

## TORNATA DEL 28 NOVEMBRE 1854

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE BON-COMPAGNI.

SOMMARIO. *Sorteggio degli uffici — Comunicazioni del Ministero di nomine a senatori — Omaggi — Relazione sul progetto di legge sul catasto — Incidente sull'appello nominale — Presentazione per parte del ministro delle finanze di quattro progetti di legge: Aggiunte al bilancio attivo del 1855; Appendice al bilancio passivo del 1855; Spesa straordinaria per acquisto di locomotive, ed artiglierie di ferraccio; Privativa del peso sottile nel porto franco di Genova — Presentazione di un progetto di legge del ministro di grazia e giustizia per la soppressione di comunità e stabilimenti religiosi, e per provvedimenti relativi al miglioramento della condizione dei parroci — Mozione del deputato Valerio sulla pubblica sussistenza, e risposta del ministro delle finanze — Congedi e rinunzia — Discussione del bilancio passivo dei lavori pubblici per l'anno 1855 — Approvazione delle cinque prime categorie — Parlano sulla sesta categoria i deputati Torelli relatore, e Pernati, ed i ministri delle finanze, e dei lavori pubblici — Approvazione delle categorie fino alla 39 — Osservazioni del deputato Sauli sulla categoria 40, e risposta dei ministri dei lavori pubblici e delle finanze — Interpellanza del deputata Polto sull'esercizio della strada ferrata di Susa.*

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

**PRESIDENTE.** Si procede alla formazione degli uffici per via di sorteggio, a termini del regolamento (1).

**FABINA PAOLO**, segretario, dà lettura del processo verbale dell'ultima tornata, ed espone il seguente sunto delle petizioni ultimamente presentate alla Camera:

5475. Sini, luogotenente in ritiro, domiciliato a Cagliari, presenta una petizione mancante dei requisiti voluti dal regolamento.

5476. Il sindaco ed i consiglieri comunali di Luras, il sindaco di Nuchis ed i consiglieri comunali di Calangianus, provincia di Tempio, protestano contro la petizione segnata col numero 5466 diretta ad ottenere la traslocazione del giudice di quel mandamento.

5477, 5478, 5479. Caluso Francesco, furiere, e già capoposto del corpo di guardia della Regina; sedici proprietari del mandamento De la Roche, provincia di Faucigny: petizioni presentate senza i requisiti voluti dal regolamento.

5480. Il municipio della città di Genova si rivolge alla Camera per ottenere conservata quell'Università, ed espone ad un tal effetto quelle considerazioni di diritto, d'equità e di

convenienza che essa crede militare in favore della medesima, onde siano tenute presenti nella votazione della nuova legge sulla pubblica istruzione.

5481. Vallarino Geronima, di Genova, invia una petizione mancante dei requisiti richiesti dal regolamento.

### ATTI DIVERSI.

**PRESIDENTE.** Il signor ministro dell'interno con sua lettera d'oggi annunzia che nell'udienza reale del 26 corrente S. M. assunse al posto di senatori del regno gli onorevoli signori:

Cavaliere Gaspare Benso, vice presidente della Camera;  
Commendatore Cristoforo Mameli, deputato;  
Commendatore Bartolomeo Bona, deputato;  
Marchese Giuseppe Imperiali, deputato.

Il signor ministro dell'istruzione pubblica, dichiarando essere sua intenzione di riproporre nel bilancio del 1855 la somma necessaria per lo stabilimento nel regio istituto tecnico di questa capitale d'una scuola di disegno geometrico e di geometria descrittiva, onde la Camera possa avere un'idea esatta dell'importanza di tale scuola, manda 200 esemplari di una relazione presentatagli a tal proposito dalla Commissione direttrice di quello stesso istituto.

Lo stesso ministro della pubblica istruzione fa omaggio alla Camera di 150 esemplari della statistica dell'istruzione elementare del regno nell'anno 1852-1853.

Il ministro dei lavori pubblici fa omaggio alla Camera di dieci esemplari d'una relazione testè pubblicata dall'ingegnere delle miniere signor cavaliere Candido Baldracco sulla costituzione mineralogica della Sardegna.

Il signor intendente della provincia di Chiavari fa omaggio alla Camera di dieci copie degli atti di quel Consiglio provinciale amministrativo nella sua Sessione ordinaria del corrente anno.

(1) Gli uffici si costituirono poi nel modo seguente:

UFFICIO I. *Presidente*, Farina Paolo — *Vice-presidente*, Bottone — *Segretario*, Daziani — *Commissario per le petizioni*, Polto.

UFFICIO II. *Presidente*, Maffa di Lisio — *Vice-presidente*, Bertini — *Segretario*, Cavour Gustavo — *Commissario per le petizioni*, D'Arcais.

UFFICIO III. *Presidente*, Valvassori — *Vice-presidente*, Torelli — *Segretario*, Monticelli — *Commissario per le petizioni*, Giovanola.

UFFICIO IV. *Presidente*, Farini — *Vice-presidente*, Salmour — *Segretario*, Bertoldi — *Commissario per le petizioni*, Farina Maurizio.

UFFICIO V. *Presidente*, Demarchi — *Vice-presidente*, Mantelli — *Segretario*, Moia — *Commissario per le petizioni*, Bajno.

UFFICIO VI. *Presidente*, Tecchio — *Vice-presidente*, Quaglia — *Segretario*, Pezzani — *Commissario per le petizioni*, Buraggi.

UFFICIO VII. *Presidente*, Bezzi — *Vice-presidente*, Valerio — *Segretario*, Riccardi Ernesto — *Commissario per le petizioni*, Mautino.

**RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE  
SUL CATASTO.**

**PRESIDENTE.** Il deputato Di Revel, relatore della Commissione per il progetto di legge per la formazione di un catasto stabile, essendo assente, debbo annunziare alla Camera che egli ha presentato sullo stesso progetto il suo rapporto che, essendo già stampato, verrà distribuito ai signori deputati. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 506.)

**APPELLO NOMINALE.**

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

(*Risultano assenti i seguenti deputati:*)

Annoni — Arconati — Arnulfo — Arrigo — Avigdor — Avondo — Barbier — Bellono — Biancheri — Bianchetti — Blanc M. — Blanc P. — Bo — Botta — Boyl — Brofferio — Bronzini-Zapelloni — Brunier — Cabella — Cadorna C. — Cadorna R. — Cambieri — Canalis — Carta — Casanova — Casaretto — Chapperon — Chenal — Cobiauchi — Colli — Correnti — Corsi — Costa — Crosa — D'Alberti — Debenedetti — Decastro — Deforesta — Delitala — Della Motta — Demartinel — De Viry — Falqui-Pes — Fara — Ferracciu — Garibaldi — Gastinelli — Genina — Gbigliani — Gianoglio — Gilardini — Ginet — Girod — Graffigna — Grixoni — Isola — Jacquier — Lachenal — La Marmora — Lanza — Louaraz — Marongiu — Martinet — Mazza A. — Mazza P. — Melliana — Michelini G. B. — Mongellaz — Naytana — Nicolini — Pareto — Pateri — Pescatore — Petitti — Polleri — Pugioni — Di Revel — Ricardi C. — Ricci — Richetta — Robecchi — Roux-Vallon — Sanguinetti — Sanna-Sanna — Saracco — Serra C. — Solaro della Margherita — Sonnaz — Sulis — Spinola D. — Tegas — Tola — Tuveri — Vitelli — Zirio.

**TECCHIO.** Domando la parola sull'appello testè fatto.

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

**TECCHIO.** Il signor presidente ha dato lettura di una nota dalla quale apparirebbe che alcuni dei nostri colleghi sono stati nominati senatori del regno, ed il signor segretario, facendo l'appello dei deputati, ha ommesso i nomi loro. Secondo la mia opinione questi deputati, finchè non consti della loro accettazione da un canto, e finchè dall'altro non siano ammessi dal Senato, fanno ancora parte di questa Camera. E ciò è tanto vero che uno di questi deputati che si trova in tale condizione è oggi qui presente, e secondo me a buon diritto.

Essi sono adunque da comprendersi nel fatto appello.

**FARINA P.** Io non intendo di fare opposizione a quanto venne dicendo l'onorevole preopinante; ma siccome in queste nomine è naturale che prima si interPELLI la persona, così io ho creduto che si potesse nell'appello nominale ommettere il loro nome. (*ilarità*)

**TECCHIO.** Osservo che c'è l'altra indispensabile condizione dell'ammissione per parte del Senato.

**VALERIO.** Dal momento che abbiano accettato cessano di essere deputati.

**IMPERIALI.** Mentre debbo riconoscere che per me fu un alto onore l'essere nominato senatore, certo al disopra del mio merito, rispondendo però alle parole dell'onorevole

segretario Farina, debbo dire che veramente non venni interpellato prima della nomina.

Per lo che sarei nella circostanza precisamente che indicava il nostro onorevole collega deputato Tecchio.

**PROGETTI DI LEGGE: 1° AGGIUNTA DI ARTICOLI AL BILANCIO ATTIVO DEL 1853; 2° APPENDICE AL BILANCIO PASSIVO DEL 1853; 3° SPESA PER ACQUISTO DI ARTIGLIERIE DI FERRACCIO; 4° SPESA STRAORDINARIA PER ACQUISTO DI LOCOMOTIVE; 5° CESSIONE ALLA CAMERA DI COMMERCIO DI GENOVA DEL PESO SOTTILE IN QUEL PORTO FRANCO.**

**CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze.** Ho l'onore di deporre sul banco della Presidenza due articoli in aggiunta al bilancio attivo, che si riferiscono alla formazione dei ruoli del 1853. (Veggansi gli articoli 3 e 4 del relativo progetto di legge, vol. *Documenti*, pag. 1183.) Io prego la Camera di volerne affidare l'esame alla Commissione stessa del bilancio onde possa fare un'apposita aggiunta alla sua relazione.

Depongo pure sul tavolo della Presidenza l'appendice del bilancio passivo 1853, che fu già distribuito ai membri della Commissione. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1210.)

A seconda poi di quanto richiede la legge sulla contabilità generale ho l'onore di richiedere alla Camera la sanzione della spesa straordinaria portata nel bilancio in centomila lire, destinata all'acquisto di artiglierie di ferraccio. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1383.)

Presento pure un progetto speciale per autorizzazione d'una spesa straordinaria per acquisto di nuove locomotive. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1670.)

Depongo finalmente un progetto di legge per cessione alla Camera di commercio di Genova del peso sottile stabilito in porto franco, progetto che il Senato approvò con un semplice emendamento di lieve momento. (Vedi vol. *Documenti*, pagina 539.)

Pregherei la Camera a volersene occupare immediatamente, perchè così si limiterebbe il numero degli impiegati e delle spese.

**PRESIDENTE.** La Camera dà atto al signor ministro delle finanze della presentazione di questi progetti di legge, che saranno stampati e distribuiti.

**PROGETTO DI LEGGE PER LA SOPPRESSIONE DI COMUNITÀ RELIGIOSE E PROVVEDIMENTI PER MIGLIORARE LA CONDIZIONE DEI PARROCI.**

**RATTAZZI, ministro di grazia e giustizia e reggente il Ministero dell'interno.** Ho l'onore di deporre sul banco della Presidenza, anche a nome del mio onorevole collega il ministro delle finanze, un progetto di legge per la soppressione di comunità religiose e stabilimenti ecclesiastici, con altri provvedimenti tendenti a migliorare la condizione dei parroci più bisognosi. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1631.)

Io non intendo certo di proporre che la Camera dichiari d'urgenza questo progetto, conoscendone l'importanza e la gravità; solo la prego di volersene occupare con qualche

sollecitudine, perchè è indispensabile che la discussione intorno al medesimo preceda quella del bilancio degli affari ecclesiastici e di grazia e giustizia, collegandosi alcune di queste disposizioni con quella già proposta dalla Camera, cioè la soppressione delle lire 930,000, che le finanze dello Stato corrispondono a favore dell'asse ecclesiastico.

Io prego quindi la Camera di votare, per quanto sarà possibile, occuparsi prontamente del progetto che ho l'onore di presentare.

**PRESIDENTE.** La Camera dà atto al signor ministro di grazia e giustizia della presentazione di questo progetto di legge, che sarà stampato e distribuito; e credo di rendermi interprete del suo voto dicendo che la Camera se ne occuperà con tutta la sollecitudine compatibile coll'importanza del progetto stesso.

#### MOZIONE DEL DEPUTATO VALERIO RELATIVA ALLA PUBBLICA SUSSISTENZA.

**VALERIO.** Domando la parola per una mozione concernente la pubblica sussistenza.

**PRESIDENTE.** Il deputato Valerio ha facoltà di parlare.

**VALERIO.** Ho chiesto la parola per richiamare l'attenzione della Camera e dei signori ministri sopra una gravissima questione che è quella della sussistenza pubblica.

Il raccolto in generale è stato abbondante; la condizione dei proprietari del suolo, i quali coltivano bozzoli, riso e grani, è quest'anno forse più prospera che mai; non così è di altre parti del nostro paese, nelle quali la proprietà trovava straordinariamente divisa, come sono le parti montuose del paese ed i paesi vinicoli. E malgrado la copia dei raccolti fatti in grano, la condizione dei braccianti e dei poveri è pessima, perchè il prezzo dei viveri è altissimo, mentre d'altra parte non è cresciuto per nulla il prezzo delle merci.

Io per ora non domando provvedimenti straordinari; domando solo delle notizie, dietro le quali la Camera ed il paese possano essere illuminati. Dico che la Camera possa essere illuminata, perchè se queste notizie contenessero certi dati, forse, o per iniziativa del Ministero o per iniziativa di alcuno dei deputati, sarebbe il caso di domandare qualche misura economica.

Prengo dunque il signor ministro delle finanze di voler deporre sul banco della Presidenza il quadro statistico del raccolto dell'anno agrario incominciato, nonchè il prospetto della somma dei cereali necessaria al mantenimento del paese. Domando eziandio la statistica delle importazioni e delle esportazioni che ebbero luogo nelle nostre dogane, riguardo a tutto ciò che serve alla sussistenza pubblica.

Come dissi, io non domando per ora verun provvedimento. Partigiano antichissimo del libero scambio, io non vorrei per nulla ledere questo principio, da cui credo che non solo il Piemonte e l'Italia, ma il mondo intero debbano ottenere grandissimi vantaggi. Tuttavia, lo diceva il signor ministro delle finanze in una delle ultime sedute della Camera, dietro una mia interpellanza, potrebbero presentarsi tali circostanze in cui fosse giocoforza sospendere provvisoriamente in parte l'applicazione di questo grande principio. Io però sarei lietissimo se venissi a riconoscere il paese in tali condizioni da non abbisognare di siffatta misura.

Giacchè ho la parola, io prego il signor ministro dei lavori pubblici a promuovere con ogni sua forza lavori straordinari,

e prego il signor ministro dell'interno a voler esercitare la sua influenza affinché si provveda a riparare al caro prezzo del pane per quanto è nei mezzi del potere.

I municipi, da lui consigliati ed aiutati, potrebbero facilmente (seguendo in questo l'esempio che già altri municipi hanno dato, e di cui bisogna dar loro lode grandissima) aprire panatterie normali, le quali servano a rompere certe collezioni di pristina, per cui il pane nel nostro paese, a mio avviso, si paga ad un prezzo superiore a quello che importerebbe il valore del grano.

Alcune poi delle nostre società operaie con bella e previdente iniziativa hanno aperte delle sottoscrizioni, per cui cominciarono a fare incette di viveri che vendono ai loro consoci senza verun beneficio.

Ora, se ambedue queste misure venissero promosse ed, occorrendo, aiutate dal signor ministro dell'interno, di cui è grande l'influenza in un paese il quale è solito guardare al potere in ogni sua azione, io penso che questo contribuirebbe altamente ad attenuare la dura e crudele situazione in cui trovansi una gran parte della nostra popolazione riguardo al prezzo del vitto. Il prezzo delle merci, lo ripeto, è cresciuto per nulla; invece i prezzi dei viveri necessari all'uomo sono quasi duplicati, e quindi è che deriva una condizione di grave miseria, di gravi bisogni, a cui è dovere e del Ministero e dei rappresentanti della nazione di aver continuamente volta l'attenzione.

Io spero che il signor ministro delle finanze vorrà presentare i dati statistici che gli ho chiesto; spero eziandio che vorrà far pubblicare il prezzo dei grani e del pane delle altre parti d'Europa; perocchè io nutro speranza che i nostri concittadini, buoni come sono, vedendo da siffatta pubblicazione che non essi solo soffrono, ma che questa è forse una condizione generale d'Europa, pazienteranno e saranno attenuati in certo modo i loro dolori, quando scorgeranno che (lo dico ad onore del Piemonte, lo dico anche ad onore della parte della Camera (*Accennando alla sinistra*) su cui siedo, perchè essa ne ha preso l'iniziativa in Piemonte) e Governo e rappresentanza nazionale hanno preceduto gli altri paesi nel fare nella questione della sussistenza pubblica quanto di meglio si poteva, cioè dichiarando la libertà intera ed assoluta del commercio del grano, aprendo le sue dogane, aprendo i suoi forti ai grani forestieri. Questo è titolo di onore per noi, e questa sarebbe stata forse la maggiore provvidenza utile che si sarebbe potuto chiamare dal Governo. Ma essa è già data.

Ora, se il Governo prenderà quei minori provvedimenti che io ho suggeriti, e darà quegli schiarimenti che ho chiesto, io spero che la pubblicazione di essi gioverà grandemente a tranquillare lo stato degli animi, e all'uopo a suggerire alcuni maggiori provvedimenti legislativi, per cui, per quanto sta in noi, sia migliorata la condizione di una parte così ragguardevole dei nostri concittadini, cioè dei poveri e dei braccianti.

**CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze.** Ben a ragione la questione delle sussistenze deve preoccupare la Camera, come preoccupa da molto tempo il Ministero.

È cosa assai dolorosa difatti il vedere che, dopo un raccolto il quale, se non fu ubertuosissimo in tutto lo Stato, fu in complesso al disopra della media, il prezzo delle derrate di prima necessità e del grano in particolare si è di nuovo aumentato, ed ha raggiunto di già il saggio a cui era arrivato l'anno scorso dopo un fallito raccolto.

Tuttavia, esaminando le condizioni economiche del paese

è facile lo spiegarsi il motivo di tale apparente anomalia di questo lamentato aumento dei prezzi. È un fatto conosciuto dal paese che le produzioni interne in cereali non bastano, anche negli anni di migliore raccolto, al sostentamento dell'intera popolazione. Se vi sono molte provincie che posseggono territori fertili, ubertosi, in cui si raccolgono in gran copia cereali anche oltre il bisogno della popolazione che le abita, ve ne sono però altre, ed in gran numero, le quali difettano assolutamente di tali prodotti.

Basterà citare alla Camera tutte le provincie della Liguria, tutta la popolazione che vive dalle sponde del Varo a quelle della Magra.

Ed inoltre, anche di qua degli Appennini vi sono provincie ragguardevoli per estensione le quali non raccolgono quanto ad esse abbisogna; e queste sono quasi tutte le provincie delle vallate delle Alpi. Dal lago Maggiore fino a Pinerolo, tutte le provincie alpestri non possono bastare colle loro produzioni ai propri bisogni. Quindi viene la necessità, e necessità assoluta, di ricavare dall'estero una quantità di cereali per supplire ai bisogni dell'interno.

La media dell'importazione ascende a un dipresso a un milione di ettolitri. Negli anni però di cattivo raccolto essa aumenta e giunge fino ad un milione e mezzo; ma non è mai scesa, anche negli anni di migliori raccolti, al disotto dei 600,000 ettolitri.

Da ciò deriva che, qualunque sia il raccolto interno, qualunque l'abbondanza delle produzioni, il prezzo dei cereali è determinato dalla spesa che si deve incontrare per farne incetta all'estero. Quando il raccolto è scarso, quando le provincie al di qua dell'Appennino difettano di grano, allora il prezzo di esso nell'interno si può stabilire sui prezzi di Genova, calcolando inoltre le spese di trasporto da Genova ai mercati dell'interno. Quando invece il raccolto è stato abbondante più dell'usato nelle provincie interne, e quindi queste bastano al loro sostentamento, allora il prezzo del grano a Genova è determinato da quelli dell'interno, tenendo per di più conto delle spese di trasporto. Così, nella prima ipotesi, i grani sono più cari nell'interno che non a Genova, e nella seconda più cari a Genova che non nell'interno.

L'anno scorso si è realizzata la prima ipotesi, che cioè il grano era più caro a Torino che non lo fosse a Genova; quest'anno invece il grano è più caro a Genova che non lo sia a Torino.

**VALERIO.** Ma il pane è a molto miglior mercato.

**CAVOUR,** presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Or ora ne dirò il motivo.

L'onorevole deputato Valerio volendo portare un giudizio fondato sopra queste circostanze gravissime desidererebbe che il ministro presentasse alla Camera due documenti: la statistica dei prodotti agricoli dell'anno corrente, ed il quadro delle importazioni e delle esportazioni.

Io debbo confessare di non potere che per metà soddisfare a questa richiesta, giacché il Governo non possiede il quadro della produzione interna. E per dire schiettamente a questo riguardo la mia opinione, dichiaro che non ho veruna fede nelle statistiche agricole ufficiali. Io ne vedo pubblicare soventi volte nei fogli ufficiali di altri paesi; ma ho l'intima convinzione che queste sono fondate sopra tali dati sui quali non si può fondare nemmeno un calcolo approssimativo.

Per dimostrare la verità di quanto asserisco, mi basterà ricordare quanto è accaduto in Francia lo scorso anno. Pochi mesi dopo il raccolto, quel Governo pubblicava un sunto dei dati da lui raccolti intorno alle produzioni agricole del-

l'annata, e disse essere state, se non abbondantissime, tali almeno da dissipare ogni timore non solo di fame, di carestia, ma anche di straordinario bisogno. Ora ognuno sa che i fatti diedero a questa asserzione una smentita assoluta, perchè, come consta da documenti ufficiali, la Francia, per sopperire ai bisogni della scorsa annata, dovette importare una quantità di grani maggiore di quella che fu necessaria importare pendente la troppo famosa carestia del 1817.

I Governi non hanno mezzi di raccogliere dati precisi sulle produzioni agricole. Se non esistono in tutti i paesi società di statistica, o almeno persone dedicate espressamente a queste ricerche, essi non possono ottenere questi dati se non col chiedere informazioni alle autorità locali. Ora queste non hanno il mezzo di raccoglierte in modo esatto. Prendono nota di quanto sentono a dire dalle persone più pratiche, e lo riferiscono sempre in modo approssimativo. Poste insieme tutte queste relazioni così imperfette, ognuno vede che non si possono avere che dati statistici molto imperfetti sui quali non si potrebbe con fondamento appoggiare verun provvedimento.

Io quindi confesso di non poter dire alla Camera approssimativamente quanti milioni di ettolitri di grano siasi prodotti, quanti di meliga, quanti de' minori prodotti. Quello che il Governo può dire, e con fondamento, si è che in complesso il raccolto del grano fu ottimo e che i secondi raccolti in molte provincie furono assai buoni, mediocri in altre, ed in alcune cattivi. Per tal guisa, in complesso, il raccolto della meliga si può ritenere non cattivo, ma mediocre. Rispetto ad alcuni altri prodotti, come sarebbe, a cagion d'esempio, quello delle castagne, esso, sebbene non ottimo in tutte le provincie, può considerarsi come buono, ed assai superiore a quello della meliga. (*Il deputato Demarchi fa cenno di dintego*) Mi rincresce di scorgere che l'onorevole deputato di Biella ha fatto segni negativi. Parecchi coltivatori di quella provincia stessa mi assicuraron che il raccolto delle castagne fu buono. Vero è che il frutto non si sviluppò come negli anni in cui pioveva più spesso; ma è vero altresì che la quantità e la qualità compensarono largamente simile difetto.

Ciò stando, si può ritenere che in quest'anno avremo d'uopo d'importare una quantità minore di grano e di altri cereali.

Così se nell'anno scorso si importò (se mal non mi appongo) un milione e quattrocento mila ettolitri di grano, in quest'anno io nutro fiducia che con 600 o 700,000 ettolitri si provvederebbe bastevolmente ai bisogni del paese.

Quanto all'altro documento, vale a dire la statistica dell'importazione e dell'esportazione, io sono in grado di somministrarlo alla Camera, dacchè, com'è mio dovere in questa circostanza, io tengo dietro con molta cura a questi dati.

Dirò frattanto che nel primo semestre le importazioni furono abbondantissime e sommarono ad oltre 800,000 ettolitri; nel trimestre seguente continuarono discretamente, non potrei ora accertarne la cifra esatta, ma sicuramente esse furono molto considerevoli, ad onta che i mercati del mar Nero fossero chiusi al nostro commercio, e che fosse impossibile al Governo trarne dalla lontana America. Tuttavia il commercio genovese seppe colla sua attività procurarsi i grani in tutti i porti rimasti aperti; ne ricavò e dalla Spagna e dal Marocco e da Salonico, e quantunque non in grandissima quantità in tutti questi porti, nel complesso però in quantità ancora abbastanza notevole. Per altra parte, l'esportazione che era stata alquanto considerevole nel primo semestre è di molto scemata in quest'ultimo.

Si è parlato molto degli effetti della libera uscita dei grani, ed alcune persone, non dico membri del Parlamento, alcuni scrittori chiesero al Governo di proporre una misura per sospendere l'effetto della nostra liberale legislazione. Ma essi non badano che a questa misura si oppone, direi quasi, una questione pregiudiziale. Essi non si ricordano del trattato colla Svizzera fatto nel 1851, nel quale abbiamo formalmente stipulata la libera uscita dei cereali a favore della Svizzera. Quindi non sarebbe in nostra facoltà, senza violare un solenne trattato, di vietare l'esportazione dei cereali a favore di quel paese.

Ora, siccome la Svizzera è la sola che riceve cereali dal Piemonte e dalla Savoia, evidentemente se la si escludesse dagli effetti di un divieto di esportazione, si violerebbe un principio liberale senza ottenerne nessun vantaggio pratico; anzi io credo che si otterrebbero risultati funestissimi, fatali, si correrebbe il rischio con questa misura di vedere i prezzi aumentare assai più speditamente di quello che possa per avventura succedere, e saremmo, a mio credere, forse minacciati dalla fame.

Ma, lasciando da parte questa questione pregiudiziale, supponendo che il Governo fosse assolutamente libero di prendere, secondo i bisogni, quei provvedimenti che fossero ravvisati più utili nell'interesse del paese, io credo di potere con qualche dato positivo dimostrare quanto siano mal fondati i timori che si manifestano a motivo della libera esportazione.

Nel principio dell'anno l'esportazione dei cereali si faceva sopra una scala molto maggiore che non si fa oggi; difatti in allora difettavano di grani non solo la vicina Svizzera, ma altresì la Lombardia ed i Ducati. I nostri mercati del Novarese, della Lomellina e del Vogherese erano frequentati da negozianti lombardi, e la massima parte dell'esportazione si faceva oltre Ticino. La Camera ricorderà forse come nei fogli pubblici, e massime in quelli delle località accennate, si manifestassero dei timori per gli acquisti fatti, in ispecie sul mercato di Novara, da tali negozianti.

Mi ricordo di aver in allora ricevuti eccitamenti, non solo dal municipio di Novara, ma anche da parecchie ragguardevoli persone, con cui si metteva il Governo in avvertenza sui pericoli che potevano nascere da questa straordinaria esportazione di grani in Lombardia.

Ebbene, a malgrado di questa circostanza straordinaria, nel primo trimestre non vennero esportate tanto in Svizzera che in Lombardia se non dai 50 ai 60.000 ettolitri di grano, e ciò a fronte di un'importazione di quasi un milione.

La Camera vede che l'esportazione non fu che la diciottesima parte, a un dipresso, dell'importazione. Ora egli è evidente che se noi abbiamo in un breve periodo importato una così grande quantità di grano, lo dobbiamo in gran parte a questo principio di libertà, atto ad assicurare ai negozianti che ritraggono cereali dall'estero la libera disposizione della loro merce. Io sono convinto che, ove si fosse vietata l'esportazione e si avesse potuto impedire anche il contrabbando, si sarebbero certamente conservati da cinquanta a sessanta mila ettolitri di grano di più nell'interno del paese; ma può anche accertarsi che i negozianti genovesi ed altri, invece di importarne un milione di ettolitri ne avrebbero importato forse appena soltanto la metà.

Ora le circostanze sono cambiate; il raccolto è stato buonissimo in Lombardia; e siccome questa produce quanto è necessario alla propria alimentazione, non ha bisogno nei tempi di discreto raccolto di ricorrere all'estero.

I prezzi ora sono quivi inferiori a quelli del Piemonte; vi

è anzi una differenza assai notevole la quale si può mantenere perchè oltre Ticino è vietata l'esportazione.

Quindi non abbiamo a temere l'esportazione da quel lato; anzi vi sarebbe luogo a larghe importazioni se il Governo austriaco togliesse il divieto che in ora esiste sull'esportazione.

Il solo paese nel quale noi mandiamo grano è la Svizzera. Ora facciamo astrazione dal trattato del 1851 che ho poc'anzi accennato; supponiamo che si venisse a vietare quest'esportazione nei vicini cantoni Svizzeri: che cosa accadrebbe? Io credo che a nessuno venga in mente di vietare, non solo l'esportazione, ma altresì il transito, poichè sarebbe un atto talmente barbaro, che sarebbe certamente condannato da qualunque popolo civile. Se dunque si vietasse l'esportazione, ne accadrebbe che gli Svizzeri, invece di comprare sui mercati nostri interni, andrebbero a comprare a Genova, dove naturalmente si lascierebbe il libero deposito, poichè se si proibisse l'esportazione e il libero deposito, allora non vi sarebbe più commercio di grano a Genova e noi saremmo ridotti alle più dure condizioni in brevissimo tempo. Essendovi dunque un deposito a Genova, gli Svizzeri andrebbero a comprare in quella città; ed io sono convinto che questo fatto produrrebbe sul prezzo dei cereali un effetto molto più grave che non produce la loro presenza sui mercati interni; perchè a Novara, per esempio, tutti sono avvezzi tanto negli anni di abbondanza, come in quelli di carestia, a vedere in ciascuno dei mercati dieci, dodici, venti negozianti svizzeri che comprano grano; ma se si presentassero insolitamente a Genova, ciò produrrebbe un effetto morale molto maggiore. Quindi il grano aumenterebbe di prezzo a Genova, ed aumentando in quella città, siccome i prezzi si mantengono ad un medesimo livello, necessariamente crescerebbe pure in tutte le altre parti dello Stato.

Io credo dunque che il divieto di esportazione, quand'anche non facesse scemare le importazioni, avrebbe un effetto funesto sul commercio avvenire. E perciò, a parer mio, il solo palliativo al male che ci travaglia si è di proclamare risolutamente che noi non devieremo di una linea dal grande principio di libertà. Questa dichiarazione rassicurerà pienamente il commercio genovese, il quale ha bisogno di poter fare assegno su molti mesi per liquidare le sue operazioni, e lo animerà sempre più a provvedere il nostro paese di grani. Ed in ciò noi possiamo essere sicuri che i Genovesi per quest'uopo faranno quanto è possibile.

È cosa nota che il più attivo fra i commerci a Genova, quello in cui sono relativamente impiegati maggiori capitali ed è svolta maggiore operosità, è quello del grano.

Io ho talvolta udito rimproverare i Genovesi di mancanza d'ardire in questo o in quell'altro ramo di commercio, ma non mai in quanto a quello del grano; e credo che tal rimprovero non si possa loro fare, poichè i primi commercianti da grano in Europa sono i Genovesi, i quali vi impiegarono milioni, infinità di navi ed infinità di persone abilissime, intelligentissime. Possiamo quindi essere certi che queste persone faranno tutto quanto da loro umanamente si potrà onde procurarsi del grano e portarlo in paese. Basta solo assicurarle che non saranno incagliate nelle loro operazioni.

Ed io sono lieto di poter cogliere quest'occasione per dichiarare che il Ministero è deciso di mantenere fermi i principii di libertà che sono stati ripetutamente proclamati, ed hanno ricevuta la sanzione di questa e dell'altra Camera.

Vengo ora all'altra gravissima questione messa in campo dall'onorevole deputato Valerio, a quella cioè del prezzo del pane.

L'onorevole deputato di Casteggio faceva osservare che in alcune città del Piemonte, e forse a Torino in ispecie, il prezzo del pane, relativamente a quello del grano è più elevato di quello noi sia in altre. Io citerò ad esempio la differenza che rilevasi fra Torino e Ciamberti. Voi avrete sovente udito a ripetere o letto nei giornali che a Ciamberti il prezzo del grano è più elevato che non a Torino, perchè bisogna di qui spedirvelo, eppure il pane essere colà a miglior mercato che non a Torino. Questo fatto è innegabile. Ma non si avverte ad una circostanza, la quale spiega benissimo questa apparente anomalia, alla differenza cioè della qualità del pane.

Quando si dice che a Ciamberti il pane è a 50 centesimi il chilogramma, mentre a Torino è a 70, 75 centesimi, non si fa avvertir e che qui il pane che si vende a 70 o 75 centesimi è il grissino, e che il pane che in Savoia si vende a 50 centesimi è quello grosso di due chilogrammi.

Ora è un fatto che il pane piccolo come il grissino assorbe una quantità d'acqua infinitamente minore del pane grosso. Questo difficile problema della fabbricazione del pane fu studiato negli ultimi anni del regno di Carlo Alberto da una Commissione composta d'uomini competentissimi, e i lavori di questa Commissione furono fatti pubblici in una relazione dell'egregio senatore Giulio, nella quale non so se più si possa lodare o la potenza dei ragionamenti o la chiarezza delle espressioni. In questa relazione è data ragione di tutte queste anomalie. Si fa vedere come il prezzo del pane grissino debba essere necessariamente di molto più elevato del pane grosso; e come negli altri pani la varietà del prezzo dipenda in gran parte dalla forma stessa del pane.

Senza addentrarmi in questi particolari che potrebbero sembrare soverchi alla Camera, dirò solo che dalle sperienze fatte in allora e che si trovano riferite in cotesta memoria, risulta che con 100 chilogrammi di farina si ottengono soli 98 o 99 chilogrammi di grissino; la cottura del pane fatto sotto forma di grissino gli fa perdere più acqua che non ne abbia acquistato la farina quando venne impastato.

Invece, pel pane grosso, come si fabbrica da noi sotto forma piuttosto piccola, da 100 chilogrammi di farina si ricavano da 125 a 128 chilogrammi di pane. Che se poi si facesse come in Savoia ed in Francia il pane di due chilogrammi di peso, in allora da 100 chilogrammi di farina si ottengono da 130 a 155 chilogrammi di pane ed anche 140 quando si fa poco cotto, come sarebbe il pane di *municipazione*.

Dunque gli è evidente che, se con l'istessa quantità di farina non si ottengono che 98 parti di pane, non si può questo vendere allo stesso prezzo che quello di cui se ne ottengono 125, 150 e fin 140 chilogrammi. Ciò spiega la differenza che si trova nel prezzo apparente; ma cosa notevolissima si è che, malgrado questa differenza fra il pane grissino e il pane grosso, pure torna più economico il nutrirsi del primo, ed è un fatto che questa differenza non si osserva soltanto fra Torino e le altre città, ma si riconosce in Torino stessa poichè, mentre il grissino si vende a 72 centesimi ed il pane casalingo a 50 centesimi, nella massima parte degli stabilimenti pubblici vi è economia a dare il grissino invece del pane grosso.

Nell'Accademia militare, per esempio, si dà il grissino per ragioni di economia, e quando si dà il pane così detto *alla francese*, è quasi una specie di ricompensa nei giorni di festa solenne. Lo stesso si fa negli alberghi e in vari altri pubblici stabilimenti; e questo è chiaro, perchè in un chilo-

gramma di grissino vi è assai più sostanza nutritiva che non in un chilogramma di pane fatto alla francese.

Comunque però, il Ministero essendo preoccupato dell'effetto che quest'anomalia poteva produrre sull'animo della popolazione, e del vantaggio che i partiti estremi ritraevano da questa circostanza onde farsene un'arma per combattere e Ministero ed istituzioni, or sono pochi giorni si è rivolto all'onorevole sindaco di Torino e lo ha pregato a voler fare istituire confronti, non solo sul prodotto delle varie qualità di pane nella capitale, ma fra le varie qualità di pane fatto colle stesse farine qui in Genova e in Ciamberti. Il sindaco ci ha risposto avere nominata una Commissione, di cui fa parte un nostro onorevole collega, ed io sono certo che questa farà tali esperimenti che metteranno in chiaro e stabiliranno molto meglio i fatti che io ho avuto l'onore di esporre alla Camera. Ciò nullameno, quantunque la differenza del prezzo del pane che si osserva in Torino ed in alcune altre città sia da attribuirsi alla maniera stessa di fabbricazione, io riconosco altamente quanto sia provvido il consiglio dei municipi e delle associazioni di pubblica beneficenza di stabilire dei forni normali onde provvedere di pane fatto nel modo più economico le classi più numerose.

Il municipio di Torino ha preso una iniziativa che sarà, spero, imitata da tutti quei municipi in cui si trova accumulata una popolazione operaia. Non crederei questa misura opportuna nei paesi puramente agricoli, poichè in questi, massime nella stagione invernale la popolazione si nutre quasi esclusivamente di meliga, e quantunque il raccolto di essa quest'anno sia meno abbondante, tuttavia, siccome noi non abbiamo bisogno di importarne anche a un prezzo meno elevato di quello del grano, non sarebbe prudente consiglio il sostituire la consumazione del grano a quella della meliga. Ed accerto l'onorevole Valerio che il mio collega il ministro dell'interno farà quanto sta in lui per dare appoggio a questi lodevoli intenti dei municipi e per promuovere le utilissime associazioni dirette a favorire la pubblica sussistenza. E spero che tutto ciò varrà, se non ad impedire le privazioni a cui pur troppo sono sottoposte le classi operaie, almeno a lenirle. Ma debbo aggiungere che io faccio assegnamento non solo sopra gli sforzi dei municipi, ma altresì sullo spirito di carità che è cotanto sviluppato nelle nostre popolazioni, e che ha già dato tanti saggi di quanto possa operare. Come avvertiva l'onorevole Valerio, la massima parte dei proprietari si trova quest'anno in ottime condizioni. Non c'è pertanto dubbio che essi, meno quelli delle provincie che furono devastate dalla crittogama, hanno un'entrata quasi doppia di quella degli anni ordinari, poichè tutti i prodotti agricoli senza eccezione si sono quest'anno venduti a prezzi molto più elevati dei medii. Partendo dai bozzoli a venir sino al bestiame, tutto aumentò più del 50 per cento sulla media degli altri anni, perciò codesti proprietari si trovano in condizione di poter sollevare e sostenere la classe bisognosa; e siccome è noto a tutti quanto lo spirito di carità, di filantropia, di beneficenza sia diffuso nelle nostre classi possidenti, io non dubito punto che esse sapranno fare il sacrificio necessario per attenuare l'effetto del soverchio incartamento dei viveri, e rendere così men dura la condizione delle classi bisognose.

Non spero con questo di aver pienamente soddisfatto il desiderio del deputato Valerio; ma quando avrò presentati i quadri sulla importazione ed esportazione, se egli vorrà nuovi schiarimenti, o se la Camera desidererà che venga più maturamente discussa la questione, non si avrà che ad indicare un giorno, ed io sarò sempre pronto a manifestare l'o-

pinione del Ministero su questo interessantissimo argomento.

**VALERIO.** Io prendo atto della promessa fatta dal signor ministro di deporre sul banco della Presidenza i dati che gli ho chiesti, e spero, sebbene non ne abbia fatto parola, che egli vorrà aggiungervi anche la pubblicazione dei prezzi del grano e del pane nelle altre parti d'Europa. (*Il ministro delle finanze fa cenno di sì*) Questa, mi duole il dirlo, mi era già stata promessa altra volta dal signor ministro, ma non venne adempiuta. Forse se così si fosse fatto si sarebbe tolta una arma agli interni nemici delle nostre libere istituzioni, ma in tutto il tempo in cui la Sessione fu prorogata, questa tabella, la cui pubblicazione era stata promessa, non si vide mai.

Il signor ministro ha detto che non ha nessuna fede nelle statistiche agricole ufficiali. A dir vero non ne ho molta neppure io; ma per amore di economia prendo atto di queste parole per ricordarmene quando nei bilanci ufficiali vedrò domandate delle somme per fare delle statistiche agricole...

**CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze.** Non ce n'è.

**VALERIO.** Qualche cosa c'è; lo vedrà.

Quanto alla questione della esportazione dei grani, questione che io non voglio neppure deliberare, dirò soltanto che essa è ora per me assai semplice, e sta nella tabella dell'importazione e della esportazione. Se io scorgerò che la prima sia maggiore della seconda, io non farò veruna domanda; ma in caso contrario, malgrado la grande riverenza che ho per il principio della libertà del commercio, trattandosi di materia necessaria per campare la vita, io stimerei mio debito di chiedere che l'esportazione fosse vietata. Ma non è mestieri di fare ora tale proposta, perchè, come ho udito con grande piacere, e bramo che l'oda pure tutto il paese, il signor ministro ha dichiarato che l'importazione superò assai l'esportazione. Io porrò fine al mio dire, affermando che, se questo dibattimento non avesse avuto altro effetto che quello di provocare la dichiarazione ufficiale testè menovata, e la promessa di pubblicare i dati statistici di cui si è fatto cenno, io reputo che non sono stati male occupati questi momenti. Per parte mia me ne tengo pago.

**PRESIDENTE.** La Camera essendo ora in numero, metto ai voti l'approvazione del processo verbale dell'ultima tornata.

(È approvato.)

Il deputato Depretis scrive chiedendo un congedo di un mese per motivi di salute.

(È accordato.)

Il deputato De Chambost, anche per ragioni di salute, domanda un congedo illimitato.

(È accordato.)

Il signor D'Ittiri, deputato del secondo collegio di Sassari, per ragioni sue particolari, rassegna le sue dimissioni.

(La Camera accetta.)

#### DISCUSSIONE DEL BILANCIO PASSIVO DEI LAVORI PUBBLICI PER L'ESERCIZIO 1855.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno porta la discussione del bilancio passivo del dicastero dei lavori pubblici per l'esercizio 1855. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1192.)

(La Camera approva senza discussione le prime cinque categorie.)

Categoria 1. *Personale* (Amministrazione centrale), in lire 161,258 16.

Categoria 2. *Materiale*, in lire 22,000.

Categoria 3. *Assegnamenti d'aspettativa*, in lire 12,047.

Categoria 4. *Personale del regio corpo del Genio civile, regi canali, miniere e cave*, in lire 293,300.

Categoria 5. *Spese diverse*, in lire 54,054.

*Acque, ponti e strade.* — Categoria 6. *Spese di annua manutenzione*, proposta dalla Commissione in lire 1,519,210 56.

**TORRELLI, relatore.** Nella relazione che venne trasmessa alla Commissione per parte del signor ministro di finanze è fatta a questa categoria una deduzione di lire 200,000. Io non posso a meno di osservare come quasi tutte queste somme dipendano da contratti, alcuni dei quali però scadono nel luglio del 1855.

La Commissione ha creduto di accettare la deduzione, ma debbo nello stesso tempo far presente questa circostanza di fatto, perchè se mai nel 1855 si domandasse qualche credito supplementario, la Camera sappia fin d'ora che non sarà già una nuova spesa oltre le previste credute necessarie all'epoca della compilazione del bilancio.

**CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze.** La Camera ricorderà come il Ministero desiderando di procurare ad un tempo una notevole economia allo Stato, e di promuovere la costruzione di nuove strade destinate a soddisfare ai bisogni generali, abbia nel corso dell'ultima Sessione presentato un progetto di legge tendente a dichiarare che le strade le quali corrono parallele a strade ferrate, dovessero cessare di essere strade reali, e invece si dichiarassero tali molte strade che hanno un carattere di generale utilità e che ora sono semplici strade provinciali.

Con questa legge si otterrà un triplice scopo: si farà una economia, si darà un compenso a molte provincie le quali non ricavano un beneficio diretto dalle strade ferrate, e si promuoverà l'apertura di molte comunicazioni di un interesse generale. Molte di queste comunicazioni hanno un carattere internazionale e debbono giovare al commercio interno ed all'esterno. Questa legge fu presentata negli ultimi mesi della Sessione. Io spero che la Commissione che è stata nominata vorrà occuparsene prontamente e che il suo relatore, che è persona i cui lumi su questa materia non possono essere rievocati in dubbio, vorrà deporre sollecitamente la sua relazione.

Queste strade dovendo cessare di essere reali, almeno nell'opinione del Ministero, opinione che mi pare dover essere divisa dalla Commissione, perchè fondata su principii di giustizia e di economia, queste strade devono necessariamente importare una minore spesa di manutenzione.

È perciò che il Ministero ha creduto che sin da quest'anno si possa fare un'economia di 200,000 lire.

Se però la Camera, contro la nostra aspettativa, respingesse il progetto di legge e volesse che alcune provincie continuassero a godere del doppio beneficio e delle ferrovie e delle strade reali, mentre la massima parte delle provincie continuerebbero ad essere prive e delle strade di ferro e delle strade reali, sarebbe necessario sospendere la soppressione delle 200,000 lire. Ho creduto dover dare queste spiegazioni e cogliere questa circostanza per fare un eccitamento all'onorevole relatore della Commissione.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Aggiungerò alcune considerazioni a quelle esposte dall'onorevole presidente del Consiglio.

Quando la Camera voglia veramente fare un'economia senza punto turbare il nostro sistema di comunicazioni, re-

candovi anzi un evidente miglioramento, essa non ha che ad esaminare e pronunciarsi sul merito del progetto di legge statole presentato dal ministro dei lavori pubblici nella tornata del 1° giugno 1854 sulla modificazione della classificazione delle strade stabilite dal regolamento approvato dalle regie patenti 29 maggio 1817.

Sulla proposizione del ministro delle finanze di procurare tutta l'economia possibile nella manutenzione delle strade, togliendo queste 200,000 lire, io non posso che osservare che si faranno tutti i risparmi compatibili coi bisogni del servizio, massime quando la mancanza di contratti d'appalto ci lasci maggior libertà di azione. Ma il mezzo di ottenere una economia, non solo di 200,000 lire, ma d'una somma anche notevolmente maggiore, si avrà quando siasi dalla Camera approvato il suddetto progetto di legge.

Del resto è evidente che non siamo ancora al punto in cui si possa dire che la concorrenza delle strade ferrate diminuisca gran fatto, e tanto quanto certamente succederà più tardi, il movimento sulle strade ordinarie ed in conseguenza le spese di manutenzione delle medesime.

Benchè sia da qualche tempo compiuta la ferrovia da Torino a Genova, tutti sanno pure che il tratto della strada reale, principalmente da Genova a Serravalle ed a Novi, è ancora battuta da un grandissimo carreggio che si avvia verso i ducati e verso la Lombardia, passando il Po; e così sarà di altre strade, per esempio di quella da Torino a Milano, che corre parallela alla nuova ferrovia che sta per aprirsi all'esercizio quanto prima; così egualmente della strada di Nizza e di varie altre, che quantunque percorrano vicine a strade ferrate, sono tuttora frequentate per qualche tempo, attesa che la deviazione del movimento commerciale sulle vie ferrate non succede tutto ad un tratto, ma sibbene gradatamente.

Malgrado ciò, io ripeto, non ho alcuna difficoltà che si sottraggano le lire 200,000 da questa categoria, appunto perchè dichiaro che tutta l'economia che sarà possibile si farà compatibilmente coi contratti vigenti; ma ripeto pure che non posso ripromettermi di ottenerla se non quando sia approvata la legge di cui ho fatto sopra parola.

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

**PERNATI.** Il signor presidente del Consiglio dei ministri dirigendosi a me mi sollecitava, quasi io fossi il relatore della Commissione incaricata del rapporto sul progetto di legge riguardante la riforma della classificazione di alcune strade reali. Ora io debbo dichiarare che sono bensì membro di quella Commissione, ma questi commissari non furono tutti nominati che nello scorso luglio, e per conseguenza non hanno ancora potuto principiare i loro lavori. Io quindi non posso accettare le sollecitazioni del signor presidente del Consiglio, poichè non solo non sono relatore di quella Commissione, ma la Commissione stessa non è ancora nemmeno costituita.

**PRESIDENTE.** Non essendovi opposizioni, metto ai voti la categoria 6, proposta dal Governo ed assentita dalla Commissione in lire 1,519,210 56.

(È approvata.)

Categoria 7. *Spese di miglioramento per la strada reale di Milano*, proposta dal Ministero e mantenuta dalla Commissione in lire 75,500.

(È approvata.)

Categoria 8. *Spese per la strada reale di Piacenza*, proposta dal Ministero in lire 135,228 45.

**TORRELLI, relatore.** Su questa categoria venne fatto un aumento dal Ministero, il quale fu già compreso nella cifra

ora enunciata dall'onorevole signor presidente. Osservo però che per questa opera speciale è stato presentato apposito progetto di legge, di cui anzi è già fatta la relazione.

Per questa ragione io credo sia conveniente sospendere la votazione di questa categoria sino a che sia votato lo accennato progetto di legge.

**PRESIDENTE.** Allora la categoria 8 sarà sospesa.

Categoria 9. *Spesa per la strada reale di Francia*, proposta dal Ministero e dalla Commissione in lire 46,000.

(È approvata.)

Categoria 10. *Spese per la strada reale di Nizza*, in lire 32,834.

(È approvata.)

Categoria 10 bis. *Spese per la strada reale di Genova*. Non è stanziata alcuna somma.

**SAULI.** Io scorgo che alla categoria 10 bis non è proposta alcuna somma. M'immagino che questo derivi principalmente dalla circostanza, che già è stata annunziata dal Ministero, che questa strada debba essere dichiarata provinciale. Per conseguenza non essendo più compresa tra le strade reali, forse il Ministero non ha creduto di portare nessuna cifra pel suo miglioramento.

Intanto però che sta ancora in forse la questione se questa strada debba essere dichiarata reale, ovvero provinciale, io richiamerò l'attenzione del Ministero su di un punto che mi pare importante.

Su questa strada esiste una barriera, la quale è l'unica risorsa con cui si possa supplire al mantenimento della strada stessa, la quale per esperienza conosciamo tutti quanto sia disastrosa e costosa a mantenersi; ora, se la spesa della sua manutenzione debba cadere interamente a carico della provincia di Genova la quale è già gravemente oberata di spese e il Ministero lo sa certo meglio di me, parmi che l'esercizio di tale barriera dovrebbe cedere a favore della provincia.

Non è dunque mia intenzione di domandare un nuovo assegnamento per i miglioramenti della strada da Genova a Torino che è ancora compresa fra le reali, ma mi proposi semplicemente d'interpellare il signor ministro delle finanze se sia sua intenzione che, quando essa strada sarà per cadere a carico della provincia di Genova, vorrà egli conservare ancora quella barriera concedendone il beneficio a vantaggio di quella provincia nel modo stesso col quale frutta in oggi a vantaggio delle finanze.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Darò una spiegazione sul motivo per cui non si è messa alcuna somma in questa categoria pella strada di Genova.

L'onorevole preopinante deve avvertire che nella categoria delle manutenzioni ordinarie si è lasciato ancora pella strada di Genova la solita somma, salvo poi a vedere in quanto si potrà fare economia per l'avvertita circostanza della esistenza della strada ferrata che vi corre parallelamente.

Ora, e per lo spirito con cui sono fatti e per le condizioni positive che sono apposte ai contratti d'appalto delle manutenzioni oltre alla semplice manutenzione ordinaria è anche provveduto perchè l'appaltatore con la somma presuntiva che vi è assegnata si incarichi di alcune riparazioni, le quali non occorreranno certamente tutti gli anni, ma di cui il bisogno si riproduce assai spesso. Queste spese dunque sono tutte conservate, e non è già che io abbia considerato quella strada come oramai diventata provinciale, è soltanto che, secondo le informazioni che mi venivano date dai rispettivi ingegneri, non essendovi opera straordinaria da fare con appalto speciale, quelle solite riparazioni potevano benissimo essere



comprese nella somma assegnata per l'ordinaria manutenzione.

Quanto al resto risponderà il ministro delle finanze.

**CAVOUR**, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. L'onorevole deputato Sauli ha osservato opportunamente che quando si mettesse a carico della provincia di Genova il mantenimento della strada in ora reale da Genova a Torino, ragion vorrebbe che si lasciasse alla provincia il beneficio della barriera. In questa sentenza concorre pienamente il Ministero. Non ho sott'occhi il testo della legge, ma parmi che dicendo che si cede la strada alla provincia, ne viene di conseguenza che le si ceda e l'attivo ed il passivo.

E per provare essere stato questo intendimento del Ministero, dirò che, essendo stato risolto l'antico contratto cogli appaltatori della barriera a cagione dell'apertura della ferrovia, il Governo non ha voluto venire ad un nuovo appalto, ed ha amato meglio adottare un sistema di esercizio misto in economia cogli appaltatori onde lasciare poi alla provincia di Genova, quando venisse ad essere incaricata della strada, il beneficio della barriera e la libertà di prendere quella determinazione che giudicherà più opportuna. Io lo ripeto, se questa cessione non risultasse dal testo stesso della legge che è stata presentata, il Ministero non avrebbe nessuna difficoltà ad accostarsi all'emendamento che lo esprimesse in modo esplicito.

(La Camera approva senza discussione le seguenti categorie.)

**PRESIDENTE**. Categoria 11. *Spese di miglioramento della strada del Sempione*, proposta in lire 25,000.

Categoria 11 bis. *Spese di miglioramento per la strada di Levante*, proposta in lire 28,000.

Categoria 12. *Spese di miglioramento sulla strada di congiunzione tra quelle reali di Piacenza e Nizza*, proposta in lire 5635.

Categoria 13. *Lavori idraulici*, proposta in lire 5200.

Categoria 14. *Concorso dello Stato nei lavori stradali ed idraulici*, proposta in lire 44,289 25.

Categoria 15. *Sussidi alle provincie*, proposta in 200,000 lire.

*Porti, spiagge e fari*. — Categoria 16. *Personale di servizio*, in lire 27,517 16.

Categoria 17. *Spese diverse*, in lire 35,819.

Categoria 18. *Spesa di annua manutenzione*. Coll'aumento proposto dal Ministero in lire 8253, questa categoria viene proposta ed accettata dalla Commissione in lire 221,255.

Categoria 19. *Spese di miglioramento al porto di Genova*, in lire 98,000.

Categoria 20. *Porto di Nizza*, in lire 8900.

Categoria 20 bis. *Faro di Villafranca*, in lire 4500.

Categoria 21. *Porto di San Giovanni nel golfo di Sant'Ospezio*, in lire 5200.

Categoria 22. *Porto di Terranova*, in lire 5000.

Categoria 23. *Concorso dello Stato nelle spese dei porti di seconda categoria*. Coll'aumento proposto dal Ministero fu questa categoria accettata dalla Commissione in lire 82,450 e centesimi 52.

Categoria 24. *Anticipazioni a corpi morali per spese ai porti di seconda categoria* (per memoria).

Categoria 25. *Sussidi ai porti di terza categoria*, proposta dalla Commissione in lire 4500.

Categoria 26. *Casuali pei lavori pubblici ordinari*, in lire 15,000.

Categoria 27. *Personale per vari servizi inerenti all'esercizio della strada*, in lire 2,574,550.

Categoria 28. *Materiale, combustibili e grassumi*, in lire 1,174 000.

Categoria 29. *Materiale, lavori e provviste varie*, in lire 700,000.

Categoria 50. *Spese di ufficio e di cancelleria per gli uffici di direzione e per le stazioni*, in lire 80,000.

Categoria 31. *Fondo pel pagamento del 50 per cento sul prodotto delle strade di Pinerolo e di Vigevano*, in 330,000 lire.

Categoria 32. *Casuali e sussidi agli operai nell'esercizio della strada*, in lire 60,000.

Categoria 32 bis. *Rimborsi per errori di conteggio agli speditori di merci sulle strade ferrate*, proposta in lire 6000.

Categoria 33. *Telegrafo elettrico (Personale)*, proposta in lire 109,640.

Categoria 34. *Telegrafo elettrico (Materiale)*, proposta dalla Commissione in lire 49,800.

Categoria 35. *Commissariati governativi per la sorveglianza dell'esercizio di ferrovie di società private*, proposta in lire 6000.

*Spese straordinarie*. — Categoria 35 bis. *Maggiori assegnamenti*, proposta in lire 3200.

*Lavori pubblici, acque, ponti e strade*. — Categoria 36. *Ponte sulla Stura presso Cuneo*, proposta in lire 85,072.

Categoria 37. *Ponte sul torrente Petroni*, proposta in lire 25,000.

Categoria 38. *Strade reali in Sardegna*, proposta in lire 600,000.

Categoria 39. *Sussidi alle strade provinciali di Nizza*, proposta in lire 12,000.

*Porti, spiagge e fari*. — Categoria 40. *Scavazione e profondità normale e manutenzione del fondo dei porti di prima categoria*, proposta in lire 220,000.

**SAULI**. Colgo questa circostanza per chiedere al signor ministro dei lavori pubblici a qual punto siano le operazioni, delle quali venne incaricato l'ingegnere Orlando con un contratto stato approvato relativamente alla costruzione delle macchine necessarie all'espurgamento dei porti.

Io credo che il termine assegnato nel contratto per tale costruzione sia per scadere quanto prima, ed ignoro se l'Orlando si trovi precisamente nelle condizioni di adempiere ai suoi obblighi con quella attività che si richiede al bisogno dei porti e specialmente di quello di Genova in modo tale che quel contratto sia esattamente adempiuto.

Attenderò le spiegazioni che l'onorevole signor ministro avrà la compiacenza di darmi per formare un conveniente giudizio dello stato della pratica sulla quale l'ho interpellato.

**PALEOCAPA**, ministro dei lavori pubblici. Io ho fiducia che l'ingegnere Orlando si metta in posizione di adempiere esattamente il suo contratto, giacchè uno dei piroscafi curaporti è avanzatissimo e si spera che quanto prima sarà varato.

Farò poi osservare all'onorevole preopinante che un ostacolo grandissimo all'eseguimento dei lavori è stato il colera che afflisse Genova. In quell'epoca tutti i lavori cessarono o rallentarono grandemente, ma fra tutte le officine quella che è stata maggiormente colpita si fu quella dell'Orlando per la circostanza che, tenendo egli in affitto dalle finanze un locale alla Foce dove ha stabilito il cantiere di costruzione di esse macchine, vicino a questo fu stabilito lo sciorinamento degli effetti dei colerosi poveri morti in Genova. Tale disposizione recò un grandissimo spavento agli operai, ed allo spavento si aggiunse il fatto, che il morbo

ebbe a manifestarsi in parecchi di essi; non so se vi furono dei morti, ma alcuni caddero gravemente ammalati; e due dei fratelli Orlando furono, sebbene in modo assai meno violento, affetti dal colera.

L'Orlando dunque rappresentò allora al Governo essere impossibile in vista di queste dolorose circostanze che adempisse ai patti del suo contratto nel termine prescritto, tanto più che parte dei suoi operai i quali erano stranieri rientrò in Francia, parte andò a lavorare in altra officina che è quella della ditta Ansaldo; sopra queste rappresentanze delle quali il Ministero non poteva a meno di farsi carico, egli propose di compiere in tempo debito il primo cavafango ed un rimorchiatore a vapore che doveva somministrare, ma per potere intraprendere giusta la sua convenzione nel termine prescritto l'espurgazione dei porti, chiese gli fosse concesso di fare acquisto a Marsiglia d'un curaporto. Il Governo aderiva in massima a questa proposizione in vista delle circostanze e dell'importanza grandissima che si connette al cominciare nel prossimo anno il nuovo sistema di espurgazione, perchè amministrativamente e tecnicamente parlando, sarebbe dantesissimo il cominciare l'anno col sistema attuale; e nessuno lo saprà meglio dell'onorevole preopinante.

Si è dunque aderito in massima, ma colla condizione che egli debba condurre a sue spese, rischio e pericolo, questo cavafango nel porto di Genova, dove sarà istituita la Commissione che, giusta le condizioni di contratto, dovrà esaminarlo, per riconoscere se questo unitamente all'altro che costruirà in Genova saranno atti a scavare la quantità di materie prescritta ed alla voluta profondità. Le cose furono pertanto avviate in questo modo. Io però non ho ancora la definitiva dichiarazione dell'Orlando che è andato in Francia espressamente per questo, di aver già fatto il contratto di acquisto di quel cavafango; ma il fratello, a cui mi rivolsi, mi assicurò che il contratto era già convenuto, e che non mancava altro tranne l'allestimento definitivo di questo curaporto il quale verrebbe tosto rimorchiato a Genova da un battello a vapore già contrattato a tal uso.

Intanto l'Orlando si tiene obbligato ad incominciare il nuovo sistema di escavazione col principio dell'anno 1853.

**SAULI.** Io aveva mossa quest'interpellanza al signor ministro dei lavori pubblici precisamente perchè vedendo che si lavorava ad un solo e primo cavafango, dubitava che l'Orlando non fosse stato abbastanza diligente per mettersi all'opera della costruzione del secondo. In questo caso io avrei temuto, e credo con ragione, che le operazioni dello scavamento dei porti che tanto interessano la marina, sarebbero state di tanto protratte da risentirne un gravissimo danno non solo il porto di Genova, ma anche e successivamente tutti gli altri a beneficio dei quali debbono essere destinate queste macchine.

Del resto io non posso che approvare l'operazione fatta dal signor ministro, di concedere cioè anche all'Orlando la facoltà di provvedersi di un cavafango all'estero, avendo egli giustificato la impossibilità di costruirlo a tempo debito; essendo che io credo essere meglio operare in questo modo piuttosto che protrarre in lungo i lavori preparatorii a quello dell'escavazione, con danno essenziale del pubblico servizio.

Sono poi eziandio soddisfatto di sentire che l'ingegnere Orlando, o chi per esso, anno accertato il signor ministro che il contratto per l'acquisto di questo cavafango è già quasi compiuto; onde io spero che al cominciare dell'anno nuovo, che si avvicina, le scavazioni dei porti, e principalmente quelle del porto di Genova, potranno farsi colle norme che sono state approvate.

**PRESIDENTE.** Se non vi sono opposizioni, pongo ai voti la categoria 40 come fu proposta dalla Commissione.

(La Camera approva.)

*Strade ferrate. Spese di amministrazione. — Categoria 41. Personale del Genio civile,* proposta dal Ministero e dalla Commissione in lire 600,000.

(La Camera approva.)

*Categoria 42. Trasferte e spese varie,* proposta dal Ministero e mantenuta dalla Commissione in lire 5000.

(La Camera approva.)

*Casuali e sussidi. — Categoria 43. Casuali e sussidi agli operai per la costruzione delle strade ferrate,* lire 10,000.

(La Camera approva.)

*Materiale movente. — Categoria 44. Locomotive,* portata dal Ministero e dalla Commissione in lire 900,000.

**CAVOUR,** presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Pregherei la Camera a sospendere la votazione di questa categoria, giacchè oggi ho presentata una legge onde ottenere che questa somma fosse aumentata, e venisse in pari tempo approvato implicitamente un contratto con una fabbrica del paese, la quale si obbliga di somministrare un certo numero di locomotive e di macchine, che potranno adempiere a tutti i bisogni del servizio.

**PRESIDENTE.** Questa categoria s'intenderà dunque sospesa.

*Una voce a sinistra.* Non siamo più in numero.

**PRESIDENTE.** Essendosi osservato che non siamo più in numero, io non posso continuare la seduta.

**POLTO.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Ha la parola.

#### **INTERPELLANZA DEL DEPUTATO POLTO SULL'ESERCIZIO DELLA STRADA FERRATA DI SUSA.**

**POLTO.** La Camera non trovandosi più in numero per poter deliberare, ed essendo presente l'onorevole signor ministro dei lavori pubblici, io lo preverrei che desidero muovergli alcune interpellanze intorno all'orario della ferrovia di Susa.

**PALEOCAPA,** ministro dei lavori pubblici. Se la Camera volesse terminare di votare il bilancio...

*Voci.* Non si può, non siamo in numero.

**PALEOCAPA,** ministro dei lavori pubblici. Allora pregherei l'onorevole deputato Polto di far subito la sua interpellanza.

*Voci.* Sì! sì!

**POLTO.** Io sono agli ordini della Camera.

Le interpellanze che sto per muovere al signor ministro dei lavori pubblici mirando ad alcune disposizioni che l'amministrazione centrale ha creduto bene di dare in ordine all'orario della ferrovia di Susa, e che tuttora mantiene con invitta costanza contro tutti i reclami, che pur furono molti e ripetuti, e di privati e di comuni e del Consiglio provinciale e dell'intendente della provincia e dell'istesso giornalismo... (*Risa*) (ma io non so perchè si rida a questa espressione dello stesso giornalismo, a meno che si voglia ripudiare l'autorità ed il servizio di tal mezzo di pubblicità negli affari che concernono gli interessi pubblici) ognuno ben vede come esse non possano più aver altro significato per parte mia che quello di un debito che mi corre, cioè di invitare il signor ministro a dare categoriche spiegazioni su questo suo operato, dalle quali sperare che ritorni la calma nei concitati animi di quella provincia... (*Interruzioni — Oh! oh!*)

Se vogliono pazientare, io dirò il motivo per cui sono obbligato a servirvi di questa espressione...; perchè ritorno la calma negli animi concitati di quella provincia, e con essa anche la pubblica confidenza, che per poco forse non andava perduta a cagione di un mal consigliato o piuttosto dispetto o silenzio con cui si vollero premere fin qui le ripetute loro doglianze.

Il quale silenzio, se per vero è occasione che in oggi io prenda la parola da questa tribuna per farlo cessare una volta, dualmi sommaramente che fin dal principio del mio dire abbia a qualificarlo per inconcepibile, sia in riguardo al comune civile procedere, sia in riguardo alle esigenze delle politiche nostre istituzioni.

Nessuno infatti di noi è che non sappia quanto amara delusione e quanto sentito sia il dispetto che si prova da colui, il quale fiducioso d'una buona e discreta considerazione in che altri l'abbia, alla prima occasione che si presenta di averne una prova, un contrassegno, questa prova e questo contrassegno vengano immeritamente a fargli difetto.

Nessuno di noi ignora quanto questa delusione e questo dispetto si facciano grandi, insopportabili in coloro i quali per la loro posizione si lusingano, o sono in diritto di trovarsi più convenientemente riguardati. Ebbene, o signori, e i sindaci dei comuni interessati che rassegnarono le più vive istanze al Governo intorno allo sconcio che lamentavano di quest'orario, e il Consiglio provinciale, che pur esso formolava urgenti le sue, trasmettendole all'amministrazione centrale, e lo stesso intendente che accompagnava questo voto del Consiglio provinciale con calde preghiere perchè vi si cercasse un qualche rimedio, tutti furono egualmente trattati in un modo non saprei se più inaudito o strano, col più profondo silenzio, ed i reclami loro posti, a quello che mi immagino, sotto la fedelissima guardia del più cupo obbligo.

Io non dirò, o signori, se questo sia il modo per tenere in onore la carica del sindaco, al quale la legge annette tante e sì svariate attribuzioni d'autorità e di dignità che ne fanno il primo dei suoi concittadini, il loro consigliere, il loro magistrato, e il simbolo anche dell'autorità governativa. Non dirò se questo sia il modo di tenere in considerazione il Consiglio provinciale, che rappresenta un'accolta legale di cittadini ai quali sono commessi gl'interessi i più cari della provincia, sono demandati gli studi dei bisogni della medesima, sono dati anche i poteri di sopperirvi.

Non dirò se così trattando un intendente, il quale infine è l'emanazione diretta del potere esecutivo, e che deve portare con sè un prestigio di autorità e di dignità, se, dico, trattandolo in questo modo, altro si faccia che raumiliarlo o dibassarlo; ma ben dirò che, se non altro, la gentilezza dei modi e la pulitezza dei costumi li poneva tutti nella lusinga di avere quel trattamento che nella sociale consueta convivenza si dà a tutti i cittadini. Nè porterò lagni perchè lo stesso trattamento abbia ricevuto io medesimo, il quale, puossi dire come d'ufficio, fui ricercato di portarmi al capoluogo del collegio mio elettorale per sentire i reclami di quella popolazione e farmene interprete diretto presso il Ministero. Al quale ufficio ho adempito per primo in ben tre distinte lettere con rassegnare a nome di quella popolazione e mio la reale importanza di quelle doglianze allo stesso signor ministro. Ma, o sia che l'amministrazione centrale avesse già fermo di non abbassarsi sino agli individui, o sia che pensasse che le istanze di un deputato altro non fossero che atti meramente individuali come tutti gli altri, o sia che si avvisasse che durante la proroga parlamentare il deputato non sia più l'organo politico dei suoi elettori,

nè della nazione, il fatto è che anch'io venni rimeritato allo stesso modo con cui furono trattati tutti gli altri. Se però si fosse mai creduto, come dissi, che il deputato durante la proroga parlamentare cessi da quell'ufficio politico che gli va continuamente inerente durante la Legislatura, io non mi fermerò a confutare siffatta proposizione, giacchè se il contegno tenuto dall'amministrazione centrale verso i reclamanti non si può certamente dire molto gentile, non fu per certo come doveva esserlo, e come si era in diritto di aspettarlo, troppo costituzionale.

L'idea di costituzionalità nel nostro paese non è più a quest'ora così nuova, che nessuno non sappia che gli atti amministrativi si appuntano bensì tutti alla responsabilità ministeriale, ma questa esercitata al gran giorno, senza misteri, e provata dalla pubblicità. Il fare diversamente è proprio dell'arbitrio, che è pasto dell'assolutismo. Ora niente era più facile al signor ministro che il dare ai reclamanti un qualche riscontro o per la via stessa per la quale i reclami gli pervenivano, oppure sul foglio ufficiale, od altro semi-uffiziale qualunque, che accoglier soglia siffatte giustificazioni. Ed era questo mezzo tanto più opportuno, inquantochè la stampa padroneggiando già il tema andava precisamente discutendo sul merito delle innovazioni arretrate dall'amministrazione centrale in quell'orario.

E non mi si dica che il ministro non conosca questo mezzo, perchè son pochi giorni che attaccato nella delicatezza della sua amministrazione in ordine alla strada ferrata di Stradella seppe con esso appunto rispondere nel modo che alla propria dignità conveniva.

Ma sia benedetto il regime parlamentare, in cui tutte queste velleità e suscettività o ministeriali o burocratiche vengono a infrangersi contro questa tribuna; ed io saluto come avventurato questo giorno, e lo saluterà tale con me tutta la provincia di Susa, la quale non è meno di me impaziente di apprendere dal labbro del signor ministro quali sono stati i veri motivi che fecero inascoltati i di lei voti.

Chiedeva forse la provincia di Susa misure tali che amminitrativamente fossero impossibili, o politicamente sapessero di privilegio, o finanziariamente fossero dannose allo Stato? Ma, di grazia, se fossero state misure impossibili, non era facile al Governo di mostrare questa impossibilità, mostrata la quale, sapeva pure che cessava ogni reclamo, che spegneva ogni istanza? Ma non si chiedevano atti di privilegio, tanto meno dannosi allo Stato, sia perchè la provincia non aspirerebbe mai ad emanciparsi dal giure nostro comune, e d'altronde conosce assai bene la sua solidarietà a pro dello Stato, sia perchè io non avrei mai accettato verun incarico di essere mediatore col Governo, e tanto meno oserei quest'oggi al vostro cospetto invocarne l'adozione; e perchè so che sono deputato non della provincia, ma della nazione, e che la parola qui vuole sempre essere rivolta al bene generale dello Stato.

Quello che si chiedeva si riduce in ultima analisi a questa sintonia, che cioè l'esercizio della ferrovia di Susa serva il più possibilmente alla provincia, ed il più largamente sia profittevole allo Stato. Entrambi questi scopi, come la Camera ben vede, sono ragionevoli e discreti, e d'altronde sono consentanei a quel beneficio economico-politico che le strade ferrate con sè arrecano.

Ora, il chiedere che la ferrovia serva alla provincia da cui toglie il nome, è segno che l'orario stabilito non raggiunge punto questo scopo. Malaugurato orario! Parrebbe fosse non vero, se non fosse un fatto storico, che in quindici giorni furono tre gli orari che si succedevano l'uno all'altro. Il primo

racque, visse, morì, e fu sepolto in poche ore, oltre le 24 se non isbaglio, e nessuno gli pregò pace.

Il secondo fu attuato dal 16 ottobre, ed ebbe esercizio insino al 31 dello stesso mese; fu questo che sollevò le più vive rimostranze di cui ho fatto fin qui parola.

Il terzo cominciò ad essere posto in esercizio dal primo corrente ed è tuttora in osservanza, detestato come gli altri, poichè erede degli stessi perniciosissimi difetti.

La prima moralità che traspare da questo atto amministrativo, senza pretendere a molta acutezza d'ingegno, è la poca notizia che si ha della configurazione territoriale, delle relazioni abituali delle popolazioni, dei loro bisogni, delle rispettive condizioni economiche, e simili altri elementi che dovrebbero costantemente essere nella mente di coloro che pongono mano ad innovazioni, la cui attuazione trae così di presso ai più vitali interessi ed alla esistenza.

Ove l'amministrazione si fosse fatto scrupolo di studiare questi elementi, si fosse rivolta a quelle fonti dalle quali avrebbe avuto lume per conoscerli, come sono i sindaci, il Consiglio provinciale e lo stesso intendente, corpi ed autorità costituiti appunto per sorvegliare a queste bisogno, io sono ben persuaso che non avrebbe l'amministrazione dato lo spettacolo di un triforme e sempre deforme orario nella breve volta di mezza luna.

Ma quegli studi non li ha fatti, quei corpi costituiti e quelle autorità non li ha consultati; anzi, lungi dall'essere stati consultati, furono rimeritati, come poco fa accennava, col più disgustoso e desolante silenzio.

L'orario più utile per la provincia, non meno che più profittevole per lo Stato, venne pure indicato ripetutamente alla stessa amministrazione centrale, ed è quello che abbia una partenza mattiniera da Torino, di cui profittino tutti che abitualmente portano il commercio in seno ad essa e ve lo fanno; è quello che ponga nella facile posizione tutta la bassa provincia di potere nel giorno recarsi al capo provinciale, ivi aver campo di disimpegnare i propri affari e ritornare coll'utile impiego ancora del resto della giornata, attesa la poca distanza che vi ha tra l'estremo punto provinciale ed il rispettivo capoluogo.

Nè creda la Camera che sia troppo domandare per parte della provincia. Anzitutto conviene notare come dopo l'impianto della ferrovia l'ordinario stradale vada deserto di veicoli ordinari di trasporto delle persone, come pure siansi diradati quelli delle merci, e come, a dir tutto in poco, su tutta quella linea non vi sia più una vettura, un omnibus, un calessino, un cavallo da noleggiare. Ma vi ha di più: tutti i mercati che vi hanno luogo in ben cinque distinti giorni della settimana, locchè vuol dire in uno spazio di tempo che assorbe appunto il settimanale periodo, in questa stagione di rigidissima temperatura, alle ore undici antimeridiane sono già tutti bell'e finiti. Se pertanto, come in oggi arriva, che i convogli giungano a questo punto sempre già più tardi delle dieci e mezzo mattutine, gli affluenti non pervengono più in tempo a compiere i loro traffichi, e per conseguenza restano come incagliati nelle loro transazioni.

E di questo incaglio quale danno essi non hanno? Quale beneficio la provincia? Quale lo Stato? Non è questo, signori, un condannare le popolazioni che traggono di buon'ora ai mercati da tutti i punti delle convalli, quelli dell'estrema provincia di Torino che sono i negozianti, gl'incettatori, gli speculatori, condannarli, dico, a subirsi il quotidiano dispetto di vedersi parare davanti come fulmini i convogli e sparire dalla loro vista come le ombre chinesi (*Ilarità*) senza che ne possano approfittare, ed approfittarne appunto per mante-

nere viva la vita commerciale nella provincia che solo impresta il nome alla ferrovia, che di sì poco vantaggio le torna? Ma se l'amministrazione non soddisfa a questi bisogni, a queste dimostrate esigenze, a quali bisogni vorrà mai essere essa presta?

Una seconda lagnanza che questa provincia ha a muovere in ordine alla distribuzione di questi convogli è la soppressione che l'amministrazione centrale ha creduto bene di fare dei singoli fermi, dei singoli convogli ai quattro punti che sono chiamati a concorso dalla legge per un esercizio semestrale, voglio dire ai punti di Sant'Amrogio, di Condove, di Sant'Antonino e di Borgone, i quali, a termine della legge, dovevano appunto esercitarsi di confronto per sei mesi, onde al fine di essi si stabilisse l'ubicazione di due stazioni in due di questi quattro punti.

Se l'amministrazione fin dal principio dell'apertura di questa ferrovia avesse creduto di soprassedere da questi singoli fermi e non li avesse così tenuti in continuo esercizio per oltre quattro mesi, certamente nessuno oserebbe levare il menomo lagno; ma dacchè per l'esercizio di quattro mesi e mezzo questi punti hanno dovuto necessariamente contrarre delle abitudini, si sono stabilite delle relazioni fittizie, hanno avuto luogo dei piccoli centri di traffico e di transazioni, il vedersi bruscamente privati in un punto il quale era prossimo al tempo voluto dalla legge, non è a dire come tutti si siano indispettiti, e il dispetto, o signori, fu tanto più sentito in quanto che se l'amministrazione centrale, malgrado la disposizione della legge, ha creduto di privare questi punti dei singoli fermi, li ha poi conservati ad un altro punto, il quale per niente è contemplato dalla legge, voglio dire la fermata di Rosta, giacchè questa fermata è stata introdotta puramente a prova, per non dire ad arbitrio del Ministero, in quanto che di essa non vi è il menomo cenno nella legge di concessione della ferrovia.

Finalmente, siccome si avvicina il tempo in cui il giudizio del Ministero deve pronunciarsi sull'ubicazione delle due stazioni sui quattro punti, e correndo voce, alla quale io non do molta fidanza, perchè confido nella preta e sincera esecuzione della legge, correndo voce che il Ministero abbia potuto entrare nel disegno di convertire le due stazioni in una sola ed in un punto il quale sarebbe compreso bensì in questo distretto, ma non toccherebbe più i quattro distretti menzionati nella legge, io prego il signor ministro a dire se sia o no sua intenzione di tenersi strettamente al disposto della legge, e se il giudizio che sia per pronunciare si fondi o no sulla maggiore produzione dei singoli punti che sono stati in concorso, e ciò per tacitare i sospetti che le stazioni definitive, o quella che si dice sarebbe definitiva, non abbiano ad essere ubicate, o nei siti già stabiliti per legge, o peggio, che sarebbe forse in una, ubicata così che non serva agl'interessi materiali nè degli uni nè degli altri.

**PRESIDENTE.** Ha la parola il ministro dei lavori pubblici.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Il primo richiamo elevato dal preopinante contro il ministro si è di non aver dato risposte, di aver taciuto sempre. Mi pare che egli avrebbe potuto più propriamente dire che si è risposto male, giacchè una risposta venne pur fatta dal Ministero coll'aver cambiato orario in seguito agli avuti reclami. Ma l'onorevole deputato Pollo dice che si è stabilito un orario peggiore del primo, e che perciò si è ancora reclamato; a questo proposito gli osserverò che si è, dopo aver preso di bel nuovo in considerazione, forse non troppo avvertitamente, secondo lui, questi nuovi reclami, che si è modificato per la seconda

volta l'orario, riducendolo a quello che è attualmente, e del quale darò a suo tempo qualche spiegazione per mostrare che non è tanto assurdo quanto lo vorrebbe far credere il deputato Polto.

Se il Ministero non rispose a tutte le lettere ricevutesi, fu appunto per il numero stragrande delle medesime che ponendolo in imbarazzo per riscontrarle tutte, lo decise a non rispondere ad alcuna. (*Harità*)

A taluno si sarebbe potuto rispondere, come diceva l'onorevole deputato Polto, per civiltà, per convenienza, e per dimostrare che non si teneva in non cale la sua posizione di rappresentante di Condove.

Ciò sarà vero in linea di convenienza, ma non posso ammettere la mancanza di riguardo al deputato della nazione, perchè, lo ripeto, il Ministero si è occupato di studiare se eravi modo di migliorare quest'orario, al che mi parve siasi riescito, convinto qual sono che l'orario attuale, tanto per l'assoluta necessità in cui trovasi l'amministrazione delle strade ferrate di fare la maggiore possibile economia, quanto per la scarsità di materiale mobile, sia il più conveniente, come credo di poter dimostrare.

Fra le ragioni poi, e lo dirò francamente, per cui non ho risposto al deputato Polto, si è perchè nei suoi richiami egli andava accennando a forti commozioni delle popolazioni che riguardavano il ministro come indotto a stabilire l'attuale orario da viste poco degne di lui...

**POLTO.** Domando la parola.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici...** per favorire cioè talune località a danno di altre, alle quali ingiuriose supposizioni ed insinuazioni io non sono uso a rispondere, sia perchè le disprezzo, sia perchè avrei troppo a fare, tante se ne vanno continuamente spargendo dagli avversari del Governo contro tutti i suoi atti.

Egli disse però che tuttavolta non lascio senza risposta articoli di giornali che attaccano l'amministrazione, citando esempio di una recente rettificazione fatta nel giornale ufficiale a proposito della ferrovia da Alessandria a Stradella.

Se il deputato Polto avesse letto quell'articolo si sarebbe facilmente convinto che non venne scritto punto per difendere me, ma per smentire dicerie che si andavano spargendo che il Ministero avesse trattato della concessione della ferrovia suddetta piuttosto con una che con un'altra società, e conchiuso il contratto prima della scadenza del termine a tal effetto assegnato dalla legge di concessione.

Si fu dunque al solo scopo di rettificare un fatto, e non in quello di giustificare me da insulse imputazioni che venne inserita la menzionata nota nel foglio ufficiale.

Del resto poi io dichiaro apertamente che a tutti gli articoli simili a quelli che vennero pubblicati in un giornale di Torino, relativamente agli orari della ferrovia di Susa non ho mai risposto e non risponderò mai.

Circa all'allegato inconveniente di aver soppresso le fermate di uno dei convogli in quattro successive stazioni, quale inconveniente l'onorevole preopinante dice maggiore, perchè nel tempo stesso si è continuato ad esercitare la fermata di Rosta, io gli farò presente che siffatta modificazione del servizio venne richiesta da che l'amministrazione delle strade ferrate ha riconosciuto fin da principio che poteva servire abbastanza il paese e soddisfare al bisogno di economia il servizio fatto col sistema che i francesi chiamano *à navette*; si è cioè stabilito il centro del movimento in uno dei capi della linea; sono due sole le macchine che la servono, una delle quali va a compiere il suo viaggio primitivo, ritorna e riparte finchè ha compiuto tutti i viaggi; l'altra macchina

sempre accesa serve e di macchina di soccorso e a ristabilire la corsa quando il primo conduttore della locomotiva fa luogo all'altro.

Questo sistema era necessario che durasse e per fare una conveniente economia su quella strada e perchè realmente la lunghezza sua consentiva questo modo di esercizio che è in vigore anche sulla strada di Pinerolo. Ma sorse la direzione delle poste e rappresentò al mio collega il ministro degli esteri la relazione in cui essa si era messa col Governo francese per ottenere che le lettere, cambiando direzione e non passando più per la Svizzera, potessero passare pel nostro territorio; questo esigeva un cambiamento di orario onde collegare l'arrivo e la partenza del corriere a Susa e a Torino colla corsa della strada ferrata, e guadagnare dai 16 ai 20 minuti nelle corse del corriere medesimo. Ecco perchè si trovò necessario (essendo già abbastanza notevole la celerità del percorso, principalmente per le *montate* nelle quali s'incontrano lunghi e molti tratti di pendenza al 10 per 1000) di sopprimere alcune fermate. Quali si soppressero? Si soppressero quelle quattro per le quali la legge aveva lasciato incerta la posizione delle stazioni; era naturale che si soppressero queste piuttosto che le altre in cui la legge aveva dichiarato che stazione vi dovesse essere.

Ma il deputato Polto dice: non avete soppressa la fermata di Rosta. Risponderò che bastando all'amministrazione di sopprimerne quattro, non ha creduto di togliere anche una quinta. Perchè si sono sopprese di preferenza le quattro fermate di cui il definitivo stabilimento resta tuttora incerto? Perchè se si fosse ommessa la fermata di Rosta ed invece lasciata sussistere la fermata in uno dei luoghi dove si potrà stabilire uno scalo, gli altri paesi, posti in pari condizione, avrebbero, con ragione, altamente gridato che messi in tale guisa fuori dei termini di paragone sul prodotto rispettivo sarebbero stati danneggiati nella decisione a prendersi sul collocamento delle due stazioni definitive.

Ecco perchè, volendo stabilire un giusto confronto fra loro, furono dapprima sopprese tutte quattro, tanto nell'andata che nel ritorno dei convogli. Ma poscia il Ministero, volendo facilitare in parte almeno i richiami fattigli, modificò l'orario in modo da non sopprimere le fermate in quei quattro punti se non per un viaggio solo, cioè al venire del corriere da Susa a Torino. Da ciò si vede manifestamente quanto siano, per non dire altro, esagerati i lagni che porta alla Camera il deputato Polto.

Non sta punto, come parrebbe potersi desumere dal suo discorso, che siasi tolto un conveniente mezzo di comunicazione alle quattro stazioni dove si è soppressa una fermata, poichè dei tre viaggi di andata e di ritorno da Torino a Susa uno solo dei convogli non si arresta in quei quattro paesi che sono d'altronde vicinissimi tra di loro e poco distanti dalle stazioni contigue.

Per verità il pretendere che l'orario attuale non possa sufficientemente servire ai bisogni di quelle popolazioni è cosa veramente inconcepibile quando si getti l'occhio sull'orario in vigore. Si dice che si parte da Torino ad ora tarda del mattino; se non erro, la prima partenza è fissata alle 9 e 10 minuti, e l'arrivo a Susa alle 10 e 50; non parmi che questa ora sia troppo tarda; del resto, se si vuole servire il corriere non si può anticiparla. Si è fissata appunto quest'ora perchè, giungendo il corriere di Genova colle corrispondenze di quello stradale, provenienti specialmente dall'estero e dirette alla Francia, è d'uopo darvi immediato corso se si vuole conservare questo trasporto della posta attraverso il nostro paese, cosa questa per noi vantaggiosissima.

Egli parla di alterazione nelle abitudini locali, nelle relazioni giornaliere di quei comuni per causa del presente orario; ma io lo prego di avvertire che in tutti i paesi ove si costrussero strade ferrate le consuetudini locali poco per volta si sono modificate.

Ad ogni modo io non credo che quando si può giungere a Susa alle 10 e 50 antimeridiane e si può rimanervi sino alle 4 e 53 pomeridiane, ora dell'ultima partenza, si possa ragionevolmente allegare che l'orario non soddisfa ai bisogni ed alle relazioni di località che meno di un anno addietro non avevano che una o due giornaliere corrispondenze colla capitale.

Certamente che per appagare i desiderii di quei comuni gioverebbero quattro od anche cinque convogli al giorno, ma per farli bisognerebbe rinunciare al sistema attuale di esercizio economico, e sottostare a gravi dispendi senza compenso di sorta, giacchè questa ferrovia, tuttora nei suoi primordi, non ha movimento bastante da alimentare neanche quattro convogli giornalieri.

Non vi ha dubbio che moltiplicando i convogli si aumentano i comodi delle località presso le quali corre la strada; ma anche in ciò deve esservi un limite, quello cioè di una giusta economia.

Sia certo il deputato Polto che quando il movimento sarà più sviluppato, venuta che sia la buona stagione, provveduta l'amministrazione di una maggiore quantità di macchine, si metterà al servizio della strada di Susa una locomotiva di più, e si provvederà perchè le corse abbiano luogo da Torino e da Susa ad ore più comode.

Frattanto io credo che nello stato attuale delle cose il servizio qual è sia sufficiente, e si possano attendere condizioni migliori dal tempo e dal successivo sviluppo ed incremento del commercio.

Noti poi l'onorevole Polto che, malgrado la scarsità di macchine e la necessità sopra esposta di fare un servizio economico, l'amministrazione non si rifiuta mai di fare convogli speciali in occasione di fiere, feste e simili.

Quanto all'ultima domanda che mi viene fatta, cioè se il Ministero abbia intenzione di eludere lo spirito della legge di concessione facendo delle due stazioni, che sono decretate per legge, una sola, ovvero di stabilire una fermata in sito diverso da quello prefisso nella legge, io posso assicurare la Camera che non mi venne mai in mente né udii mai parlare da alcuno di simile progetto.

D'altronde i siti fissati negli scali sono i soli abitati; bisognerebbe quindi che si andasse cercando un sito deserto per eludere la legge, non essendo la linea di Susa come la ferrovia della Polcevera dove si potrebbe mettere una stazione ad ogni passo, perchè ad ogni tratto s'incontrano agglomeramenti di popolazione; ma sulla linea di Susa se non si mettono gli scali nei siti abitati, non si saprebbe ove collocarli; dunque stia tranquillissimo l'onorevole deputato Polto che in due di quei siti si stabiliranno le fermate. Dirò di più che siccome veggo che la questione di decidere quali di questi quattro punti debbano essere preferiti non è tanto grave per se stessa quanto peggiori interessi e le rivalità da comune a comune, che ingenerano cattiva disposizione verso l'amministrazione, io tengo intenzione di costituire una Commissione che m'illumini nel giudicare quali fra le quattro attuali fermate siano le due migliori a preferirsi, e siccome vedo che l'onorevole Polto è così bene informato dei bisogni di quei paesi, credo non si rifiuterà di far parte di questa Commissione; in questo modo non solo egli conoscerà i motivi sui quali il Ministero baserà la sua decisione su questi scali, ma sarà anche giudice di questi motivi.

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

**POLTO.** Veramente colla sua risposta il signor ministro tarpò le ali alla mia, quando cominciai per dire che egli non risponde perchè ha risposto col fatto. Ma se ha risposto col fatto, egli ha risposto col fatto stesso che io impugno, e non so che risposta abbia fatto. Se ve ne ha uno è questo un vero circolo vizioso; rispondo cioè colla questione che si agita, che è precisamente questo fatto dell'ultimo orario che io impugnava nel mio discorso. Il signor ministro dice che non ha risposto più ancora per altro motivo, in quanto che dalla mia lettera trasparissero tali espressioni alle quali non sia abituato a rispondere. Ma, signore, questa è un'accusa che io non posso tollerare, e non tollero tanto più che io ho la lettera meco, di cui vado dare lettura alla Camera, onde veda se le espressioni di cui mi sono servito siano tali che doversero mantenere così suscettiva la deliberazione del signor ministro a non voler assolutamente rispondere.

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

Io mi richiamo alle mie stesse parole. Io non ho detto che siano espressioni venute dal deputato Polto.

Ho detto in generale: non ho risposto all'argomento che si faceva valere di prevenzioni delle popolazioni, perchè si temeva che il Governo fosse condotto da tristi influenze.

**POLTO.** Ma avrebbe dovuto soggiungere come io preventivamente avessi annullate queste insinuazioni presso quelle popolazioni, e come solo alludessi ad un fatto di cui ero testimone. E doveva io tacerlo questo fatto quando stavo per dire al ministro come le cose si passavano?

Io scriveva al signor ministro in data del 14 ottobre la seguente: « Il sottoscritto temporaneamente in Sant'Ambrogio, qual deputato del collegio di Condove, è stato quest'oggi richiesto dal signor sindaco a recarsi sul luogo per sentire i reclami che il comune non solo, ma tutti i circostanti hanno a porgere al Governo sulla mutazione e nuova combinazione dell'orario stabilito dal 16 andante in poi sulla ferrovia di Susa.

« Siffatti reclami a quest'ora il signor ministro li avrà forse già sott'occhio ed esaminati, dacchè, a quanto gli venne assicurato, furongli sporti fino da ieri sera ed in forma d'ufficio.

« Veramente non è a dirsi quale sia il danno non solo che queste popolazioni subiranno dal nuovo orario, ma altresì quello che toccherà allo Stato medesimo. E ciò che maggiormente inacerbisce gli spiriti, si è il non conoscersi, per bene che si studi, il vero movente vantaggioso che abbiato provocato.

« È forse stata l'idea di economizzare il tempo e guadagnare in celerità, ovvero profittare nelle spese?

« I dieci minuti di risparmio nel tempo parlano da sé a dire se valesse la pena, dappoichè al postutto sarebbonsi guadagnati 5 minuti togliendo i secondi convogli a Rosta, che ne profitta allo Stato, essendo la fermata meno lucrosa, nè in fine è contemplata dalla legge 14 giugno 1852 ciò che di soprassello indispettisce, e giustamente, i reclamanti. Ma non è nemmeno che ci profitti lo Stato. Ed invero le popolazioni che si trovano fra i due punti di Avigliana e Bussoleno, siccome mantenevano per la comodità delle fermate intermedie comunicazioni fra loro sì nei mercati che nelle fiere e per le ordinarie loro transazioni, prive d'ora in poi dei convogli di mezzo, che appunto erano i più comodi per loro, giacchè loro permettevano di restituirsì a bel mezzo della giornata alle rispettive loro case, e quindi guadagnavano nel tempo, d'ora innanzi si vedranno o crudelmente deluse nei loro traffici o

saranno tenute a maggior dispendio di tempo, e conseguentemente non alimenteranno più le fermate ed andranno perduto l'introito per lo Stato. Se non che come può rivalersi lo Stato di tale perdita? Cessa forse o diminuisce la spesa delle fermate? No, di certo, chè gl'impiegati sono pure gli stessi, la spesa è sempre uguale, e solo di positivo rimane la diminuzione dei biglietti di partenza ed arrivo, ossia del reale introito.

« Del resto, giustamente ancora qui si osserva che lasciare uno spazio di ben 29 chilometri privo della facilità dei transiti concessi a tutte le altre stazioni e fermate, quando ne pare assai più urgente e palpante il bisogno, è una ingiustizia reale sia rimpetto al Governo che deve tener tutti sotto lo stesso regolo, sia segnatamente alla fermata di Rosta che non è contemplata nella legge, gode tuttavia di tutte le agevolzze, ed ultimamente ancora di spiccare i biglietti di arrivo e di partenza, a malgrado sia notorio come appena regga alla sussistenza e manutenzione propria. Un tal fatto, io soggiungeva; creda, signor ministro, ha eccitato veramente non solo un malcontento universale, ma un fermento che a calmario lo scrivente non ravvisa di meglio che un pronto riparo, livellando tutte le stazioni e fermate al beneficio dei soffermi di tutti i convogli sì e come fin qui si è praticato, nullo propriamente essendo il vantaggio di tempo o finanziario che il Governo trarrebbe da questo malaugurato cambiamento.

« È finalmente da non tacersi che il dispetto provato da queste popolazioni sale al punto da concepire non infondati sospetti che il Governo si trovi o preoccupato od accerchiato da persone influenti ed assai interessate a che il carattere della legge per il solo esercizio semestrale delle quattro fermate per la conversione di due in stazioni non abbia ad essere dal Governo stesso valutato secondo lo spirito naturale della legge, quello cioè della rispettiva rendita maggiore; ed anzi è molto che si lascino persuadere che gli individui, per potenti e danarosi che siano, non varranno mai a fare prevaricare il potere esecutivo contro le disposizioni esplicite legislative; ragione di più perchè senza indugio il Governo tolga di mezzo siffatto elemento di diffidenza, il quale, degenerato in sentimento di sfiducia o peggio, potrebbe essere fecondo di atti a cui reprimere non sempre nè mai volentoso aspira il Governo. »

Questa era la prima lettera che io dirigeva, e la dirigeva al punto precisamente che mi suonavano alle orecchie le più alte espressioni della più sentita indignazione. Io sfido chiunque a dire se questa lettera contenga modi e forme che non siano dicevoli nè a chi era diretta nè a chi la vergava.

Il signor ministro, a scusare la soppressione dei fermi ai quattro punti di Sant'Ambrogio, Condove, Sant'Antonino e Borgone, dice che in questi quattro punti incerta era la legge e si poteva di preferenza toccare ai medesimi che non ad altri quando per motivi imperiosi di amministrazione si era costretti di toccarvi.

Prima di tutto io dico che la stazione di Rosta poteva sopprimerla per la prima, perchè non è punto contemplata nella legge, e questo era un atto di giustizia, perchè fu introdotta per avventura a servizio di pochi; e quale sia il beneficio che lo Stato possa averne, il signor ministro per venirne a cognizione non ha altro che a riconoscerne gl'introiti; ma non mai toccare a quelle su cui la legge aveva prestabiliti calcoli di confronto.

Del resto poi ho prevenuta quest'obbiezione nel mio primitivo discorso, quando ho detto che l'amministrazione cen-

trale era padrona di non stabilire i singoli fermi dei singoli convogli durante i primi quattro mesi; ma che una volta questi quattro punti erano posti a confronto nell'esercizio a servire di criterio per la definitiva ubicazione delle due stazioni chiamate dalla legge, il Governo ha fatto atto assai improprio nel troncarsi bruscamente quest'esercizio, in quanto che ha prodotto un turbamento gravissimo nelle ordinarie relazioni e transazioni di quelle popolazioni. Ecco il motivo su cui si fondano i reclami di quelle popolazioni; ecco il motivo per cui il loro contegno si è esasperato; e non temo a ridirlo che lo è infatti, e tanto più perchè fino ad ora non hanno mai avuta la benchè menoma soddisfazione dall'amministrazione centrale di questo suo operato.

Il signor ministro dice: finalmente dove si fondano questi grandi guai della soppressione di questi quattro punti? Il secondo orario li aveva soppressi tutti per i convogli intermedi; il terzo orario che dura dal primo del corrente mese non ne ha soppresso che uno solo, quello di ritorno da Susa. Ma il signor ministro, mi permetta che io gli dica che egli non ha sufficienti notizie dei bisogni di quella provincia; che egli non sa quale sia la necessità di quegli abitanti.

Mi pare avere già avvertito che nella valle di Susa hanno luogo quasi quotidianamente mercati; mi pare avere già avvertito quanto grandi siano i lagni che mandano coloro che frequentano questi mercati; ma i lagni maggiori provengono da ciò appunto che i convogli di ritorno da Susa, non fermandosi a quei siti, non possono più ricevere coloro che frequentano i mercati e che si trovano perciò obbligati di andarvi e ritornarsene a piedi.

Ora io domando se si possa o no dire che la ferrovia di Susa servirà benissimo al corriere, o, come è stato detto spiritosamente da un giornale, alla valigia delle Indie, ma non certo alla provincia di Susa; giacchè, lo ripeto, è ben trista la condizione di quelle popolazioni che per compiere ai loro traffici ed alle loro incombenze abbiano pure a logorarsi perennemente i piedi per ciò appunto che nelle prime ore del giorno non vi ha convoglio, e in quelle di ritorno non si apprestano a riceverle.

Per ultimo io ringrazio l'onorevole ministro delle dichiarazioni che ha fatte; vorrei però farlo ben persuaso che non sono io quegli che dubitasse menomamente della sua integrità amministrativa in ordine al giudizio che fra poco dovrà pure portarsi sulla ubicazione delle stazioni, ma sì che ho creduto bene di portare a questa tribuna una voce che correva, e che, non mi rifiuto a dire, fu fatta anzi correre da un impiegato del Governo stesso, il cui nome non declino, ma che bene dimostra come il medesimo signor ministro sia per avventura così male servito, che alcuni suoi subalterni si piacciono a dare in voce propositi che in fin dei conti tornano a odiosità della sua persona e della sua amministrazione.

Per mia parte io non ne dubitava punto; ma, non fosse altro che per tacitare queste voci che si moltiplicano e grandeggiano passando di labbro in labbro; non fosse altro che per portare la tranquillità a quelle popolazioni, le quali pongono tutto il loro interesse a questa stessa ubicazione, è sempre un gran servizio che il ministro ci ha reso in questo punto col dichiarare che il giudizio definitivo di questa stazione non avrà luogo se non ponderati esattamente tutti i motivi che possono concorrere più per un sito che per un altro, ma sempre nei confini della legge prefiniti.

In quanto poi spetta al giudizio che egli vorrebbe demandato ad un Consiglio particolare, io non ambisco punto di esserne membro, perchè, solo che vi prendessi parte, farei

prova di non essere sincero in ciò che dissi, di avere cioè pienissima fede nella integrità dello stesso signor ministro, ed egli troverà ben altre persone di me più tecniche e più pratiche dei bisogni della provincia che possano aiutarlo in questo giudizio che sta per emettere, perchè io non possa ristarmi dal pregarlo a volermene dispensare, dichiarando qui solennemente che le mie parole e le osservazioni che ho fatte come uomo politico non muovono punto da vaghezza od ambizione d'ingerirmi in atti di amministrazione.

**PALEOCAPA**, *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola per soggiungere ancora qualche cosa su quella tanto incriminata stazione di Rosta.

O io non mi sono bene spiegato o l'onorevole preopinante non mi ha bene compreso. Io ho detto che non sopprimeva la stazione di Rosta, perchè l'accelerazione che si domandava era calcolata guadagnarsi nella soppressione di sole quattro stazioni ossia fermate; questo era il bisogno. Eccedere questo bisogno era inconveniente.

Si poteva certamente sopprimere la stazione di Rosta e sopprimere allora tre sole delle quattro. Ma ciò facendo si avrebbe dato motivo agli abitanti che concorrono ad esse di gridare che esse non avrebbero potuto più reggere al confronto colla quarta che continuava ad essere in attività durante il periodo prescritto dalla legge.

Ecco perchè si è stabilito di sopprimere tutte le quattro che erano lasciate incerte dalla legge medesima.

Dirò ora all'onorevole preopinante come avvenne che fu stabilita la fermata di Rosta.

L'imprenditore, che è per metà fornitore dei capitali per l'esecuzione della strada, rappresentò che dalle informazioni che gli venivano date appariva che a Rosta si sarebbe, almeno nella buona stagione, ottenuto un notevole movimento; chiedeva conseguentemente di fare una fabbrica di stazione in quel luogo.

L'amministrazione non acconsentì, ed egli chiese allora di farla a sue spese fuori di contratto. Fece quella fabbrica, ed io non vedo perchè l'amministrazione non dovesse consentirglielo.

Certamente il prodotto della stazione di Rosta fu finora minore delle altre; ma pure ha reso sufficientemente e non in quella tale disproporzione che vorrebbe far credere il deputato Polto. Le quattro stazioni accennate hanno reso diferentemente nel tempo che sono in esercizio. Una ha reso lire 6378; una lire 5179; una lire 3856; una lire 4347; e la stazione di Rosta soltanto lire 2880.

Questo ultimo prodotto è certamente minore degli altri, ma non è tanto tenue da dirsi affatto sprezzabile, nè tanto tenue che renda le spese di amministrazione superiori al prodotto che si ha e non dia anzi un conveniente profitto.

Date poi queste ulteriori giustificazioni, per quello che riguarda la stazione di Rosta, farò anche osservare che egli esagera dicendo che le popolazioni non hanno mezzo di ritornare. Io gli faccio presente che non è soppressa che una sola corsa, e che l'ultima, quella con cui è più naturale che tornino quelli che sono andati pei loro affari a Susa, è mantenuta e tocca tutte le stazioni.

Finalmente, quanto al modo di giudicare della convenienza di preferire piuttosto una che un'altra delle quattro stazioni, e di sceglierne due come la legge ha stabilito, io posso assicurarlo che se ho volto il pensiero a nominarlo membro della Commissione, è appunto perchè egli in quest'occasione si è così addentrato negli interessi di tutti quei comuni che lo credo realmente e sinceramente atto a giudicare meglio di un altro.

**AGNÈS**. Debbo attestare anch'io le lagnanze insorte sull'orario per la partenza del mattino ed unirmi al deputato Polto nel pregare il ministro a fare in modo che la partenza del mattino sia fatta un po' più di buon'ora. La partenza per Pinerolo è alle sei ed un quarto; quindi potrebbe la partenza per Susa farsi, per esempio, alle sei e mezzo.

*Una voce*. Ma si fa tardare il corriere.

**PALEOCAPA**, *ministro dei lavori pubblici*. Per quanto riguarda l'amministrazione delle strade ferrate non avrei alcuna difficoltà di stabilire la partenza più di buon'ora; ma osservo che si è stabilito l'orario attuale per mettere la partenza della ferrovia dopo l'arrivo del corriere. Se il ministro degli esteri, che ha la soprintendenza delle poste, trova che si possa fare la chiesta modificazione, io non dissento di far partire il primo convoglio anche a due ore dopo la mezzanotte se è necessario.

**CAVOUR**, *presidente del Consiglio e ministro delle finanze*. Io debbo fare una confessione, ed è che di questo nuovo orario sono stato in gran parte io l'autore. Il ministro dei lavori pubblici ne aveva proposto un altro, ma io ho creduto, e credo ancora, che sia necessario di ciò fare, finchè si vorrà far esercitare la strada con due sole locomotive, non potendosi altrimenti disporre, perchè le spese di esercizio non superino di gran lunga il prodotto.

Credo poi che si farebbe un danno gravissimo a quelle popolazioni se si partisse di buon mattino da Torino invece di partire da Susa. È cosa evidente che i domiciliati in Torino i quali hanno affari nella provincia di Susa possono presumibilmente aspettare, di preferenza, che quelli i quali dalla provincia vengono per affari a Torino; ai primi non porta nessun danno, mentre potrebbe portarlo gravissimo ai secondi.

Certamente il meglio sarebbe che si partisse da Susa e da Torino contemporaneamente, come si fa sino a un certo punto per la strada di Savigliano; ma allora ci vuole doppio servizio; l'esercizio costerebbe molto di più e lo Stato ci perderebbe. Col tempo si potrà fare, anzi si farà certamente, perchè io non dubito che il prodotto di questa strada non sia per aumentare. Allora si partirà alle sei e mezzo; ma finchè siamo costretti a fare il servizio colla *navette*, come dice il mio collega, sarà da preferirsi di partire da Susa per la prima partenza. Se, come desiderano gli onorevoli Polto e Agnès, la prima corsa partisse da Torino, evidentemente l'ultima dovrebbe partire da Susa alle 7 della sera, e questa corsa sarebbe assolutamente inutile; invece partendo tardi da Torino si favoriscono i viaggiatori che hanno da passare il Moncenisio, perchè sa meglio di me il deputato di Susa che le ore più opportune per passare la montagna sono quelle di notte.

Senza dire adunque che il nuovo orario sia perfetto, io lo credo il meno cattivo, perchè soddisfa a due condizioni che non era in potere del mio collega di evitare, il servizio della posta e quello dei viaggiatori.

**PRESIDENTE**. Non essendo il caso di alcuna deliberazione levo l'adunanza.

La seduta è levata alle ore 5.

*Ordine del giorno per la tornata di domani:*

Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici pel 1855.