le quali però può chiedere un *bill d'indennità* alla Camera) la proposta dell'onorevole Sineo, di avvicinare cioè il più possibile al ponte Mosca lo scalo sussidiario di questa ferrovia. Allora, siccome gli interessati a quest'opera potrebbero concorrere nella spesa, questi potrebbero in parte esonerare quelli di porta Susa senz'altro ne ridondasse aggravio allo Stato.

Ma qui il signor ministro Paleocapa risponde: voi volete togliermi la bella vista di una linea retta.

Perchè dunque il signor ministro l'anno scorso, quando ha accettato l'articolo di legge che non è mai troppo ricordato, non ha fatto aggiungere alle tante condizioni ivi espresse anche quella della eurtimia? Se ciò non ha fatto è perchè credeva che questa non potesse mai essere ragione d'aver peso a petto di ben più gravi considerazioni. Può dunque farne a meno anche oggi.

Nota poi che tutte le parti interessate venendo soddisfatte mercè la collocazione di questi due scali, il ministro non troverebbe più opposizione, e presentando un progetto di legge per l'alienazione dei terreni della cittadella, questa legge, perchè più da nessuno oppugnata, in due giorni potrebbe essere presentata e votata. In questa proposta il Ministero non può vedere un atto d'opposizione, ma bensì di conciliazione; tocca ad esso il coglierla, non a me il farne specifica proposta.

Ove ciò non venga accettato, io mi riassumerò in questi termini:

In merito alle violazioni dell'articolo di legge 11 luglio 1852, che si potrebbe trovare, e delle quali non mi farò giudice, io credo che non sia questo il momento di domandarne conto al Governo; verrà tempo in cui si vedrà se la responsabilità ministeriale sia o no una verità.

In merito alla seconda parte, cioè alle due violazioni della legalità e della costituzionalità, mi basti averle fatte presenti al potere esecutivo perchè non possa servirgli di scusa il silenzio della Camera quando sarà obbligato tardi o tosto a domandare un *bill d'indennità* per tali violazioni.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Risponderò poche parole a quanto disse il preopinante sul merito tecnico della scelta fatta, lasciando all'onorevole mio collega il ministro delle finanze di rispondere alle fatte eccezioni di lesa economia e di violata legalità e costituzionalità nel procedere del Governo. (*Si ride*)

L'onorevole deputato Mellana, mettendosi in contraddizione con sè stesso (almeno così mi pare), disse: poichè venite ora a dimostrarci i pregi del nuovo collocamento dato allo scalo, perchè non avete fatto prima quella scelta che, vi avrebbe procacciata gloria, invece di acquistarvi la fama di eremita di Valdocco pella vostra insistenza nel voler fare ivi lo scalo? (*Viva ilarità*)

Io gli risponderò francamente: non creda punto che io abbia dimesso la prima idea che la sede di Valdocco fosse opportunissima per questo scalo. Se vi ho rinunciato, si è perchè ho dovuto convincermi che l'opinione pubblica, la quale io sono avvezzo a rispettare, non vi era favorevole.

Ora non verrò al certo ricordando qui i motivi pei quali io credeva quel sito appropriatissimo al collocamento di questo scalo, chè sarebbe ciò affatto intempestivo e superfluo; dirò bensì che è cosa importantissima il conservare il progettato rettilineo di via ferrata non solo per la bella visuale, come egli dice, ma perchè tutti sanno che all'avvicinarsi di una stazione di grande movimento, è vantaggio essenzialissimo l'averne un rettilineo molto esteso, perchè tutti conoscono come sovra un terreno che corre fra due fiumi sia importantissimo conservare, per quanto si può, una linea retta, onde poter porre i ponti che li varcano sulla medesima linea: finalmente perchè, come già dissi, questo rettilineo avrebbe il sommo vantaggio di non alterare punto il divisato piano di ingrandimento della città, e di tagliare perpendicolarmente tutte le contrade già tracciate, in guisa che non occorrerebbero se non che alcune modificazioni nell'ampiezza degli isolati.

Questi sono i motivi essenziali rispetto all'utile della città e rispetto agli interessi della società, a cui sono associati i vantaggi della prontezza, della facilità e sicurezza di esercizio che si ottenne con questo rettilineo prolungandolo sino a che con una sola ed amplissima curva si vada a comunicare con lo scalo di porta Nuova. E qui farò un'altra osservazione relativamente all'economia della spesa.

L'onorevole Mellana dice: come si ottiene un'economia, se si fanno 2 chilometri di strada ferrata di più? Io gli farò osservare che sarebbero due chilometri di più, se volessimo mettere la stazione in un luogo qualsiasi, senz'altro riguardo di sorta. Ma chiunque voglia por mente agli interessi rilevantissimi che richiedono una pronta e facile comunicazione della strada ferrata di Novara colle provincie poste sulla sinistra del Po non solo, ma di tutta la Lombardia colla Francia, riconoscerà che, se per tenere la ferrovia più corta di 2 chilometri si fosse posta la stazione al di là della Dora, necessariamente sarebbe riescita molto più costosa, perchè più lunga e più difficile la sua congiunzione colla ferrovia di Genova e della Savoia. La lunghezza reale della strada sarebbe stata ad un dipresso eguale, ma la spesa più grave e la perdita di tempo notevolissima.

Ora, tenendo conto del sistema completo di comunicazione per vie ferrate che si vuole stabilire, ed il quale consiste appunto in una continuazione della ferrovia dall'Italia settentrionale e da Genova alla Francia, si vedrà facilmente che la spesa non è punto più grave, che anzi è la minima che possa farsi coll'adottato scalo.

Egli dice ancora che noi aumentiamo la spesa, perchè l'appaltatore ha assunto a suo rischio e pericolo le opere sino alla Stura, e invece eseguirà il resto a misura.

Prima di criticare il contratto che sarà per fare l'amministrazione pell'eseguimento di queste nuove opere, sarebbe a desiderarsi che si avesse un'idea chiara e precisa del vero stato delle cose. Questo è ben diverso da quanto sembra darsi a credere l'onorevole Mellana.

Non è punto vero che l'appaltatore assumerà a misura l'esecuzione delle opere di cui si tratta; esso ha stipulato un contratto à forfait col Governo per la costruzione della strada fino alla Stura, perchè fino a quel punto soltanto era determinato il lavoro che doveva fare, nè si poteva pretendere di più.

I patti stabiliti coll'impresario sono questi che, quando sarà decisa la stazione, si stabiliranno le opere da eseguirsi, e si terranno le stesse norme e gli stessi principii con cui fu fatta la valutazione della restante linea al di là della Stura.

Fissata tra il commissario tecnico governativo e l'imprenditore la somma sulle basi del capitolato, si determinerà de-

finivamente l'importo di questo tronco; il quale sarà assunto dallo stesso impresario à forfait, come tutto il resto.

Spero adunque che l'onorevole Mellana si persuaderà che l'amministrazione non ha trattato colla leggerezza che egli vorrebbe supporre quest'importante pratica.

Ora io lascio all'onorevole mio collega ministro delle finanze l'incarico di rispondere sull'irregolarità, illegalità e incostituzionalità dell'atto del Governo.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Sineo.

SINEO. Io insisto sui due punti che formano oggetto delle mie osservazioni.

Io vorrei che il Ministero, giacchè ha dichiarato di volere tener conto del voto del municipio, si persuadesse che il voto del municipio è appunto di vedere totalmente spianata la cittadella; che questo è stato il principal motivo che produsse quella maggioranza nel Consiglio a cui accennava il signor ministro: ecco i termini della deliberazione che era proposta da uno dei membri del Consiglio:

« Il Consiglio appoggia anche questa deliberazione (quella di fare lo scalo nella cittadella o siti adiacenti) sul riflesso che lo crede cosa conforme al voto della generalità degli abitanti, e dovrebbe all'occorrenza proporre al Governo del Re che la cittadella di Torino cessi di essere un'offesa alla città di Torino, come si è già praticato per il Castelletto di Genova. »

E non altrimenti si prescindette da questa deliberazione formalmente proposta, salvo sulle osservazioni dell'onorevole consigliere municipale Galvagno, il quale disse che, chiedendosi lo stabilimento dello scalo nella cittadella, se ne chiedeva con ciò implicitamente la demolizione.

Come scorge la Camera, il principale scopo del municipio era quello di vedere spianata la cittadella, alla quale, è vero, come diceva il signor ministro dei lavori pubblici, che si rannodano tempi di gloria pel nostro paese, tempi in cui la nostra popolazione, sotto il rapporto dello spirito nazionale, dimostrò ciò di cui era capace; ma la sua divozione fu male remunerata con la costruzione della cittadella e colla perdita dell'antica libertà.

Questo certamente fu un lamentevole esempio, e la storia severa e scevra dall'adulazione, non può qualificarlo che come una specie di tradimento. (*Rumori*)

Io credo dunque che, se realmente si vuole assecondare il voto del municipio bisogna far scomparire questa infausta cittadella, la quale ridotta come si troverebbe dall'attuale disegno del Governo, non servirebbe contro il nemico, ma sarebbe ancora minaccievole contro la città. Se invece si spianasse realmente, si avrebbe il più bel sito per allargare e ri-quadrare la città. L'onorevole ministro dei lavori pubblici, si riferisce al piano d'ingrandimento approvato dal municipio; ma questo piano è stato precisamente imposto dalla necessità, perchè esisteva la cittadella, perchè il Governo, non aveva mai voluto aderire allo spianamento di quella costruzione eterogenea.

Quando non si poteva costruire dalla parte della cittadella, bisognava cercare altri siti; bisognava fare un piano d'ingrandimento secondo le circostanze, ma una volta che ci sia quel largo spazio di libera costruzione, con cui la città ripiglierebbe la sua naturale riquadratura, non ci sarebbe più nessun motivo per conservare il piano adottato in prima.

Giustamente il Governo ha posto nel decreto la necessità di prendere gli opportuni concerti col municipio di Torino, per le modificazioni del piano d'ingrandimento, ed ecco che queste modificazioni corrisponderanno ai voti del municipio e della popolazione, quando sarà libero lo spazio della citta-

della, ed i terreni messi in commercio potranno indennizzare largamente il Governo delle spese anche di nuove costruzioni di edifizii pel casermaggio; valore che non dipenderà tanto dallo scalo, quanto dall'essere quel sito il più adatto alle costruzioni; è uno stato di violenza quello che condusse a fabbricare più verso ponente e che indusse il municipio ad acconsentire un ingrandimento da quel lato.

Ma non mi soffermerò di più su quest'argomento, perchè mi sembra che al cospetto del Ministero, della Camera e della nazione siffatte osservazioni siano bastevoli per chiarire l'opportunità che il municipio sia novellamente consultato.

Vengo ora alla stazione alla sinistra della Dora. Se essa si pone alla distanza di 1200 metri, egli è evidente che s'incontrano le difficoltà e gli inconvenienti contro i quali da sì lungo tempo si reclama, e massimamente quelli dei quali il Ministero teneva sì gran conto quando si riferiva al voto del Consiglio di sanità.

Che cosa diceva quel Consiglio? Che non conveniva promuovere la fabbricazione nè a Valdocco nè oltre Dora. Ora io affermo che, se voi manterrete quel rettilineo di cui parlò il signor ministro dei lavori pubblici, favorite appunto la fabbricazione a Valdocco ed oltre Dora per uno spazio di 1200 metri.

Si sa che dove v'è una stazione, sia essa principale, sia sussidiaria naturalmente non è al di là di essa, ma al di qua che si promuove la fabbricazione. Si promuove cioè la fabbricazione laddove è stabilito un passaggio frequente, dove si può sperare un facile smercio a favore dei piccoli commercianti ed industriali. Adunque voi volete favorire la fabbricazione tra il ponte Mosca ed uno spazio situato al di là del medesimo ad una distanza di 1200 metri nella direzione di Lanzo.

In ciò voi commettete evidentemente un grande errore; voi violate precisamente quei voti di cui dite volere tener conto. Se si farà una stazione in quel sito, sarà posta precisamente dirimpetto a Valdocco, cosicchè facendo un piccolo ponte sulla Dora si avrà un risultato eguale a quello che si avrebbe collocando la stazione direttamente in Valdocco. Sarà così favorita la fabbricazione non solo per lo spazio di mezzo miglio al di là del ponte Mosca, ma anche in Valdocco, e doppiamente sarà violato il voto del Consiglio sanitario. Se invece vi avvicinate al ponte Mosca eviterete di dare un incentivo alla fabbricazione sì in Valdocco che oltre Dora.

Se collocate lo scalo sussidiario alla distanza di 1200 metri dal ponte Mosca, lederete molti interessi e molti diritti, perchè non si può negare che quando da secoli un determinato rione gode di un certo movimento d'affari, non si può un tal movimento sopprimere per cause artificiali e repentine, le quali non siano giustificate da una stringente ragione di utilità pubblica. Ciò sarebbe non solo sconveniente, ma, a mio avviso, sarebbe assolutamente ingiusto: io domando se per qualche convenienza secondaria si trasferisse la capitale da una città all'altra, non sarebbe questo considerato come un'ingiustizia.

Non è mai venuto in capo a nessuno di trovare che Parigi, per esempio, non è bastantemente centrale, e che bisogna cercare un luogo più centrale per fabbricarvi una capitale. Sarebbe certamente più comodo per tante parti della Francia avere la capitale più vicina; ma non sono mutazioni che in nessun paese si ammettano così facilmente; non si toglie il possesso d'un avviamento quale si è quello d'una capitale senza gravissime ragioni. Così se qualcheduno proponesse di portare la capitale nostra a Casale tutti vi ripugnerebbero, anche i deputati che appartengono a quella bella città. (Ila-rità)

Ciò che si dice di un'intera città bisogna dirlo d'una parte della medesima, quando si tratta d'una popolazione di 30 o 40,000 anime. Porta Palazzo merita tutti i riguardi che si avrebbero ad un'intera città. Per una città di 15 o 20,000 anime che si trovasse lungo il corso di questa ferrovia, non si farebbe un'inflessione di 300, 400 anche di 1000 metri? Non se ne potrà dunque fare una neanche piccolissima, trattandosi di non togliere l'avviamento ad una parte di Torino ove abita una considerevolissima popolazione? Se voi avvicinate la stazione sussidiaria al ponte Mosca, tutto è salvato; non sarà certamente assicurato a porta Palazzo l'avviamento antico, perchè non è dichiarato con questo decreto che non si faranno più altri ponti sulla Dora. Naturalmente, quando si farà un ponte sulla parte superiore della Dora verso la regione di Valdocco, o tra Valdocco e porta d'Italia, l'avviamento che è cagionato dalla concorrenza della parte occidentale e settentrionale della provincia, sarà tolto a porta d'Italia. È stato calcolato che un ponte sulla Dora nelle vicinanze di Valdocco toglierà necessariamente a porta d'Italia il 40 per cento dei suoi attuali avventori; e se togliete ancora l'intero avviamento portato dalla strada reale, cui verrà surrogata la ferrovia, essa resterà interamente abbandonata.

L'avviamento di porta d'Italia è composto di due linee principali, di quella di Lanzo e della strada reale; se l'avviamento della linea di Lanzo è tolto per mezzo di un ponte sulla Dora, e quello della strada reale è tolto per mezzo della ferrovia, evidentemente la porta d'Italia sarà quasi deserta. Ora se ci fossero gravi motivi per così operare, si dovrebbe cedere a questa necessità; ma quando si tratta soltanto di una linea retta o curva, mi sembra che questo motivo non sia sufficiente.

Il signor ministro diceva che il rettilineo è più importante vicino alle città.

Questo è un errore. Non è necessario essere uomo dell'arte per andar convinto che il rettilineo ha minore importanza a misura che la strada si avvicina ad una stazione. Diffatti quando le locomotive si avvicinano alle città o se ne allontanano, vanno più lente, e quando è più lento l'andamento sulla ferrovia, egli è meno importante l'averne una linea retta. La linea retta è di maggiore importanza precisamente in quei punti in cui è più rapido il corso delle locomotive. Qui certo nessuno propone di ammettere linee le quali possano imbarazzare il rapido corso delle locomotive. Si tratta di fare una linea curva secondo le regole dell'arte, la quale faccia sì che a porta Italia non sia tolto il suo naturale avviamento.

Se si fosse addotto qualche grave motivo per ostare all'adozione di questa linea curva, allora si dovrebbe cedere; ma nessuno ne fu esposto.

Ammettendo la curva, si abbrevia la strada alla maggior parte degli accorrenti, i quali hanno le loro relazioni colla parte settentrionale della città; si procura cioè una strada più breve al maggior numero de'viaggiatori; l'interesse del maggior numero deve sempre prevalere a quello del numero minore.

Non veggo dunque motivo per insistere sul rettilineo. Ed il rettilineo poi, lo ripeto, e su ciò domando l'attenzione della Camera, è da evitare, perchè, come diceva poco fa, non bisogna promuovere la fabbricazione tra il ponte Mosca e la strada di Lanzo; non bisogna creare una nuova città della lunghezza di 1200 metri fra il ponte Mosca e lo scalo sussidiario, come non bisogna neppure creare una nuova città tra questo scalo e la parte alla destra della Dora. Convieni che l'uno e l'altro scalo portino i viaggiatori alla parte attual-

mente fabbricata; voi non dovete promuovere una fabbricazione artificiale; dovete lasciare che la città prenda uno sviluppo naturale, e non invitar a fabbricare nè da un lato, nè dall'altro.

Ecco ciò che è ragionevole, ecco ciò che avete fatto per porta Nuova, ecco ciò che si deve fare anche dagli altri lati, ecco perchè io credo si debba insistere su questo punto.

La costruzione di questo scalo sussidiario è stata dettata da un'evidente ragione di convenienza, di utilità e di giustizia: ma bisogna essere conseguenti.

Con questi due scali uno collocato a porta d'Italia, l'altro a porta Susa, si ha riguardo realmente a tutti gli interessi, a tutti i diritti; se per contro i due scali dovranno entrambi servire a porta Susa, e nè l'uno nè l'altro a porta d'Italia, allora voi conculcate interessi legittimi che la legge voleva protetti.

PRESIDENTE. Il ministro delle finanze ha facoltà di parlare.

CAVOUR, *presidente del Consiglio e ministro delle finanze.* Io non entrerò nella questione tecnica, svolta dagli onorevoli preopinanti, ed alla quale ha già risposto il mio onorevole collega il ministro dei lavori pubblici, dirò soltanto che, giudicando semplicemente col lume del buon senso, anch'io ho creduto che dal lato tecnico fosse più opportuno lo stabilimento dello scalo a porta Susa sugli spalti della cittadella.

Tuttavia confesserò che ho dovuto preoccuparmi moltissimo della questione finanziaria, preoccuparmi cioè del come risolvere l'intricato problema, in modo che riuscisse più vantaggioso alle finanze dello Stato.

La Camera comprenderà di leggieri come essendo io ministro delle finanze, questa considerazione dovesse avere sopra di me una maggior importanza di tutte le altre. Certamente se io avessi creduto che dal lato economico altra località fosse stata da preferirsi, non avrei pensato che l'interesse solo delle finanze avesse potuto consigliare una soluzione contraria agli interessi generali; ma, lo ripeto, reputando io che dal lato tecnico fosse conveniente, ho potuto occuparmi senza scrupolo della questione finanziaria. Il demanio era interessato in due modi alla determinazione dello scalo, prima come proprietario di vastissimi terreni nel centro di Torino, in secondo luogo come proprietario della strada ferrata da Torino a Genova.

In questa seconda qualità il demanio aveva due interessi al collocamento dello scalo; il primo era di avvicinare per quanto fosse possibile i due scali, onde più facile riuscisse il servizio tra l'una e l'altra stazione. Evidentemente, siccome vi sarà un gran movimento di mercanzie e di viaggiatori da una strada all'altra, era conveniente che questo movimento si facesse nel modo il più economico e il più pronto.

Il secondo interesse è direttamente pecuniario. La Camera ricorderà che nella legge sulla ferrovia di Novara fu stabilito che la spesa di congiunzione degli scali delle due ferrovie sarebbe sopportata metà dallo Stato e metà dalla società. Ora è evidente che, quanto più si avvicinano i due scali, tanto più si promuove l'interesse delle finanze; e sotto questo aspetto la posizione degli spalti della cittadella era la più conveniente per le finanze. Lo scalo della cittadella sarà distante da quello di porta Nuova di 3 o 4 mila metri, e non v'ha mestieri di opere d'arte di sorta per fare la congiunzione. Lasciando anche da parte il progetto di porta Palazzo, se si fosse adottato uno dei due progetti di Valdocco o di porta Susa, solamente per fare la congiunzione, sarebbero state necessarie varie opere d'arte e specialmente la sottovia alla strada di Francia,

opera di qualche rilievo, quando all'incontro dagli spalti della cittadella si va a porta Nuova con un tratto cortissimo calcolato, non in modo definitivo, ma tuttavia con qualche esattezza, a non più di 400,000 lire di spesa. Quindi la parte che toccherà allo Stato non oltrepasserà le 200,000 lire, quando invece, collocando lo scalo altrove, la parte dello Stato sarebbe più che doppia.

Mi si dirà che i proprietari di porta Palazzo si obbligavano a pagare la differenza tra la congiunzione collo scalo di porta Nuova dello scalo di Valdocco e di porta d'Italia.

Prima di tutto questa sottomissione sottoscritta colla massima buona fede sarebbe stata di una esecuzione difficilissima; accertata anche qual fosse la maggiore spesa, vi sarebbero sempre state molte difficoltà; d'altronde essa si riferiva a Valdocco, e la congiunzione di Valdocco e porta Nuova avrebbe costato molto di più della congiunzione portata dalla deliberazione ministeriale.

Dunque, ripeto, il collocamento dello scalo sugli spalti della cittadella assicura un'economia allo Stato per lo meno di 200 mila lire; e certamente lire 200,000 non sono da dispregiare.

Vengo alla questione dello Stato come proprietario di terreni.

La Camera sa che tutti i terreni della cittadella sono terreni demaniali, e che sul miglior impiego da farsi di queste proprietà esistono due opinioni: alcuni vorrebbero che la cittadella fosse distrutta, e che tutti i terreni fossero posti in vendita; altri invece credono, e questa è l'opinione del mio amico il ministro della guerra, che convenga alienare tutti gli spalti; e non conservare che il terreno che forma il corpo della piazza, e fabbricare su questo terreno delle caserme, e vendere poi quelle caserme che trovansi poste nei vari altri siti della città.

A mio avviso, questo secondo sistema può dare eguale, se non migliore, risultato finanziario che non quello di spianare la cittadella, e poi vendere i terreni, poichè conviene avvertire che lo spianamento costerebbe una somma di rilievo, mentre con questo sistema non si spende altro, salvo che per la costruzione delle caserme, per le quali si ha un compenso nel prezzo delle altre che si venderanno.

Ma lasciamo da parte questa questione che si scioglierà nell'avvenire, e non teniamo verun conto dell'interno della cittadella, e parliamo solo degli spalti che siamo d'accordo di vendere, anche coll'onorevole mio amico, il ministro della guerra: questi spalti costituiscono una superficie di molta considerazione.

Il Governo per assecondare gli eccitamenti della Camera, e aggiungerò anche quelli speciali dell'onorevole deputato Mellana, si è determinato sin da quest'anno di dar principio a questa vendita, ed è venuto a chiedere alla Camera l'autorizzazione di alienare una parte notevole di questi spalti, quella parte appunto ove sarà collocato lo scalo.

Fu autorizzata la vendita di otto ettare e diciassette are, corrispondenti a ventidue giornate, che è la parte settentrionale di detti spalti, e che queste otto ettare e diciassette are furono stimate dai periti del demanio nella somma di lire 1,698,000.

Vediamo ora che cosa si può sperare dalla vendita di questi spalti, quando siasi collocato lo scalo nel sito determinato dal decreto reale. Qui, poichè i terreni si negoziano ancora nell'antica misura, debbo chiedere alla Camera la facoltà di violare la legge sui pesi e misure, per fare il calcolo in misura antica.

Otto ettare e 18 are fanno, come dissi, 22 giornate di Pie-

monte. Io non voglio supporre che si vendano i terreni nelle vicinanze dello scalo di Novara allo stesso prezzo a cui si sono alienati i terreni circostanti allo scalo di porta Nuova.

È noto che siffatti terreni sono stati venduti al prezzo di lire 2000 la tavola, e così a 200 mila lire la giornata, e che coloro che li hanno rivenduti ne ritrassero ancora un lucro maggiore. Per dir vero, io non spero che si possa ottenere simile prezzo a porta Susa, ma non stimo di esagerare affermando che se ne otterrà almeno quello di 150 mila invece di 200 mila. Or bene, anche facendo tale riduzione, queste 22 giornate darebbero il prodotto di tre milioni e 500 mila lire; e questo guadagno certamente non è lieve.

Ma ciò non basta. Giova avvertire che vi sono ancora degli spalti dei quali non si è chiesta la vendita, perchè sono nella parte occidentale della cittadella, e, se non si collocava la stazione nel sito in cui si divisava di edificare lo spedale militare, non erano per ora fabbricabili. Ciò posto, vi sono parecchie giornate di terreno che acquistano immediatamente un gran valore, e quindi si ricava un profitto forse di un milione.

La Camera dunque può scorgere che il Governo il quale farà un guadagno di 200 o 300 mila lire nella strada di congiunzione, ed inoltre un lucro di un milione e 600 mila lire, nel valore di terreni la cui vendita è già autorizzata, verrà poi a guadagnare forse ancora un milione se non di più per l'alienazione di un terreno, del quale non pensava e non poteva sin qui pensare di espropriarsi, perchè non si trovava ancora in condizione di terreno fabbricabile; quindi il profitto che il demanio ritrae da questa determinazione si può calcolare per lo meno a 5,000,000. Questa considerazione, lo ripeto, ha avuto un gran peso nelle mie determinazioni.

Il deputato Mellana concede che possa essere opportuno pel demanio di collocare lo scalo alla cittadella: ma avete, ci dice egli, in quest'affare commesso molte incostituzionalità. La prima consiste nel vendere un terreno che non è ancora vendibile, e nell'assumere sopra di voi la gravissima responsabilità di distrurre la cittadella: è vero che io volevo attenerla, soggiunge egli, anzi ne ho preso l'iniziativa, ma io volevo conservare alla Camera questa gloria di compierla, e non a voi.

Ma l'onorevole deputato Mellana dimentica che egli in questa Sessione nel mese di aprile ha votato in favore di un progetto di legge col quale si autorizzava il Governo a vendere 22 giornate non solo degli spalti, ma persino di una parte delle controscarpe ed anche di una mezza luna che, mi pare, il ministro della guerra aveva abbandonato. Per la distruzione di queste opere la cittadella non può più al certo considerarsi come cittadella, poichè un cortile cinto di mura non può chiamarsi con tal nome. Si vede adunque che il principio dietro cui il Ministero ha preso la determinazione che gli si rimprovera dal deputato Mellana era già sancita dalla Camera.

La seconda illegalità da voi commessa, dice l'onorevole Mellana, consiste in ciò che nei motivi del decreto reale, per lo stabilimento dello scalo, è detto che si terrà conto delle 500,000 lire che hanno promesso i proprietari di porta Susa e Valdocco, nel beneficio del demanio. Osserverò all'onorevole deputato Mellana che noi abbiamo parlato coll'appoggio della legge. La legge sull'espropriazione forzata stabilisce che, nel determinare il valore dei terreni occupandi per ragioni d'espropriazione forzata, si dovrà tener conto del maggior prezzo che acquista l'immobile. Ora, quando verrà dimostrato che l'immobile demaniale aumenta d'un milione e mezzo di valore, per non tener conto delle altre considera-

zioni secondarie, evidentemente noi dovremo dare a minor costo i terreni sui quali si collocherà la stazione; questa concessione che faremo sul prezzo formerà il compimento delle 500,000 lire, quindi io credo che non vi sia niente d'illeale.

Finalmente il deputato Mellana disse: voi dovevate, prima di determinare l'alienazione di questi terreni, venire a chiedere il voto della Camera.

Risponderò che la massima parte della stazione è compresa nelle 22 giornate delle quali ragionavo; tuttavia, non essendovi ancora un piano definitivo di questa stazione, è probabile che questo piano si estenda alquanto verso mezzogiorno, ed alquanto verso mezzanotte sopra terreni non compresi nella legge a cui accennavo, ma egli è evidente che quando questi terreni debbono essere alienati per utilità pubblica, in tal caso il demanio cade nella condizione di tutti gli altri proprietari.

Nè vale il dire che qui l'utilità pubblica dipende dal demanio; poichè allora sarebbe tolta al Governo la facoltà di dichiarare d'utilità pubblica qualunque opera che direttamente o indirettamente toccasse una proprietà demaniale. L'opposto accade tutti i giorni, e ne darò un esempio. Pochi giorni sono ho dovuto liquidare una indennità dovuta dalla società della ferrovia di Savigliano che aveva occupato due o tre giornate di terreno demaniale.

Io ho fatto fare i relativi incumbenti, ed ho chiesto alla società il pagamento di questa indennità, sebbene fosse il Governo che aveva approvato il piano della stazione. Questo piano portava l'occupazione di alcune giornate demaniali, le quali sono state espropriate col metodo ordinario, cioè si sono fatti per questa espropriazione gli incumbenti che si sarebbero fatti per quella riflettente un semplice proprietario, ed io non ho creduto necessario, lo dico schiettamente, di venire alla Camera a chiedere l'autorizzazione di alienare queste giornate di terreno occupate per motivo di pubblica utilità. Qui mi pare che siamo nella condizione identica, e che quindi l'onorevole Mellana a torto abbia sostenuto che, come era il Governo che determinava l'utilità pubblica, non poteva più il demanio essere espropriato senza una legge. Questa mi pare una soverchia sottigliezza legale.

Parmi di aver sufficientemente risposto per quanto riguarda la questione costituzionale, e di aver dimostrato che dal lato finanziario la determinazione del Governo è altamente favorevole agli interessi dello Stato.

Il Governo lamenta di non aver potuto soddisfare tutti gli interessi privati, quantunque sia convinto d'aver fatto quanto stava in lui col determinare due stazioni. Io desidererei ardentemente che, senza violare le leggi dell'arte, si potesse ancora avvicinare un po' più quella stazione a porta d'Italia, poichè, io lo ripeto, ho provato anch'io un vero dispiacere nel vedermi astretto ad adottare una determinazione che feriva molti interessi meritevoli di grande considerazione, interessi che certamente non si possono in verun modo chiamare col nome di diritti, ma che pure sono meritevoli, come dissi, di molti riguardi.

Tutto quello che si potrà fare, assicuro la Camera che il Governo lo farà molto volentieri perchè questi interessi abbiano quella maggiore soddisfazione che è compatibile con quanto debbe dominare tutti gli interessi particolari, cioè l'interesse generale.

PRESIDENTE. Darò lettura alla Camera dell'ordine del giorno proposto dal deputato Sineo:

« La Camera, raccomandando al Governo di avvicinare il più che sia possibile al ponte Mosca la stazione sussidiaria decretata sulla sinistra della Dora, passa all'ordine del giorno. »

Voci. Ai voti! ai voti!

LANZA. Domando la parola sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Il deputato Mellana parla egli pure sull'ordine del giorno?

MELLANA. Parlerò io pure sull'ordine del giorno, se la Camera non vuol chiudere la discussione. Osservo però che non ci sono grandi lavori all'ordine del giorno, e che si potrebbe...

PRESIDENTE. Mi scusi; all'ordine del giorno ci è ancora una legge e la relazione di petizioni.

Voci. Parli! parli!

MELLANA. Risponderò brevemente ai due onorevoli ministri. L'onorevole signor presidente del Consiglio sente dolore di non aver potuto soddisfare agli interessi dei proprietari di porta Palazzo; eppure egli meno di ogni altro dovrebbe sentirne dolore, perocchè era esso che già li minacciava fin nella seduta del giugno scorso quando proponeva che lo scalo non doveva essere che alla destra della Dora.

Innanzitutto però mi occorre di rispondere all'onorevole signor ministro dei lavori pubblici il quale diceva che prima di far osservazioni bisognava essere edotti di ciò che faceva l'amministrazione. Esso trovava a ridire su quanto io affermava che, cioè, gli attuali appaltatori della ferrovia tra Novara e Torino non trovavano discaro che si facessero maggiori lavori dal ponte della Stura alla stazione di Torino, in quanto che io soggiungeva che per queste opere essi sarebbero stati pagati a misura, quando invece le altre opere le avevano avute a cottimo.

Prego il signor ministro dei lavori pubblici di osservare che volendomi dare una lezione, cadeva egli stesso nell'errore di far conoscere che era vera la mia asserzione. Difatti che cosa egli ci ha detto? Ci ha detto che non si poteva dare a cottimo o à *forfait* un'opera che non era ancora determinata, ma era già inteso che queste nuove opere, fattane la misura, si sarebbero ad esso concesse coi prezzi e colle condizioni a cui si era data l'altra. Dunque sta sempre il fatto che queste opere saranno date dietro misura, e quindi sta la mia argomentazione, che cioè gli appaltatori trovavano molto conveniente che le opere a farsi fossero aumentate.

Riguardo poi alla seconda osservazione del signor ministro circa l'economia che si era ottenuto un risparmio nella scelta da essi fatta dello scalo, quella cioè di essersi diminuita la spesa della strada di congiunzione fra lo scalo della ferrovia di Genova e di Novara, essendosi avvicinato l'uno all'altro, io dirò che l'onorevole signor ministro dimenticava quello che non dimenticava il signor ministro delle finanze (sebbene io non accettai tutte le sue parole) che, cioè, vi era una sottomissione di proprietari di porta Palazzo i quali si obbligavano a pagare il soprappiù della spesa.

E qui noterò una diversità di operare nel Ministero. Dai proprietari di porta Palazzo, allorchè hanno fatto delle offerte, si è richiesta dal Governo una cauzione, e questa cauzione si volle in carte dello Stato...

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze.
No, no.

MELLANA. Se il signor ministro lo desidera, darò lettura dell'atto di sottomissione del comitato degl'interessati di porta Palazzo. Ecco le loro parole:

« L'infrascritto comitato fece rispondere immediatamente al signor ministro (si noti che questa è una pubblica dichiarazione fatta da quel comitato e mai dal Governo smentita), che era prontissimo a stipulare qualunque strumento che gli si fosse richiesto, e che i membri che lo componevano erano disposti a depositare del proprio in cedole dello Stato

la somma corrispondente alle promesse fatte dal consorzio che essi rappresentano. »

Il signor ministro dei lavori pubblici soggiunse allora che in quel brevissimo intervallo era stata fatta un'altra offerta: l'offerta cioè delle 500,000 lire da quei di Valdocco e Susa.

Io domanderò perchè a quelli di porta Palazzo si è chiesta una cauzione, e non a quei di porta Susa. Infatti ai primi deve essere stata chiesta perchè si dichiaravano pronti a darla.

E qui ritorno al grande argomento non contraddetto, che, cioè, quelli di Porta Susa non possono essere esonerati dalla sottomissione fatta delle lire 500 mila.

L'ordine della discussione mi porta appunto a rispondere al presidente del Consiglio sulla questione finanziaria. Egli diceva che artisticamente non essendo dubbia per lui l'opportunità della posizione dello scalo in vicinanza della cittadella, ha dovuto di necessità pensare alle finanze, a cui maggiormente incombe a lui di provvedere; ed ha veduto che collo scalo della cittadella, anzichè all'Aurora, vi era nella strada di congiunzione un risparmio di lire 200 mila anche a fronte della sottomissione dei proprietari di porta Palazzo. Ma io domando perchè in questa circostanza pensi a lire 200 mila, e non abbia riguardo alle 500 mila che si perdono nell'ospedale militare, ed al danno che si incontra collo sgravare dalle loro promesse i proprietari di porta Susa.

Qui il signor ministro credeva di confutare la mia osservazione dicendo che la legge di espropriazione provvede a che quando si espropria un fondo, se dalla espropriazione sente beneficio il rimanente della proprietà, il proprietario nel modo stesso in cui riceve l'indennità per l'espropriazione o per i danni che ne conseguono, deve pagare i vantaggi che da essa risente; io non ho mai voluto che lo Stato si esima dagli obblighi che incombono a tutti i proprietari, ma questo era un disposto della legge che i periti dovevano definire, ma non deve antecedentemente il Governo esonerare quegli altri che oltre all'essere obbligati per legge, vi sono per loro sottomissione, dire cioè che ricade a carico del Governo senza aspettare che i periti lo abbiano definito.

Il signor ministro poi dice che, essendosi votata l'alienazione di una parte degli spalti della cittadella, doveva questa ritenersi destinata ad essere soppressa. Questo io lo nego; in primo luogo questo si doveva esprimere nella legge con cui si domandava l'alienazione, e questo non si è dichiarato; mi appello poi alla lealtà del signor ministro della guerra se tale fosse il suo pensiero. Il Governo in allora non era entrato nella determinazione di far lo scalo in quella località, quindi non pensava risolutamente a smantellare la cittadella.

Astretto dalle domande mosse alla Camera e dal bisogno di danaro, si volle assentire a vendere gli spalti verso la città che guardano a settentrione; ma ciò non vuol dire che non si pensasse in allora a ritenere la cittadella come una corona esteriore.

Vede adunque il signor ministro che col voto dato dalla Camera non si accordava l'alienazione intiera della cittadella, mentre si richiedeva un voto della Camera affinché il Governo potesse disporre della medesima. Non mancherà certamente al Ministero questo voto, ma ciò non toglie che si possa dire incostituzionale l'aver esso assentito, senza essere premunito di una legge, all'alienazione, non solo dell'ospedale, ma a fatti che dichiaravano annullata la cittadella.

In quanto poi alle economie che si citano, io debbo osservare al signor ministro, il quale dice che costa molto il distruggere la cittadella, che in tutte le altre città dove vi sono cittadelle da distruggere, questa distruzione è sempre

proficua alle finanze, anzichè d'aggravio; ed in una città come Torino, con tanti edifici che sorgono, il dire che debba essere passiva la distruzione di quegli antichi muri, è dir cosa che da chiunque può essere negata, specialmente in una città dove la fabbricazione ha così grande sviluppo.

Io insisto quindi a rendere avvertito il Governo che i due fatti di esonerare quelli di Susa dalla sottomissione da loro fatta e quello di alienare un forte senza esserne autorizzato per legge sono violazioni dello Statuto.

Io persisto ad invitare il Ministero a che provveda, e provveda in tempo, alla legalità del fatto (fatta ragione ai giusti reclami degli interessati dello scalo sussidiario di porta Palazzo), presentando in pochi giorni una legge colla quale si faccia facoltà al Governo di espropriare lo Stato degli opportuni terreni dell'ospedale militare; e questa legge non può essere ritardata dalla Camera di vedere una volta risolta questa questione.

PRESIDENTE. Il deputato Lanza ha la parola.

LANZA. Mi restringerò a poche osservazioni, stante l'ora tarda, e stante tutti gli argomenti addotti già in questa discussione, che si può dire esaurita. Le mie osservazioni saranno in appoggio dell'ordine del giorno testè proposto dall'onorevole deputato Sineo.

Io dichiaro che, l'altro ieri, quando lessi il testo del decreto del Governo, col quale si stabiliva definitivamente lo scalo della ferrovia da Torino a Novara, io mi congratulai meco stesso, e con molti miei vicini, perchè a primo aspetto mi parve di vedere che il Ministero, dopo lunghi studi, avesse finalmente risolto un'ardua difficoltà quale era quella di conciliare tanti interessi così disparati, e che era difficile assai di mettere d'accordo: ma leggendo poi la relazione, io vidi che aveva precipitato il mio giudizio; e che, se la decisione del Governo in gran parte aveva corrisposto alle aspettative, sopra un punto però le aveva deluse. E qui intendo parlare della parte che riguarda il sito della stazione sussidiaria sulla sinistra sponda della Dora Riparia.

Il Governo, come lo dice nella sua relazione, ha avuto di mira, collo stabilire quella stazione la quale per sè costituisce sicuramente un aggravio all'amministrazione, di soddisfare per quanto gli era possibile i desiderii, e dirò anche, sino ad un certo punto, i diritti di una parte degli abitanti di questa dominante, e dei proprietari di case di quei rioni situati a settentrione, cioè dal Borgo Dora, come pure i quartieri che sono situati attorno alla piazza Emanuele Filiberto e che si estendono da quella sino al palazzo di Città.

È agevole il dimostrare che il Governo, il quale certo non posso pensare che abbia voluto illudere altri, illuse se stesso, imperocchè, se si stabilisse che la stazione sussidiaria a favore di tali quartieri sarà collocata ad una distanza di 1200 metri dal ponte Mosca, io non dubito di asserire che i risultamenti che gl'interessati bramavano, ed il Ministero si prometteva, sono al tutto illusorii.

Diffatti è d'uopo por mente che questi 1200 metri che sono forse in linea retta, qualora si debba seguire il corso della Dora, saranno 1500 o 1600. Aggiungasi ancora la distanza che si debbe percorrere dal ponte Mosca per arrivare nel centro dei quartieri pei quali fate tale conversione; si metta il centro, supponiamo, dalla piazzetta che è al di là della piazza Emanuele Filiberto, e dovrete aggiungere ad un di presso altri mille metri.

Ciò ritenuto, è chiaro che coloro che debbono recarsi in Torino per frequentare questi quartieri sono messi nel bivio o di continuare la strada ferrata al di là della Dora per andare a raggiungere la stazione principale di porta Nuova, op-

pure di percorrere il tronco di strada ordinaria della stazione sussidiaria sino al centro della piazza che dianzi accennava. Ciò stando, vedrete che essi verisimilmente preferiranno di continuare la strada di ferro per due chilometri di più, affine di giungere alla stazione principale e così trovarsi nel centro degli affari; si avrebbero adunque, come diceva il signor ministro, 1000 a 1200 metri. Ma chi sarà mai colui che per risparmiare 200 a 300 metri rinuncierà ad un tratto di strada che lo condurrà con maggiore celerità sino alla stazione principale?

Vedete dunque che la concessione che fate, invece di calmare questi interessi, li inasprirà maggiormente e si dirà che avrete cercato di illuderli e di aggiungere quasi il male allo scherno. Questa, lo ripeto, non credo sia stata la vostra intenzione, ma gl'interessi feriti ed esasperati sono facilmente inclinati ad interpretar male e, per quanto si può, non bisogna dar loro motivo a sinistre interpretazioni.

Procurate dunque, coll'accettare l'ordine del giorno del deputato Sineo, di evitare queste interpretazioni. D'altronde, quali motivi si sono addotti finora per sostenere che sia assolutamente necessario di fare questa linea continuatamente retta, di fare questa linea senza alcuna deviazione e condurla così sino al ponte Mosca? Ho prestato religiosa attenzione alle parole del signor ministro delle finanze, pronto ad arrendermi qualora egli avesse provato l'assoluta necessità di attenersi, per le regole dell'arte, a questa rettilinea, ma non intesi da lui che due ragioni, se pur sono ragioni. La prima è quella che si fonda sopra una maggiore euritmia delle nuove fabbricazioni. (*Il ministro fa segni negativi*)

La cosa è in questi termini, ne ho preso nota.

La seconda ragione è che qui si tratta d'un tronco di strada ferrata che deve sorpassare due fiumi a poca distanza. Io non penso di dovermi fermare sulla ragione d'euritmia, mentre non capirei in verità che per una ragione d'euritmia, d'abbellimento si dovessero sacrificare gravissimi interessi, e non dirò diritti acquisiti, ma almeno dei capitali impiegati che voi annullereste. Questo sarebbe un atto inconcepibile e di cui nessuno potrebbe certamente darsi ragione. Non si può dunque per questo motivo assolutamente rinunciare ad un maggiore avvicinamento, come propone l'onorevole Sineo col suo ordine del giorno, al ponte Mosca.

Rimane l'altra ragione.

È certamente utile non solo, ma ottima precauzione quella di evitare le curve, le deviazioni, quando si tratta di passare fiumi, tanto più vicino ad una città, ed ove nel nostro caso questo fatto sussistesse, sarebbe certamente follia il volere insistere nel pretendere che si desse una direzione viziosa alla strada, che si creasse un tronco difettoso, ciò che potrebbe poi recare dei danni gravissimi ed essere causa di disastri lagrimevoli.

Ma questa necessità è ciò che io nego; la deviazione che si desidera non richiederà certamente una curva d'un raggio talmente piccolo da impedire che si possa con tutta sicurezza percorrere. Del resto, come osserva l'onorevole Sineo, è regola generale che vicino alle stazioni si rallenta sempre il corso dei convogli, e questa regola è qui una necessità assoluta e già accertata, perchè voi dovetevi rallentare almeno per due chilometri prima d'arrivare alla stazione sussidiaria, dovetevi poi rallentare ancora, perchè, dopo la stazione sussidiaria, arrivando alla stazione principale, siete, per così dire, in mezzo a due stazioni, per modo che, se voleste anche andare con celerità, non vi sarebbe permesso; dunque questa ragione non sussiste.

Non essendovi per conseguenza ragioni di pubblica sicu-

rezza, non essendovi alcun motivo di vera utilità pubblica che impongano di attenersi a questo rettilineo, invece di cercare di adottare una linea curva, la quale si avvicini, per quanto sia possibile, al ponte Mosca, io credo che non si possa rifiutare questa concessione. Quindi esorto il Ministero, giacchè esso ha così bene risolto il quesito difficilissimo che gli era proposto di conciliare tanti interessi divergenti e che è arrivato a conciliarli pei quattro quinti, a procurare, sacrificando questo rettilineo, di ottenere il compimento di questo successo, col fare ancora per questo una concessione.

E notate, o signori, che la concessione che si fa in favore di questo quartiere si estende al massimo numero dei viaggiatori che percorrono quella linea. Ne volete una prova? Vedetela in tutte le petizioni che si sono presentate alla Camera da qualche tempo in qua a favore della stazione che è detta dell'*Aurora*, nelle petizioni di Settimo, di Chivasso, di Ivrea e di Biella, ed io sono persuaso che, ove si fosse ancora aspettato, avremmo avuto ancora più e più comuni che avrebbero domandato questa cosa. Ed è naturale che la massima parte dei viaggiatori di quelle provincie, i quali dovranno alimentare principalmente la strada ferrata da Torino a Novara, non per continuarla (intenda bene la Camera) ed andare a raggiungere lo scalo di porta Nuova, per proseguire verso Genova o verso Susa, la massima parte, dico, di questi viaggiatori, viene per fermarsi a Torino, per disimpegnare i suoi affari, ed ha interesse di non prolungare di due chilometri la strada.

Giacchè dunque mi pare d'aver scorto da alcuni cenni del signor ministro delle finanze che egli non è alieno di accettare l'ordine del giorno...

CAVOUR, *presidente del Consiglio e ministro delle finanze*. No, no.

LANZA... unisco le mie preghiere a quelle del deputato Sineo, onde il Ministero procuri di soddisfare a questi interessi, pei quali con tanta ragione si reclama questo atto di giustizia.

CAVOUR, *presidente del Consiglio e ministro delle finanze*. Mi duole che l'onorevole deputato Lanza sia caduto in errore. Io non posso accettare quell'ordine del giorno, perchè nei termini in cui è concepito, di cui ben non mi ricordo...

PRESIDENTE. Ne darò nuovamente lettura:

« La Camera, raccomandando al Governo di avvicinare il più che sia possibile al ponte Mosca la stazione sussidiaria decretata sulla sinistra della Dora, passa all'ordine del giorno. »

LANZA. Io propongo di dire: il più che crederà possibile » invece di « il più che sia possibile, » perchè l'intenzione si è di rimetterci nel Ministero onde procuri, per quanto sa e può, di soddisfare a questi interessi.

CAVOUR, *presidente del Consiglio e ministro delle finanze*. Mi scusi, bisogna che le decisioni del Parlamento siano chiare, per non mettere il Ministero e la società in una condizione difficile; dicendo « il più che sia possibile, » si prescrive evidentemente che si deve stabilire la stazione precisamente al ponte Mosca, perchè non è impossibile pervenire ad esso. Ma bisogna tener conto di tutte le considerazioni. Il Governo ha manifestato in faccia alla Camera la sua opinione apertamente, non spinto nè da voti, nè da una discussione appassionata, giacchè mi è di soddisfazione il dichiarare che il dibattimento d'oggi è stato condotto nel modo il più conveniente.

Il Ministero ha manifestato il desiderio di dare tutta quella soddisfazione che sarà ragionevole; ma, mettendosi la parola

possibile nell'ordine del giorno, il Ministero si trova nella massima delle difficoltà. Esso farà quello che crederà possibile compatibilmente cogli interessi anche della società; ciò è quanto può dichiarare. Se si dovesse fare una spesa notevolissima, io non credo che la Camera vorrebbe imporre questo sacrificio alla società.

Io non voglio entrare nella questione d'arte, ma faccio solo notare che, se si vuole costringere a fare una curva di qualche considerazione, bisogna costruire un ponte obliquo sulla Dora per raggiungere lo scalo di porta Susa; ora, un ponte obliquo costa sicuramente assai più che un ponte retto, e poi vi sono altre gravissime questioni, le quali tutte, se si inseriscono queste parole, porranno il Ministero in gravissime difficoltà.

Per potere sciogliere questo difficile problema dello scalo, il Governo ha avuto un certo coraggio. Egli era convinto della necessità di dover adottare una conclusione diversa da quella della Commissione d'inchiesta, e provava una certa ripugnanza nell'approvare una soluzione assolutamente contraria alle conclusioni di una Commissione nominata dal Governo stesso e composta di persone per le quali il Governo professa la più alta stima, si per rispetto ai lumi, si per rispetto al carattere; nulladimeno il Governo ha creduto di dover compiere a quanto egli considera come un dovere. Con quest'ordine del giorno si metterebbe in una condizione quasi altrettanto difficile, quanto spiacevole.

Io pregherei quindi la Camera a volersi accontentare delle dichiarazioni esplicite che il Ministero ha dato su questa spinosa questione.

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici*. Io aggiungerò una sola osservazione, ed è che bisogna considerare che la cosa si complicherebbe anche col sistema dell'ingrandimento della città deciso dal municipio. Come ho detto, quel rettilineo taglierebbe tutte le contrade direttamente, perchè non si possono colle strade ferrate fare le deviazioni che si praticano colle strade ordinarie; se non facciamo questo rettilineo, e se prendiamo un'altra direzione per far bene il passaggio della Dora, alteriamo notevolmente il piano della città.

Se la deviazione sarà possibile, si procurerà di farla; ma, se viene imposta al Governo questa condizione prima che sieno presi gli opportuni concerti col municipio e colla società, gl'imbarazzi si faranno forse maggiori di quelli in cui eravamo prima di prendere una decisione su questo scalo.

Aggiungerò ancora poche parole sulla convenienza di questo scalo suppletivo. L'onorevole deputato Lanza parlò esclusivamente dei viaggiatori che verranno a Torino; io invece tengo essenzialmente a calcolo tutto il movimento che si avrà sulla strada. Per questo movimento lo scalo sussidiario è opportunissimo, perchè tutta la parte esterna della città sarà in grado di servirsene con profitto. Oltrechè poi esso non sarebbe esclusivamente destinato per quei quartieri della città che sono dalla parte della Dora, ma anche pei paesi vicini. La valle di Lanzo e la Venaria hanno relazioni frequentissime coi paesi lungo la strada ferrata, e nel sito stabilito troveranno una stazione a loro vantaggiosissima, come la trovano tutti quelli che sono al di là di Borgo Dora.

Aggiungo finalmente che l'idea di spostare quello scalo non vuole esser accolta così leggermente, perchè sarebbe una cosa insignificante il trasferirlo per 50 o 100 metri; se poi si volesse spostarlo maggiormente, a motivo dell'obliquità con cui converrebbe girare nelle bassure della Dora, si entrerebbe in difficoltà così gravi, che non si potrebbero supe-

rare senza modificare notevolmente il tracciato della strada ferrata, con grave scapito dell'opera.

PRESIDENTE. Il deputato Bellono ha la parola.

Voci. Ai voti! ai voti!

BELLONO. Se la Camera vuol chiudere la discussione, io rinunzio alla parola; però io chiederei che mi fosse permesso di dire soltanto poche cose.

Voci. Parli! parli!

PRESIDENTE. Prima di tutto darò lettura dell'ordine del giorno proposto ora dal deputato Mantelli:

« La Camera, prendendo atto delle dichiarazioni del Ministero, passa all'ordine del giorno. »

BELLONO. Io sorgo ad appoggiare l'ordine del giorno del deputato Sineo, pregando tuttavia l'autore a volerne modificare alcune espressioni, onde esso presenti un senso più preciso e meno vago.

Quanto allo spirito ed alla vera portata di quest'ordine del giorno, credo che sostanzialmente tutti siano d'accordo nell'apprezzarlo; esso non implica la minima censura, anzi contiene l'approvazione della scelta fatta dal Ministero per la sede dello scalo; soltanto esprime, ed esprime molto modestamente, un semplice voto, l'accoglimento del quale ancora sarebbe subordinato alla risoluzione di un quesito tecnico da risolversi esclusivamente dal Governo.

Ora non credo che alcuno voglia contestare che, quando, senza gravi inconvenienti, fosse possibile il deviare il rettilineo della Stura al punto dello sbarco, in guisa che per un certo tratto piegasse ad oriente, e potesse avvicinarsi, non dirò di 100 o 200 metri, il che sarebbe invero poca cosa, ma di 300 o 400 metri al ponte Mosca, sarebbe certamente un beneficio notevole che conseguirebbe tutto il rione settentrionale ed orientale della città.

Certamente si può prevedere che forse vi saranno difficoltà in punto d'arte, ma, se queste difficoltà saranno credute abbastanza gravi da potersi contrapporre al beneficio che se ne spera per una parte importante della città, ciò vuol dire che rimarranno le cose come vennero proposte.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ci diceva testè che, in quanto a lui, la sua convinzione è sempre quale era un anno fa, che il luogo più opportuno per lo sbarco fosse Valdoceo, ma che tuttavia questa sua opinione egli l'abbia subordinata di buon grado all'opinione pubblica; ebbene, perchè la Camera ed il Governo non daranno ancora, circa la nuova questione che sorge, la stessa soddisfazione alla pubblica opinione...

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Non è l'opinione pubblica, è la sua opinione.

BELLONO. Il signor presidente del Consiglio dei ministri m'interrompe per dirmi che questa è la mia opinione individuale, ed io gli osservo che, nel sostenere che conviene, per quanto si possa, avvicinare questo scalo, purchè ciò si ottenga senza gravi inconvenienti e senza spesa soverchia, io credo in ciò di avere assenziente tutta la Camera.

Certamente che, se il Ministero avesse creduto che facilmente si avesse potuto avvicinare maggiormente al punto dell'Aurora la stazione secondaria che si vuol collocare alla sinistra della Dora, lo avrebbe fatto.

Ora adunque di che si tratta? Di lasciar giudice il Ministero medesimo della possibilità di questa modificazione. Or dunque, o, fatti nuovi studi, essa gli risulterà impossibile, o possibile bensì, ma con notabili inconvenienti, ed allora il Ministero eseguirà il suo progetto; ovvero riconoscerà possibile questa correzione senza troppi inconvenienti, ed allora, torno a dirlo, perchè non si darà la soddisfazione alla pubblica opinione?

Del resto, osserverò ancora che l'interesse che si agita in questa pratica non è sì lieve, come taluni potrebbero credere, che non è municipale per una parte di Torino; esso è interesse di una sfera molto più estesa, e riguarda effettivamente molte città capoluoghi di provincia e di numerose popolazioni, le quali, per avere uno sbarco a porta d'Italia, porsero numerose petizioni al Consiglio dei ministri.

SINEO. Io non ho difficoltà a portare all'ordine del giorno che ho proposto quelle modificazioni che potessero renderlo più accetto al Ministero, e, se la parola *possibile* non gli torna, io la tolgo, e dirò solo: « La Camera, raccomandando al Governo di avvicinare nel miglior modo al ponte Mosca la stazione sussidiaria decretata, passa all'ordine del giorno. » Con questo lascio al Governo di limitare la distanza.

Lo stesso reale decreto riconosce la necessità di concertare le modificazioni col municipio, ed il municipio ha già consentito preventivamente a questa modificazione; non possiamo dimenticare che il municipio ha votato pel collocamento dello scalo all'Aurora (*Rumori*), e collocando lo scalo all'Aurora ha già previsto che vi sarebbe una linea di congiunzione collo scalo di porta Nuova, e che questa linea doveva combinarsi precisamente colle modificazioni al piano d'ingrandimento, le quali dovevano permettere, pel passaggio su questa linea, il taglio obliquo delle linee preventivamente approvate, taglio già previsto, già consentito, già applaudito dal municipio. Non c'è dunque da fermarsi su questa obbiezione.

Del resto si chiede soltanto al Governo ciò che potrà fare convenevolmente, in linea d'equità, sentiti i diversi interessati, e non muovo veruna difficoltà che, se ciò arrecherà un carico soverchio al tesoro, si volga a peso di coloro che ne trarranno profitto.

Si osservava che un ponte obliquo debba cagionare un maggiore dispendio. Ma io affermo che, se non si potrà ottenere che gl'interessati di porta d'Italia sopportino la spesa necessaria per l'intera costruzione summentovata, si potrà mettere a loro carico quella differenza che passa tra un ponte in linea retta ed uno obliquo.

Io non so quindi come quest'ordine del giorno non possa essere accettato dal Ministero.

Non aderisco all'ordine del giorno proposto dal deputato Mantelli, perchè sembra conveniente, quando si tratta d'interessi positivi su cui si è interamente discusso innanzi alla Camera, e le si domanda di essere coerente al voto da essa ripetutamente espresso, quando in tale voto concorrono e Torinesi e provinciali e tutti i comuni interessati, mi sembra conveniente, dico, di dare un voto esplicito, anzichè riferirsi in termini generali alle dichiarazioni fatte dal Ministero. Questo è il motivo per cui persisto nell'ordine del giorno che ho proposto.

VALERIO. Il Ministero non può di certo temere che io sorga ora avversario sistematico alla deliberazione su cui si agita la discussione, imperocchè, allorquando si è dibattuta la questione relativa alla stazione della ferrovia da Torino a Novara, io tolsi a sostenere che era miglior partito il collocarla nel sito della cittadella, al qual proposito sovvenngomi che ebbi valoroso ed eloquente avversario l'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale oggi con pari eloquenza e sempre bene ha così ben chiarito come torni proficuo il porre siffatta stazione sugli spalti della cittadella stessa. (*Viva ilarità*) Il ministro non può dunque temere in me, almeno in questa circostanza, un avversario sistematico, se vengo anch'io ad aggiungere la mia parola a quella dei

deputati di Torino e dei deputati della provincia, i quali sono maggiormente interessati in questa questione, affinché questa fermata sussidiaria venga il più possibile avvicinata al ponte Mosca. Basta conoscere come si svolgono gl'interessi di una grandissima parte della popolazione che sbocca in quella strada, basta conoscere come si sono raggruppati la maggior parte degli interessi annodati verso quella parte di Torino, per capire che non si può d'un colpo rovinare tutta quella gente.

Non vi è, per verità, ragione alcuna perchè quelli che al mattino vengono in Torino a fare i loro affari, debbano andare sino alla cittadella, venire quindi a porta Palazzo per i loro negozi, e ritornare alla cittadella per recarsi un'altra volta a porta Palazzo per andarsene. Fintantoche tutti i negozianti che stanno a porta Palazzo non si sono traslocati verso la cittadella, tutta questa massa di popolazione sarà costretta a fare quattro giri inutili ogniqualvolta si servirà di questa strada.

Lasciate alla stazione della cittadella quelli che avranno a fare nel centro della città, e saranno molti; lasciatevi quelli che vogliono seguire la ferrovia di Genova, ma non obbligate gli altri a fare questi giri così viziosi, ma non costringete una gran parte degli osti, dei mercanti di ferro ed altri a vedere d'un colpo svanire i loro avventori, distrutto il loro avviamento, sparpagliata la loro clientela.

Il signor ministro non può credere che sola una voce si alzi in questo senso, poichè, oltre a parecchi membri del municipio torinese, ha inteso l'onorevole Bellono, che fu sindaco di Torino ed è rappresentante d'Ivrea, chiedere la stessa cosa; abbiamo nel seno della Camera deputati di Biella, i quali voteranno certamente nello stesso senso; tutti i Biellesi, coi quali ho parlato, concordano in questo sentimento; è quindi evidente essere necessario che qualche cosa si faccia onde quella voce sia esaudita.

Ora, chiedendosi al Ministero coll'ordine del giorno del deputato Sineo che, il meglio che sia possibile, avvicini questa stazione al ponte Mosca, non gli si domanda che quello che è puramente e strettamente ragionevole, e su ciò s'insiste perchè, qualora venisse respinto, tutti gl'interessi di quella parte della città si crederebbero rovinati, ed essendo in quella parte di Torino 30 a 40.000 abitanti, ognuno vede come quegli interessi siano rispettabili.

Ho avuto occasione di scorgere sin qui che, trattandosi di interessi delle altre città e provincie dello Stato, la Camera usa ogni riguardo possibile affinché, salvo sempre il bene generale dello Stato, non siamo danneggiati; parmi che lo stesso debba farsi trattandosi di una grossa frazione di Torino e d'una ragguardevole popolazione.

Io spero adunque che, modificato come venne l'ordine del giorno del deputato Sineo, il Ministero lo vorrà accettare. Non sarà un riavvicinamento assoluto, come quello che indicava il signor ministro dei lavori pubblici, saranno 500, 400 metri, qualche cosa di meglio insomma di quello che si è dal Governo stabilito.

LA MARMORA, ministro della guerra. Domando la parola.

Non è sicuramente come ministro della guerra che io prendo a parlare, ma come un individuo che ha passato le migliaia di volte per quella strada, e che perciò conosce forse più di qualunque altro in questa Camera qual sia la specie di commercio e quali siano gl'interessi che esistono in quella parte della città. Gli oppositori hanno tutti preso a difendere gli interessi del sito detto dell'*Aurora*, ma che cosa è l'*Aurora*? È un'osteria. (*Rumori e segni di denegazione*)

Sì, hanno preso a difendere gl'interessi dei quartieri dell'*Aurora*. (*Rumori*)

PRESIDENTE. Lascino che spieghi la sua idea.

LA MARMORA, ministro della guerra. Il deputato Bellono ha sempre parlato degl'interessi dei quartieri dell'*Aurora*, ed il deputato Valerio ha esteso le sue osservazioni a Settimo, Chivasso e paesi vicini. Ora io dico che poco importa a quei paesi il passare un po' più vicino od un po' più lontano dall'*Aurora*, e che invece tutti gli abitanti delle vallate di Lanzo, quei di Ciriè, San Maurizio, Caselle, la Venaria e vari altri che hanno un commercio importante (per quella strada vi sono talvolta tanti carri che non si può passare), non hanno alcun interesse a passare per colà. Dirò anzi che è talmente sentito da tutto il commercio di quelle località il bisogno di avvicinarsi a porta Susa, che ripetutamente domandarono di fare un ponte più in su, perchè, massime quei poveri mercanti da legna, trovavano contrario ai loro interessi il dover aspettare delle ore intiere a porta d'Italia per poter poi andare precisamente verso la cittadella sul mercato del fieno e della legna.

Io sono dunque di parere che, ove si voglia pensare non solo agl'interessi dei quartieri dell'*Aurora*, ma anche a quelli della valle di Lanzo e di tutti quei paesi che ho nominato, non sia conveniente di fare una curva, mi permettano di dirlo, quasi assurda, per una strada di ferro, una curva tale che stimo non esista in alcun sito.

MANTELLI. Quando si discuteva la legge sulla ferrovia di Novara si sono passati alcuni giorni a discutere appunto la scelta del sito dello scalo. Allora la Camera si convinse come questa questione non si dovesse risolvere dalla Camera stessa, perchè vi erano implicati molti interessi anche individuali, per cui essa non avrebbe fatto bella figura, qualora avesse decisa la questione. Ma vi erano ancora altre considerazioni, le tecniche specialmente, che determinarono questo voto.

Si conferì quindi al Ministero il mandato di decidere quando avesse avuti i pareri di varie competenti Commissioni. Avendo il Ministero adesso deciso appunto in seguito a quanto aveva prescritto la Camera stessa, noi non dobbiamo più addentrarci in questa questione, nè dobbiamo portarvi alterazione di sorta, chè, se cangiassimo qualche cosa, si risveglierebbe di nuovo l'idea che qui gl'interessi individuali prevalgono sui generali, e che in questa Camera si disputa appunto per interessi individuali, poichè è impossibile improvvisare deliberazioni che richieggono molte cognizioni, improvvisarle, dico, dopochè si sono fatte tante discussioni, che tante Commissioni hanno dato il loro parere ed il Ministero ha emessa la sua decisione sul parere delle Commissioni stesse.

LANZA. Domando la parola.

MANTEGLI. Si è però da tutti convenuto che il Ministero fino ad un certo punto ha soddisfatto agl'interessi che si agitarono sia da una parte, sia dall'altra, stabilendo lo scalo principale a porta Susa ed un'altra succursale fuori di porta Palazzo. Ma, si dice, questo scalo succursale è troppo lontano. Ed allora, io dico, se lo riavvicinate alla Dora, è lo stesso che volere distrurre l'altro scalo. Io non vedo come due scali possano essere così riavvicinati, che non ci sia più la convenienza di percorrerli, ed io credo che, se li avvicinate, non ci sarà più che la distanza d'un chilometro e mezzo. Ma, si soggiunge: tenete una distanza qualunque. Ed ecco che il Ministero ha già determinata questa distanza, ed ha detto: io non considero solo gl'interessi del municipio di Torino, ma io tengo conto dell'interesse generale; vi sono molti

altri municipi i quali hanno fra di loro delle corrispondenze, ed a questi bisogna avere dei riguardi. Insomma si è combinato l'interesse particolare col comune. Ed io non vedo perchè debbano solo averne un vantaggio alcuni quartieri di Torino che si trovano da quella parte, i quali d'altronde non rimangono nullamente offesi nei loro interessi, perchè, se si trattasse di andare a porta Susa e poi tornare indietro a porta Palazzo, convengo che sarebbero sottoposti ad una spesa maggiore, ma, quando vi è una fermata a non molta distanza, si possono stabilire mezzi di trasporto sia per le persone che per le mercanzie, e non si viene a spendere di più di quel che si dovrebbe pagare percorrendo quel maggior tratto.

Ritenuti quindi gli argomenti e le ragioni che vennero adottati dal Ministero, io non vedo che vi sia motivo di adottare un ordine del giorno che sconvolgerebbe l'economia di quanto si è stabilito in esecuzione di una legge che noi già abbiamo votata.

Io credo che la stazione avrà una estensione di 200 o 300 metri, e quindi di sua natura si avvicinerà sempre più al punto che si vuole, ma non ravviso necessario, ripeto, di sconvolgere con un ordine del giorno l'esecuzione d'una nostra deliberazione.

VALERIO. Io non credo che la Camera voglia trattenersi dal votare l'ordine del giorno proposto dal deputato Sineo dietro le considerazioni svolte dall'onorevole deputato Mantelli, quasichè potesse supporre che essa sacrifichi gli interessi generali del paese ad interessi particolari.

La Camera è al disopra di questo sospetto, come sono al disopra di questi sospetti tutti gli oratori che hanno parlato. (Con forza) Se questa è una insinuazione io la respingo a nome mio, e a nome di tutti quelli che hanno sostenuto l'ordine del giorno dell'onorevole deputato Sineo...

MANTELLI. Non è un'insinuazione.

PRESIDENTE. Non ho sentito alcuna insinuazione.

VALERIO. Se non è un'insinuazione, tanto meglio: un tale sospetto non può cadere sulla Camera quando prende una deliberazione di questo genere.

L'onorevole Mantelli ha detto: se si avvicina troppo a Torino lo scalo sussidiario, si rende inutile quello di porta Susa. Ecco spiegata la questione. Dunque volete rendere inutile lo scalo sussidiario; dunque volete che questo scalo non porti verun danno a quello di porta Susa; dunque volete veramente prendere una risoluzione derisoria, come la chiamava il deputato Lanza; e la sarebbe veramente, se la cosa fosse così.

Mantenete, signori ministri, la vostra risoluzione, che io ho riconosciuta abile e prudente, ma fate che essa sia realmente proficua, che sia reale ed efficace in tutte le sue parti. Se voi farete lo scalo sussidiario alquanto vicino a Torino, quelli che fanno il piccolo commercio e che hanno i loro interessi, non all'Aurora, che io non conosco e di cui non mi sono punto occupato, ma a porta Palazzo e nelle vie adiacenti sino allo scalo sussidiario, discenderanno a questo scalo, e dato termine ai loro affari, vi rientreranno; mentre invece quelli che verranno per fermarsi qualche tempo a Torino, che hanno relazioni nel centro della città, e quelli che vorranno raggiungere la grande linea di Genova, discenderanno al grande scalo della cittadella, il quale sarà il solo vero scalo, perchè colà si caricheranno e scaricheranno le mercanzie, le quali danno necessariamente un gran movimento.

Quando fosse approvato l'emendamento dell'onorevole deputato Sineo, e trovata possibile la cosa altamente desiderata da quelli che sostengono quell'ordine del giorno, non av-

verrà già che sia annullato lo scalo principale della città della, come affermava il deputato Mantelli; esso verrà conservato nella sua interezza, ma in pari tempo verrà dato o conservato un carattere di lealtà, di verità alla concessione fatta dal Ministero a porta Palazzo collo scalo sussidiario.

Io non mi sono preoccupato dell'Aurora, ho parlato di una porzione di Torino la cui popolazione ascende per lo meno a 50 mila anime, e creda il signor ministro che se egli ha frequentata quella strada, io l'ho corsa almeno quanto lui, perchè ho per molti anni diretto uno dei più grandi stabilimenti industriali del nostro paese collocato nel Canavese, e sono in posizione di conoscere di qual genere siano le transazioni commerciali che stringono il Canavese e il Biellese con quella parte di Torino, ed è perciò che sostengo con calore la proposta del mio amico Sineo.

Riassumendomi adunque, mentre faccio plauso al Ministero di volere stabilire lo scalo principale alla cittadella (e in ciò non ho molto merito perchè plaudo a me medesimo che pel primo lo proposi), gli faccio pur plauso per avere stabilito questo scalo secondario, ma domando che, prima di determinarne definitivamente la località, provveda che questo scalo sia veramente reale, affinchè non tutto sia sacrificato allo scalo principale della cittadella; pensi il Ministero quanti giri si sono fatti nella strada ferrata di Genova onde avvicinarla a piccoli villaggi, a popolazioni di 3 o 4000 abitanti, e vedrà se non si può far qualche curva per avvicinare uno scalo così importante a una porzione di Torino che contiene almeno 30 o 40,000 abitanti.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Mi duole di dover persistere nella manifestata opposizione all'accoglimento dell'ordine del giorno proposto dall'onorevole deputato Sineo, ma sono costretto a farlo, tanto più dopo quanto si è detto dagli ultimi oratori.

Si è detto da alcuni (credo però che queste parole non fossero rivolte al Ministero) che ove lo scalo sussidiario fosse mantenuto nel sito in cui fu stabilito, parrebbe che si fosse fatta una concessione derisoria.

Dopo queste parole, assolutamente io non posso accettare quest'ordine del giorno, il quale veramente implicherebbe un biasimo pel Ministero.

Il Ministero ha esposto apertamente e prima anche che conoscesse l'ordine del giorno del deputato Sineo (perchè non ne aveva fatto parola nè la prima, nè la seconda volta in cui tenne discorso), quali fossero le intenzioni sue, quali i suoi sentimenti rispetto agli abitanti di porta Palazzo, quale fosse il suo desiderio di dare appagamento, non ai diritti, perchè egli non riconosce diritti in questa questione, ma ad interessi gravissimi che si mettevano innanzi.

Questa dichiarazione la ripeto adesso, ma non posso accettare l'ordine del giorno dell'onorevole deputato Sineo, il quale avrebbe l'immenso inconveniente di non dare un'idea precisa di quello che vuole la Camera, mentre è evidente che tanto la prima, quanto la seconda redazione dell'ordine del giorno suddetto non conducono ad un'idea precisa.

Una volta votata questa proposta, quei di porta Palazzo si farebbero avanti, e colle parole *nel miglior modo possibile*, prenderebbero pretesto per dire: poichè vi è sempre modo di avvicinarsi, dovete farlo, e ricomincierebbero quelle molestie, quei fastidi da cui siamo stati a lungo assaliti.

Ciò dico quantunque io sappia benissimo che quando si accetta d'essere ministri si deve essere sottoposti alle molestie ed anche alle insinuazioni ed alle calunnie.

Ed a questo proposito non posso a meno di dire che i fautori di porta Palazzo hanno fatto un uso larghissimo contro il

Ministero di queste insinuazioni e calunnie; ed ancora un giornale di Torino uscito questa mattina, che ha voce di essere sussidiato da uno dei membri del comitato di porta Palazzo, dice che il Ministero si decise pel voto dato, perchè uno dei ministri, quello che ha l'onore di parlarvi, possiede vaste proprietà a porta Susa (*Si ride*), falsità questa che non mi prendo certamente la pena di dimostrare.

VALERIO. Qual è questo giornale?

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. (*Sorridendo*) È l'*Armonia*.

Voci. È il signor Birago.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. È certo che chi assume un Ministero non deve temere di esporsi a queste calunnie, a queste contumelie, le quali, lo dichiaro, mi muovono assai poco, persuaso come sono che il pubblico non presta più fede alcuna a questa ben nota gente che le inventa o le diffonde. (*Bravo! Bene!*)

Se la Camera desse un voto preciso che fosse attuabile, io certo non muoverei alcuna difficoltà, ma io credo che questo ordine del giorno farebbe nascere speranze che forse non potrebbero essere soddisfatte; se la Camera ha fiducia nella lealtà del Ministero, mi pare debba essere paga della dichiarazione che abbiamo fatta; quelli che non hanno fiducia nel Ministero, mi permettano che loro dica che quell'ordine del giorno non avrebbe nessuna influenza sulla conclusione definitiva.

La Camera deve, quando vuole una cosa, esprimerla in modo positivo; qui non lo può, e perciò si accontenti di prendere atto della dichiarazione che abbiamo fatta. (*Ai voti!*)

PRESIDENTE. Pongo ai voti la chiusura della discussione.

(È adottata.)

Darò lettura dei due ordini del giorno: quello del deputato Sineo è: « La Camera raccomandando di ravvicinare... »

SINEO. *Nel modo il più conveniente.*

PRESIDENTE. « La Camera, raccomandando al Governo di avvicinare nel modo il più conveniente che sia possibile al ponte Mosca la stazione sussidiaria decretata sulla sinistra della Dora, passa all'ordine del giorno. »

Siccome quest'ordine del giorno è più ampio, lo metterò dapprima ai voti.

(Dopo prova e controprova è rigettato.)

L'ordine del giorno proposto dal deputato Mantelli è così concepito:

« La Camera, prendendo atto delle dichiarazioni fatte dal Ministero, passa all'ordine del giorno. »

VALERIO. Io propongo un emendamento all'ordine del giorno di cui si è dianzi data lettura. Io bramerei che si dicesse: « prendendo atto delle ultime dichiarazioni fatte dal ministro delle finanze, ecc. »

La discussione essendosi assai protratta...

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. (*Interrompendo*) Io non ammetto di aver fatta alcuna dichiarazione che sia in contraddizione colle parole profferite dal ministro dei lavori pubblici, o dal ministro della guerra.

VALERIO. Io non ho detto questo; ma proposi la mutazione summentovata, perchè il ministro delle finanze colle sue parole diede, per così dire, un riassunto delle opinioni del Ministero in questa discussione.

PRESIDENTE. Mi pare che questa non sia che una questione di parole.

Il rendiconto farà fede della dichiarazione che venne fatta, e servirà di norma.

MANTELLI. Io persisto nel più semplice ordine del giorno da me proposto, e siccome è più ampio, chiedo che sia messo ai voti. (*Interruzioni*)

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Io torno a dire che non ho contraddetto menomamente a ciò che fu asserito dal ministro dei lavori pubblici.

VALERIO. Ed io replico al signor ministro che io non ho detto questo, ma che proposi il mutamento sovraccennato, perchè mi è parso che le ultime sue parole riassumessero ciò che era stato opinato da tutti i ministri, e lo dicessero in modo più spiccio.

Del resto, siccome la cosa non può intendersi altrimenti, e siccome il signor ministro delle finanze non ritira e non modifica la sua dichiarazione finale, io, per semplificare la votazione, ritiro il mio emendamento.

PRESIDENTE. Coloro che approvano l'ordine del giorno stato proposto dal deputato Mantelli sono pregati di alzarsi.

(La Camera approva.)

La seduta è levata alle ore 5 1/2.

Ordine del giorno per la tornata di lunedì:

Discussione dei progetti di legge:

1° Per facoltà alla divisione di Genova di contrarre un mutuo;

2° Per riforma della tariffa sugli atti giudiziari;

3° Per affittamento delle acque dei canali demaniali derivanti dalla Dora Baltea.