

TORNATA DELL'8 LUGLIO 1854

— 46 —

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BARONE MANNO.

SOMMARIO. *Sunto di petizioni — Trasmissione dell'atto di morte di S. A. R. il principe Carlo Alberto, duca del Chiablese — Presentazione di un progetto di legge per l'approvazione di una nuova convenzione seguita tra il Governo e la Società della strada ferrata della Savoia Vittorio Emanuele — Relazione sul progetto di legge per la riforma dei diritti di bollo e della carta bollata — Discussione ed approvazione del progetto di legge per la istituzione di un giudice di polizia nelle città di Torino e di Genova — Discussione del progetto di legge per l'approvazione della convenzione tra le finanze dello Stato ed i signori ingegneri Severino Grattoni, Sebastiano Grandis e Germano Sommeiller relativa all'applicazione del sistema di propulsione idropneumatica al piano inclinato dei Giovi — Domande e dichiarazioni del senatore Pallavicino Mossi — Spiegazioni del ministro dei lavori pubblici — Instanza del senatore Plana per la soppressione degli articoli 2 e 4 della convenzione — Schiarimenti del ministro dei lavori pubblici — Considerazioni del senatore Sclopis — Adozione della convenzione e degli articoli del progetto di legge — Approvazione delle singole categorie del bilancio passivo del dicastero degli affari interni e di quelle del dicastero degli affari esteri per l'esercizio 1854 — Discussione del progetto di legge per l'autorizzazione alla divisione amministrativa di Torino di eccedere nel 1854 il limite normale dell'imposta — Domande del senatore Di Pollone — Risposta del ministro delle finanze — Approvazione dell'articolo unico del progetto — Presentazione di un progetto di legge per la costruzione di una cavallerizza coperta in Alessandria.*

La seduta è aperta alle ore 3 pomeridiane.

QUARRELLI, segretario, legge il verbale dell'ultima tornata, il quale viene approvato.

Dà quindi lettura del seguente sunto di petizioni:

917. Bartolomeo Vacheri di Genova (*Petizione mancante dell'autenticità della firma*).

918. Il Consiglio delegato del comune di Cambiò, provincia di Lomellina, ricorre al Senato per ottenere il condono della sua quota di debito per un sussidio avuto dalle regie finanze negli anni 1841-42-43 onde provvedere ai lavori di riparo alle acque del Po.

Dà quindi lettura di una nota del ministro degli affari esteri, colla quale trasmette al Senato l'atto di morte di S. A. R. il principe Carlo Alberto duca del Chiablese per essere deposto negli archivi del Senato.

Per ultimo legge tre domande di congedo dei senatori Franzini, Di Montezemolo e Della Marmora; i primi due di un mese, ed il terzo di 20 giorni, che vengono dal Senato loro accordati.

PROGETTO DI LEGGE PER L'APPROVAZIONE D'UNA NUOVA CONVENZIONE COLLA SOCIETÀ DELLA STRADA FERRATA VITTORIO EMANUELE — RELAZIONE SUL DISEGNO DI LEGGE PER LA RIFORMA DEI DIRITTI DI BOLLO.

PRESIDENTE. La parola è al ministro dei lavori pubblici.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Ho l'onore di presentare al Senato il progetto di legge, che è stato adottato dalla Camera dei deputati, per l'approvazione di

una nuova convenzione seguita tra il Governo e la Società della strada ferrata Vittorio Emanuele in Savoia. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1552.)

Il Senato sa con quanta ansietà tutto il paese, tutta la Savoia aspetti l'approvazione di questa convenzione: ed io non posso che vivamente raccomandare al Senato di far sì che prima della prossima proroga del Parlamento sia adottato il presente progetto di legge.

Tutto è pronto; ed appena emanata la legge si potrebbe incominciare i lavori di questa ferrovia cotanto desiderata.

PRESIDENTE. Il Senato dà atto della presentazione di questo progetto di legge, il quale sarà sollecitamente trasmesso agli uffizi per la sua disamina.

Reco a conoscenza del Senato che il senatore Marioni ha deposto in questo momento sul banco della presidenza il rapporto sul progetto di legge per la riforma dei diritti di bollo e della carta bollata, il quale sarà stampato e distribuito. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 837.)

DISCUSSIONE ED APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER L'ISTITUZIONE DI UN GIUDICE DI POLIZIA NELLE CITTÀ DI TORINO E GENOVA.

PRESIDENTE. La prima legge che cade in discussione secondo l'ordine del giorno è quella con cui si crea un giudice di polizia speciale nelle città di Torino e di Genova. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1602.)

Dichiaro aperta la discussione generale su questo progetto di legge.

Se non si chiede la parola, passerò alla lettura degli articoli del progetto di legge.

« Art. 1. In ciascuna delle città di Torino e di Genova è instituito un giudice, il quale farà in modo permanente il servizio contemplato nell'articolo 240 del Codice di procedura criminale.

« Esso eserciterà esclusivamente per tutte le sezioni mandamentali di dette città la giurisdizione che nelle materie penali sia il Codice di procedura criminale come le altre leggi attribuiscono ai giudici di mandamento, ossia ai tribunali di polizia. »

(È approvato.)

« Art. 2. Lo stesso giudice avrà grado e stipendio uguali a quelli degli altri giudici di mandamento delle città suddette.

« Gli sarà inoltre, a titolo di indennità, corrisposta dai rispettivi Municipi l'annua somma di lire 1000. »

(È approvato.)

« Art. 3. Le cause vertenti nei detti tribunali di polizia di Torino e di Genova, al tempo della promulgazione della presente legge, saranno continuate e decise dai giudici delle rispettive sezioni o sestieri che ne avranno incominciata l'istruttoria nel loro turno mensile. »

(È approvato.)

« Art. 4. Il Governo potrà applicare presso ciascuno dei detti giudici un ufficiale dell'amministrazione di pubblica sicurezza o di polizia municipale coll'incarico di esercitarvi le funzioni del Pubblico Ministero.

« Con decreto reale saranno stabilite le norme colle quali dovranno essere regolate le relazioni tra detti ufficiali ed i Municipi di Torino e di Genova, secondo le quali saranno compilate le statistiche trimestrali sulle contravvenzioni. »

(È approvato.)

« Art. 5. Il Governo è autorizzato a stabilire per decreto reale, entro il termine di un anno, una nuova circoscrizione delle sezioni mandamentali delle città di Torino e di Genova, previo l'avviso dei rispettivi Consigli municipali. »

(È approvato.)

Provocherò lo squittinio segreto su questo progetto di legge quando sarà approvato, come spero, l'altro progetto che viene in seguito; poichè gli altri due che sono del pari all'ordine del giorno non esigono che la votazione per alzata e seduta.

DISCUSSIONE ED APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER L'APPLICAZIONE DEL SISTEMA DI PROPULSIONE IDROPNEUMATICA AL PIANO INCLINATO DEI GIOVI.

PRESIDENTE. Il secondo progetto di legge è quello per l'applicazione del sistema di propulsione idropneumatica al piano inclinato dei Giovi, sul quale dichiaro aperta la discussione generale colla solita avvertenza che se vi ha chi abbia qualche osservazione a fare o qualche spiegazione a chiedere sopra la convenzione che è unita alla legge debba parlare nella stessa discussione generale; giacchè altrimenti l'articolo della legge che approva questa convenzione sarà esso solo sottoposto a votazione. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1337.)

PALLAVICINO-ROSSI. Quantunque io voti con pieno animo in favore della presente legge, desidero nullameno di richiamare la più sentita attenzione del Senato sopra una delle condizioni del contratto, la quale per la sua insudita asperità verso i benemeriti ingegneri che vi si

assoggettano impressionò (credo mi sia lecito il dirlo) tutto l'ufficio centrale, sebbene la sua maggioranza giudicasse di solo leggermente accennarne nella relazione.

La condizione è quella segnata all'articolo quinto del contratto, nel quale si dichiara risolto il contratto medesimo qualora il sistema di propulsione immaginato non fosse riconosciuto quale una novità, e tenuti in tal caso gli inventori al rimborso d'ogni spesa anticipata dal Governo.

Ma come? io domando. Vi esiste una concessione di privilegio appoggiata ad un preventivo esame di una Commissione scientifica, e si dubita che questa non abbia riconosciuto almeno in qualche parte alcun carattere di novità? Si vorrà dunque ritornare sul giudizio della Commissione medesima?

Noti il Governo che la prova di assoluta mancanza di novità nell'invenzione, oltre che richiederebbe un recesso formale di giudizio della Commissione scientifica, darebbe naturalmente luogo alla revoca del privilegio.

Ora, la supposizione di cui è caso nell'articolo 5, senza esempio al mondo, offende la meritata autorità degli uomini della scienza e al tempo stesso la dignità del Governo, che sulla loro consultazione diede e guarentì il privilegio.

La bastevole novità del trovato, allo stato delle cose, deve, al parer mio, considerarsi come cosa passata in giudicato. Ma se la detta condizione è offensiva alla scienza e al Governo, non saprei come chiamarla rispetto ai distinti inventori privilegiati.

Quale sarà il tribunale che giudicherà competentemente sul più o meno di novità che esista nell'invenzione, e ciò rimpetto a un Consiglio autorevole che abbastanza ve la riconobbe, poichè la giudicò degna di essere privilegiata?

Era almeno affatto indispensabile che l'articolo stabilisse come e da chi si dovesse procedere a sentenziare in così rilevante giudizio: giudizio dove l'interesse e la gelosia, dove la malevolenza e il cavillo, e dove sopra tutto la brutta belva,

Che molte genti fe' già viver grame,

giocano tanta parte di persecuzione contro gli intelletti che per poco si elevino al disopra degli altri.

Pongasi adunque favorevole la riuscita: grande il risparmio del Governo sulla via di Genova, magnifica la applicazione, più estesa del trovato nelle altre imprese del Governo, gli inventori saran pure tuttavia soggetti alle torture di un processo, processo contro loro assistito dal Governo medesimo beneficato, il quale pur anco cogli agenti fiscali non animati se non se dall'idea del rimborso, non solo negherà a quegli illustri concittadini il modico premio segnato nella convenzione, ma procederà allo spoglio delle loro proprie sostanze.

Signori! Il giudizio della novità nelle invenzioni scientifiche, chi non sa quanto sia cosa piena di disputazione? Le tristi e troppo storiche querele tra Leibnitz e Newton, che separarono quelle due grandi anime fatte per venerarsi a vicenda, n'è bastevole esempio. E io non vorrei che i casi si ripetessero di Grecia e di Roma, che furon troppo più grandi per l'eroico sacrificio de' virtuosi lor cittadini che per la gratitudine dei lor Governi.

Io però dichiaro ripugnarvi profondamente l'articolo quinto della convenzione presentata, e innanzi che dessa venga in votazione invito il Governo a dire quali intenda che siano per essere le norme e le temperanze che nella esecuzione di un siffatto articolo intenda serbare.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Osserverò anzi tutto, che quest'articolo è stato introdotto dalla Com-

missione della Camera dei deputati, allo scopo, io credo, essenzialmente di risolvere l'opposizione che veniva fatta da moltissimi membri, i quali sostenevano l'invenzione della macchina idropneumatica non essere nuova, epperò non essere il Governo obbligato a promettere un premio qualsiasi per la sua applicazione al piano inclinato dei Giovi.

Egli è certo che con quell'articolo si è tolta di mezzo ogni quistione.

Io poi non credo che sia siffatta disposizione, la quale comprometta menomamente il decoro dell'Accademia o l'autorità del Governo, ma sibbene il sistema da cui è retta presso di noi la legislazione in materia di privilegi ben diverso da quello vigente in altri Stati d'Europa.

Egli è di fatto che il sistema adottato da noi oggidì nelle concessioni di privilegi può talvolta compromettere la reputazione di un'Accademia, per quanto dotta e zelante essa sia nello studio dei trovati che vengono sottoposti al di lei esame.

È impossibile che un Consesso, abbenchè composto degli uomini i più intelligenti della materia, possa giudicare in modo assoluto che una scoperta è nuova, che essa non è già in alcun paese del mondo applicata, od almeno che non si è fatta applicazione di sorta basata agli stessi principii.

È poi anche difficilissimo che un'Accademia possa sulla semplice ispezione di disegni o sullo studio anche maturo dei rapporti che accompagnano una domanda di privilegio, possa, dico, decidere se il nuovo trovato sia o no suscettivo di pratica applicazione.

Il più delle volte l'esperienza sola dimostra la bontà di una nuova scoperta. Ecco il motivo per cui generalmente tutti i paesi d'Europa hanno adottato il principio d'accordare sempre il privilegio senza garanzia di sorta, cioè senza garantire che l'invenzione privilegiata sia nuova o sia veramente utile.

Quanto all'utilità, il Governo, che dà il privilegio, ne lascia giudice l'esperienza; e siccome è libero a chiunque di valersi o no di una data invenzione che gode del privilegio, così se questa si dimostra intrinsecamente buona e vantaggiosa troverà facilmente chi l'adotti, ed in tal caso tutti quelli che vogliono approfittarne concorrono a pagare un premio all'inventore munito del privilegio; se poi l'esecuzione non è riconosciuta utile, nessuno se ne serve, ed il suo autore non ne trae vantaggio di sorta.

Per quanto riflette la novità della scoperta, se questa viene impugnata, sono chiamati a giudicarne i tribunali nanti cui è convenuto il preteso inventore, da chi già esercita un'industria appoggiata all'istessa allegata scoperta, ed i tribunali pronunciano previo il giudizio di periti competenti, se veramente il trovato in questione sia già stato o no attuato altrove, o precedentemente introdotto in paese.

Allora il Governo non ha alcuna responsabilità, non è compromesso il decoro di alcun corpo scientifico, perchè niuno ha pronunziato sulla novità di una pretesa invenzione qualsiasi. Se i tribunali giudicano che non esiste invenzione il privilegio è perduto: se invece pronunciano che il trovato è nuovo, o che nuova ne è l'introduzione in paese, allora il Governo ha l'obbligo di mantenere il privilegio, cioè di assicurarne al possessore il libero esercizio.

Il Governo dunque in molti paesi si assume l'unico obbligo di mantenere il privilegio quando non sia contra-

stata la novità, o quando il contrasto sia stato deciso in favore dell'inventore.

Il Ministero è così penetrato dell'opportunità e convenienza, e dirò quasi necessità d'introdurre anche presso di noi la riforma adottata dagli altri paesi in materia di privilegi, che ha già presentato è qualche tempo un apposito progetto di legge alla Camera dei deputati, il quale però non ha potuto ancora essere discusso.

Venendo al caso concreto, dirò che ho l'intima convinzione che il sistema idropneumatico, di cui si tratta, sia nuovo, ed anzi, rispondendo ad alcuni oppositori del medesimo, i quali lo paragonavano ad altre macchine che dicevano identiche a quelle delli signori Grandis, Grattoni e Sommeiller, io contestava tale identità con dimostrazioni tecniche che sarebbe ora inutile di ripetere.

Malgrado però questa mia convinzione non ho avuto ripugnanza ad accettare l'articolo di cui si ragiona, dacchè gli inventori stessi, confidenti nella buona riuscita e nella novità dell'applicazione del loro meccanismo, non videro nessuna difficoltà ad accettarlo. Ciò mediante vennero risolte quelle opposizioni che altrimenti forse avrebbero potuto far rigettare il progetto di legge e porre il Governo nella necessità di desistere da un esperimento dal quale egli spera che il paese possa trarre la più grande utilità.

Quanto poi al sistema proposto per giudicare dell'efficacia del nuovo meccanismo appena messo in opera, osserverò all'onorevole signor senatore Pallavicino-Mossi, che esso è quello generalmente adottato in casi simili.

Trattandosi di portar giudizio sopra una applicazione tecnica, è naturale che si abbia ricorso ai lumi ed alla pratica di uomini speciali nella materia, i quali, esaminata l'efficacia dell'apparecchio, ne constatarono autenticamente i risultati, ciò che si è stabilito all'articolo 2 della convenzione.

Per tutti questi motivi io prego il Senato di voler approvare il presente progetto di legge quale viene proposto.

PRESIDENTE. Debbo interrogare il senatore Pallavicino-Mossi se intende d'insistere perchè sia assoggettato a voto speciale l'articolo 5.

PALLAVICINO-MOSSI. Io non intendeva di mettere in discussione l'articolo; domandava solamente delle spiegazioni, e desiderava che almeno in Senato si levasse una voce contro la durezza di quest'articolo, che mi pare veramente strano, in quanto che, dato pure che la cosa per ventura si trovasse già applicata in qualche luogo finora sconosciuto agli uomini stessi della scienza, capirei che non si accordasse il privilegio; ma che si spogliassero ancora dei loro beni questi uomini che in ogni modo avrebbero messo in luce e date grandi applicazioni di questo sistema che giace occulto forse in qualche angolo della terra, questo lo trovo stranamente duro.

Riverisco la grande virtù di quegli illustri ingegneri che si sono sottoposti a sì severe condizioni, e credo tanto più opportuno che almeno una voce unanime si alzi fra noi che renda onore a tanta prova del loro generoso procedere.

PLANA. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola è al senatore Plana.

PLANA. Mi pare che sarebbe atto generoso e giusto quello di non adottare l'articolo 4. Si facciano gli esperimenti, e siano liberi gli inventori da qualsivoglia multa ove non sortissero l'effetto utile che se ne propongono.

La dignità del Governo consiglia di concedere quella somma di 120 mila lire senza sottoporre gli inventori alla condizione della restituzione in verun caso.

L'accettazione di quelle condizioni prova che gli inventori hanno piena fiducia nell'esito, e l'esporre a tanto rischio è atto lodevole e ben degno di essere accolto senza il peso di quelle enormi misure.

PRESIDENTE. Dopo la nuova istanza fatta dal senatore Plana, relativa all'articolo che egli ha chiamato 4°, ma che è il 5°....

PLANA. Io intendo proprio parlare del 4°.

ESULTO. Il signor senatore Pallavicino-Mossi faceva opposizione, ed almeno faceva una considerazione sull'articolo 5, secondo il quale, qualora gli inventori venissero dichiarati non veri inventori, o, come si esprime la convenzione, venissero evitti della proprietà dell'invenzione, rimarrebbe nulla la convenzione fatta col Governo.

Il senatore Plana parlava contro l'articolo 4 della convenzione medesima, secondo il quale, qualora l'invenzione proposta, nuova o non nuova che essa sia, non sortisse esito favorevole, gli inventori, i proponenti saranno tenuti al rimborso di tutte le spese; ma questa disposizione propriamente non esiste nell'articolo 4.

PRESIDENTE. Onde dilucidare la questione leggerò l'articolo 4:

« Art. 4. I signori ingegneri Grattoni, Grandis e Sommeiller si obbligano di garantire in modo legale e benevolo all'Amministrazione l'esecuzione di tutte le loro obbligazioni, anche eventuali, dipendenti dal presente contratto prima dell'incominciamento di ogni spesa per l'esperimento contemplato nell'articolo 2, ed ove occorrono, prima che s'intraprendano le spese dei successivi esperimenti previsti nell'articolo 3 per le maggiori loro obbligazioni derivanti dagli esperimenti stessi. »

Viene quindi l'articolo 5, per cui, nel caso che venga a risultare che quell'invenzione non è invenzione perchè non è novità, si assumono l'obbligo di restituire le spese.

ESULTO. Il fatto contro il quale parlava il senatore Plana sta scritto nell'articolo 2.

Ecco quali ne sono le parole:

« Le spese dell'esperimento non potranno sorpassare la somma di ottanta a novanta mila lire; esse saranno interamente a carico dell'Amministrazione; ma in caso di non favorevole riuscita gli ingegneri Grattoni, Grandis e Sommeiller dovranno rimborsare al Governo le spese che gli avranno cagionate. »

PLANA. Io non parlo contro l'articolo 2, parlo contro il 4°, parlo contro le condizioni in esso imposte; parlo contro l'articolo che dice:

« I signori ingegneri Grattoni, Grandis e Sommeiller si obbligano di garantire in modo legale, » ecc.

Io non vorrei che fossero sottoposti a verun rimborso: si faccia quest'esperienza, ma non si facciano casi soggiacere a condizioni sì dure: queste persone ci mettono la loro reputazione che val ben più di 120 mila lire.

FALESCA, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole senatore Plana in sostanza non vuole, come giustamente osservava l'onorevole senatore Giulio, l'articolo 2, e quindi nemmeno il 4°, perchè è conseguenza necessaria del 2°, il quale dispone che gli inventori saranno obbligati a rimborsare al Governo le spese nel caso che l'esperimento non riesca, somministrando a tal fine le garanzie richieste dal successivo articolo 4.

Osserverò anzitutto all'onorevole proponente che l'obbligo di questo eventuale rimborso venne di buon accordo pattuito tra il Governo e gli ingegneri Grandis, Grattoni e Sommeiller, solo il Ministero non aveva creduto dover esi-

gere dai suddetti una materiale garanzia, perchè si accontentava di quella morale che presentano questi tre distintissimi ingegneri sia per la nota loro capacità, che per la loro posizione sociale.

La Camera dei deputati però ha desiderato che s'imponesse loro l'obbligo di garantire in modo legale l'esecuzione di tutte le obbligazioni da essi assunte, ed ha perciò introdotto nel progetto ministeriale l'articolo 4 di cui si tratta.

Per verità il proporre, nelle strettezze attuali dell'erario, un progetto di legge, col quale si assoggetti lo Stato ad anticipare una spesa, non eccessiva certamente, ma pur grave, per fare un esperimento, e dichiarare nello stesso tempo che, qualora questo non conduca ad alcun utile risultato, il Governo avrebbe sopportato egualmente le spese, io credo che sarebbe stato lo stesso che provocare un assoluto rifiuto della legge.

Dacchè il Governo è molto più gli inventori avevano una perfetta confidenza nella buona riuscita della nuova applicazione del sistema idropneumatico, era naturale che si mettesse questa condizione, che salvando gli interessi dell'erario, e per nulla compromettendo il risultato della prova che si vuol fare, assicurasse un esito favorevole al presente progetto di legge.

PRESIDENTE. Su tre articoli della convenzione sono cadute le censure di alcuni proponenti: sull'articolo 3, nel quale si parla della novità di questa invenzione; e su questo ha già dichiarato il senatore Pallavicino che è contento delle spiegazioni del ministro dei lavori pubblici e dell'occasione avuta di far conoscere in pubblico il suo modo di pensare su questa materia.

Poi si è parlato dell'articolo 4, ma essendosi riflettuto che l'articolo 4 veramente non era quello in cui fosse imposto l'obbligo a questi inventori della restituzione delle spese che il Governo farebbe, ma bensì l'articolo 2, pare che non si possa far altro se non che mettere ai voti l'articolo 2.

Credo che il senatore Plana non avrà difficoltà che si metta ai voti l'articolo 2, in cui solamente è imposta la necessità della restituzione in caso di non riuscita.

(Il senatore Plana fa cenno di adesione.)

Metterò ai voti l'articolo 2.

SCLOPIS. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola è al senatore Sclopis.

SCLOPIS. Non entro nelle questioni di scienza, ma faccio osservare al Senato che la sicurezza colla quale procedono questi signori proponenti, l'esperimento sarebbe male rimeritato quando si perdesse tempo, poichè, se venisse fatta un'alterazione nella legge, probabilmente non potrebbero più aver luogo gli esperimenti che debbono seguire in tempo prossimo; quindi lodando grandemente l'ardimento di questi signori, il quale è foriero del buon successo della loro invenzione, io credo che non bisogna essere più rigorosi di quello che sono stati essi medesimi verso di loro, e che sarebbe rendere loro un cattivo servizio il voler ritardare l'approvazione di questa legge.

PRESIDENTE. Non posso dispensarmi dal mettere ai voti l'articolo 2, in cui è imposta in certi casi la restituzione delle spese anticipate dal Governo.

Chi approva l'articolo 2, come è scritto nella convenzione, voglia levarsi in piedi.

(È approvato.)

Metto ai voti la chiusura della discussione generale.

(È approvata.)

Si passa alla discussione degli articoli.

Art. 1. È approvata la convenzione seguita il 28 marzo 1854 tra le finanze dello Stato e gli ingegneri Severino Grattoni, Sebastiano Grandis e Germano Sommeiller, in ordine all'applicazione del sistema di propulsione idropneumatica al piano inclinato dei Giovi, colle variazioni risultanti dalla copia della medesima annessa alla presente legge, e che ne fa parte integrante.

(È approvato.)

Art. 2. È autorizzata la spesa di lire 120 mila per l'effettuazione degli esperimenti accennati agli articoli 2 e 3 della suddetta convenzione, non che quella occorrente per la Commissione indicata negli articoli stessi, da stanziarsi la detta spesa per la somma di lire 90 mila nel bilancio passivo dei lavori pubblici per l'esercizio dell'anno 1854, e la rimanente nei successivi bilanci.

(È approvato.)

Si passa ai due squittinii per le due leggi ora approvate, servendoci delle doppie urne come in un'altra seduta ho avuto l'onore di notare.

Risultato della votazione sulla legge per la creazione di un giudice di polizia nelle città di Torino e di Genova:

Votanti	52
Voti favorevoli	50
Voti contrari	2

(Il Senato adotta.)

Risultato della votazione sulla legge relativa all'applicazione del sistema di propulsione idropneumatica al piano inclinato dei Giovi:

Votanti	54
Voti favorevoli	50
Voti contrari	4

(Il Senato adotta.)

DISCUSSIONE E APPROVAZIONE DELLE SINGOLE CATEGORIE DEI BILANCI PASSIVI DEI DICASTERI DEGLI AFFARI INTERNI E DEGLI AFFARI ESTERI PER L'ESERCIZIO 1854.

PRESIDENTE. Il primo dei bilanci che dev'essere sottoposto al giudizio del Senato si è quello del dicastero degli affari interni, di cui fu distribuito al Senato il rapporto. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 226.)

Seguendo lo stile usato negli anni precedenti, io leggerò e farò leggere tutte le categorie di questo progetto di bilancio senza sottoporle a particolare votazione, e si intenderà che quelle categorie, sulle quali non si fa osservazione, si terranno come tacitamente approvate dal Senato; quindi sottoporre ai voti l'intero bilancio.

Dichiaro aperta la discussione generale sul progetto di bilancio passivo del dicastero dell'interno.

Non chiedendosi la parola, si darà lettura delle categorie.

QUARELLA, segretario, legge le singole categorie del bilancio degli affari interni, sulle quali non si fanno osservazioni. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 264.)

Pongo ai voti il complesso delle categorie che compongono il bilancio del dicastero degli affari interni.

Chi le approva, sorga.

(Il Senato approva.)

Dichiaro ora aperta la discussione generale sopra l'altro

progetto del bilancio passivo, riguardante il dicastero degli affari esteri. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 204.)

Posto che non chiedesi la parola, io pregherò il senatore Giulio di voler dare lettura del quadro delle categorie.

GIULIO, segretario, legge le singole categorie, le quali non danno luogo ad osservazioni. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 261.)

Metto ai voti il complesso delle categorie del bilancio del dicastero degli affari esteri che sono state ora lette.

Chi le approva, voglia levarsi in piedi.

(Il Senato approva.)

RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE DI RIFORMA DEI DIRITTI D'INSINUAZIONE, DI SUCCESSIONE E DI ENOLUENTO GIUDIZIARIO.

PRESIDENTE. In questo momento il senatore Ragis mi fa conoscere che il rapporto della Commissione di finanze sul progetto di legge d'imposta sulla successione ed insinuazione si trova già preparato.

Sarà dato alle stampe e sollecitamente distribuito. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 905.)

DISCUSSIONE E APPROVAZIONE DELLO SCHEMA DI LEGGE PER AUTORIZZARE LA DIVISIONE DI TORINO AD ECCEDERE IL LIMITE DELL'IMPOSTA.

PRESIDENTE. Siccome ci resta un margine di tempo, io proporrei al Senato di voler estendere l'ordine del giorno anche alla discussione della legge per l'autorizzazione alla divisione di Torino di eccedere nel 1854 il limite dell'imposta; legge, il cui rapporto è già stato distribuito. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1555.)

Interrogo il Senato se intende di metterla in discussione.

Chi ciò approva, sorga.

(Il Senato approva.)

Dichiaro aperta la discussione generale, ed accordo la parola al signor senatore Di Pollone.

DI POLLONE. Era mio intendimento di fare una preghiera al signor ministro dell'interno ond'averne uno schiarimento; non svilupperò la mia domanda, come sarebbe stato mio desiderio se la legge non fosse venuta inopinatamente all'ordine del giorno, ma mi restringerò a poche parole.

E cosa conosciuta che allorchando s'impongono spese straordinarie bisogna che vi concorrano due condizioni: l'una della loro giustizia, e l'altra dell'utilità della loro applicazione; ciò almeno per farle sopportare con quella rassegnazione di cui diede mirabile prova il popolo subalpino quando è stato imposto da gravessi straordinarie.

Mi è stato supposto che nel riparto fatto quest'anno sull'imposizione provinciale e divisionale, oltre alla sua maggiore entità, sia occorso un errore nello stabilirne il dividendo all'ufficio dell'intendenza generale della divisione di Torino, per cui i proprietari della città e territorio di Torino verrebbero ad essere aggravati di una maggior somma di 80 mila lire. Se questo fatto fosse reale io desidererei, a soddisfazione di quei tanti proprietari ch'io conosco (fra i quali quattro che vennero appunto a pregarmi di domandare questi schiarimenti), che il signor

ministro volesse riassicurare gl'interessi degli amministrati di questa divisione, dichiarando che nel prossimo anno sarà tenuto conto di questa maggiore spesa da loro fatta, perchè vi è l'opinione che *ce qui est bon à prendre, est bon à garder*.

Io desidererei perciò di avere una dichiarazione esplicita, onde, se realmente questo fatto è vero, trovar modo a che non si riproduca, ed in ogni caso sia tenuto conto nell'anno venturo di questa maggior somma pagata.

La seconda condizione che io mi feci ad accennare è quella dell'utilità dell'impiego delle somme che si pagano, e si pagano con tanta buona volontà.

La maggior spesa che occorre per la provincia e la divisione è certamente quella applicata al mantenimento delle strade, ed è pur troppo vero che è deplorabile il modo con cui sono tenute quelle che attraversano il territorio di questa città.

Io che ho occasione di sovente percorrerne una (e ne parlo appunto perchè la vedo, perchè me ne servì) voglio dire quella di Casale, notai che per tale strada fu fatta l'anno scorso una spesa straordinaria ingentissima, la quale venne fatta (io non mi permetterò di dirlo perchè non sono persona competente, ma ripeterò ciò che intendo dagli altri) con molta leggerezza.

Tanto più insisterò su questo se fo il paragone dello stato nel quale queste si trovavano all'epoca in cui presiedeva alla direzione delle strade l'egregio cavaliere Barbavara, che non aveva a sua disposizione la quantità di fondi che hanno ora i signori intendenti ed i signori ingegneri. Allora con pochi fondi le strade erano magnificamente tenute.

L'anno scorso m'incontrai in uno dei membri del Consiglio divisionale, il quale mi disse che andava a votare un aggravio maggiore, che il Consiglio si era deciso di concedere alla condizione però che fosse preso impegno dal direttore di queste opere che almeno il risultato fosse conforme all'aggravio. Pare che questo impegno non sia ancor stato mantenuto, poichè, lo ripeto, nel momento in cui ho l'onore di parlare, ognuno può verificare in qual cattivo stato si trovino le strade.

Io sarò grato al signor ministro se vorrà dare una risposta al primo quesito, e quindi gli sarò doppiamente grato se vorrà sollecitare i suoi dipendenti onde ottenere che i denari che si spendono rechino quei vantaggi i quali sono in diritto di attendersi gli amministrati della divisione.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro delle finanze. Trattandosi di una questione di finanze credo mio debito di rispondere all'onorevole preopinante.

Sta infatti che nello stabilire l'ammontare totale delle contribuzioni dirette della divisione di Torino occorre un errore in meno. Si credette che la somma della sovrimposta non giungesse che alla cifra necessaria, e invece finiti i ruoli si riconobbe che l'ammontare della medesima superò, oltre a quanto si voleva stabilire, di lire 80 mila; quindi il riparto si fece sopra una somma maggiore di quella calcolata, e perciò il prodotto dell'imposta divisionale si trova essere maggiore, cioè la divisione di Torino ha un maggior prodotto di quanto era calcolato.

Questo errore non cade a carico speciale della città di Torino, ma in generale su tutti i contribuenti della divisione. Naturalmente i centesimi addizionali avendo prodotto una maggior somma di quella che era stanziata, di questa somma si tien conto nel 1854, e sarà tanto meno

che i contribuenti della divisione dovranno pagare per le spese divisionali dell'anno venturo.

D'altronde giova osservare ch'egli è impossibile di arrivare in modo esatto a determinare l'ammontare delle contribuzioni dirette, giacchè occorre per molte di queste contribuzioni, anzi, si può dire, per tutte, di formare dei ruoli suppletivi.

La tassa risultante da questi ruoli viene pure stabilita a centesimi addizionali, quindi può accadere che in alcuni il prodotto sia maggiore del calcolato, in altri minore.

Soggiungerò all'onorevole preopinante che, ove la differenza fosse stata grave, il Ministero ne avrebbe ordinata la riforma, quantunque questa misura avrebbe avuto per conseguenza di ritardare l'attuazione dei ruoli. Ma fu riconosciuto che quella differenza, ripartita su tutta la divisione, non giungeva ad un centesimo, oppure ad una frazione oltre al centesimo, perciò si è creduto che senza inconvenienti si poteva rimandare all'anno venturo per fare il compenso.

Quanto poi allo stato delle strade starebbe veramente al mio collega ministro dei lavori pubblici il rispondere; tuttavia, siccome io ho pure l'onore di far parte del Consiglio provinciale e divisionale di Torino, io credo di dover dare al Senato qualche spiegazione intorno a quelle, non che ai motivi che dalle persone preposte alla direzione di questo ramo di pubblico servizio furono fatti valere per spiegare le condizioni in cui si trovano le strade, e specialmente quelle sì reali che provinciali.

Sta in fatto che le strade sono in condizione meno buona di quanto lo fossero nel periodo a cui accennava l'onorevole preopinante, cioè quando il signor cavaliere Barbavara era ingegnere capo di questa divisione; ma ciò che è pur vero si è che il sistema (almeno così sostengono gli ingegneri) introdotto in allora dal signor Barbavara si era tale da dare immediatamente ottimo risultato, ma aveva però per effetto di stancare, di logorare le strade, e così di rendere necessarie, in epoca più o meno lontana, spese straordinarie per ricondurre il suolo stradale al suo stato normale.

È questa una questione tecnica che io non voglio qui esaminare o discutere; tuttavia, attenendomi al semplice buon senso, mi pare infatti che il sistema di togliere il fango e la polvere traeva seco la conseguenza di diminuire il suolo stradale e renderlo sempre bisognoso di nuovo inghiaiamento, il che non può farsi senza gravissima spesa.

Vi ha una seconda circostanza che è la più grave: il carreggio nelle vicinanze di Torino è aumentato in una proporzione straordinaria; il ministro dei lavori pubblici si è preoccupato di queste continue lagnanze; ordinò che si tenesse conto del numero de' carri che arrivavano dalla strada di Milano, dove almeno è maggiore la copia, per raggiugliarlo col carreggio che si era constatato dieci anni prima, e si verificò che il numero de' carri non solo era aumentato, ma più che raddoppiato, quasi triplicato.

Ora il logoramento delle strade è in ragione del numero di carri che transitano sopra di esse; e ciò che accade alla strada di Milano, come fu constatato con cifre, accade principalmente a quella di Casale, cui accennava l'onorevole preopinante.

Tutti sanno quale sia lo sviluppo che la fabbricazione abbia preso negli anni scorsi, e come nel fabbricare si impiegano mattoni e calce, e come una gran parte di mattoni e quasi tutta la calce che si adopera a Torino provenga da quella strada, e l'onorevole conte Pollone,

he da molti e molti anni va su e giù per la medesima, on negherà che su di essa abbia straordinariamente aumentato il carreggio dal 1850 a questa parte.

Non tacerò altre circostanze, quelle cioè dei due inverni del 1852 e del 1853, veramente fatali alle strade; sicchè, come ognun vede, parmi che sia difficile l'indicare un complesso di circostanze più sfavorevoli al buon governo delle strade che quelle che si verificarono nel tempo da me accennato.

Con questo non intendo dire che le strade abbiano a lasciarsi in un cattivo stato; egli è solo per giustificare le persone che trovansi a capo di questo servizio, le quali anno da lottare contro una grandissima difficoltà finanziaria, non potendo, per ciò che riflette le strade reali, cedere quanto è stanziato nei bilanci, e per le strade roviniali, quanto assegnano le provincie.

Se dovessi poi significare il mio avviso, io credo che quando le strade debbono servire ad un gran centro, come oramai quello di Torino, non vi è che un sol rimedio efficace, un solo mezzo di mantenerle in buono stato, ed è di ostruire al loro fianco delle strade ferrate; e questo imedio insomma l'abbiamo già applicato a tutte le strade che accennano alla capitale; e con ciò credo che saranno oddisfatti i voti dei contribuenti e quelli dell'onorevole conte Di Pollone.

DI POLLONE. L'interpellanza che io ho fatta al signor ministro si divideva in due parti.

In quanto alla prima mi basta l'assicurazione data che quel tanto che si è pagato in eccedenza sarà tenuto in conto negli anni successivi.

Quanto poi al mantenimento delle strade non nego nessuna delle verità esposte dal signor ministro, ma mi permetterà che gli ricordi che se il carreggio è aumentato per le strade, le imposte pel mantenimento di queste strade sono anche aumentate in ragione diretta. In prova del che proprietari che vennero a comunicarmi le loro osservazioni, mi presentarono le bollette d'imposizione, nelle quali le imposte divisionale e provinciale aumentavano pure del 10 per cento, ed è ciò appunto che mi ha indotto a ricercare il perchè.

Una delle ragioni che mi venne data è quella della sostituzione di strade ferrate alle strade carreggiabili.

Ma intanto anche il signor ministro delle finanze riconosce essere necessario che le strade, per l'utilità del commercio, siano mantenute nella maggior perfezione possibile, fintanto che non si avveri quella circostanza che certamente tutti vorremmo veder effettuata; nè può negarsi che sono state lasciate in certo qual modo decadere.

Io non faccio questioni di persone, ma è mio avviso che anche il sistema attuale non sia buono, e, valga il vero, non è solo intorno alla capitale che si limita questo stato delle strade, e a tale riguardo giova citare un fatto della massima importanza.

Conveniva, per migliorare il servizio del lago Maggiore e farlo in coincidenza colla ferrovia che mette a Novara, di ottenere un'accelerazione di mezz'ora tra Novara ed Arona. Fu impossibile di conseguirla, perchè coloro che erano incaricati del servizio dei trasporti tra Novara ed Arona (e sono i fratelli Motta che hanno eccellentissimi cavalli) non hanno potuto prendersi l'assunto di questa mezz'ora di favore per ragione delle cattivissime strade.

Dunque vede il signor ministro che non è solo nei dintorni della capitale, ma è generale quel lamento e porta con sé una conseguenza che non dubito vorrà riparare.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Aggiungerò alcune osservazioni a quelle che ha esposte il presidente del Consiglio.

Per quanto particolarmente si riferisce alla strada di Casale, di cui ha parlato l'onorevole preopinante, egli conoscerà meglio di me (perchè si tratta di una questione d'amministrazione divisionale) che ciò che ha reso tristissime le condizioni di quella strada è il primitivo contratto d'appalto che è stato fatto.

Egli sa bene che quel contratto d'appalto ha dato luogo a questioni acerbe, a questioni interminabili, che hanno condotto al risultato che per lunghi anni non si facesse nulla, e che nulla si potesse fare su quella strada per mantenerla.

Quindi è caduta in quello stato di deperimento, al quale terminate le questioni si procura di provvedere. Ma dopo tanto guasto non sarà facile farlo in un modo soddisfacente, se non con molta spesa.

E le questioni sono sorte appunto per il sistema col quale si intese di appaltare la manutenzione della strada, che si proponeva diverso da quello di appaltare a misura di materia fornita. Si volle fare invece un appalto ad opera definita, o, come dicono, a corpo, benchè gli ingegneri sostenessero non essere possibile applicare con successo questo sistema alla manutenzione delle strade.

Rispetto poi alle condizioni generali di tutte le strade, aggiungerò oltre a quello che ha detto il presidente del Consiglio, aggiungerò, dico, anche le cresciute esigenze. Appunto perchè il commercio è cresciuto, le relazioni fra paese e paese sono aumentate, l'agiatezza pubblica è ovunque cresciuta, e si sono fatti miglioramenti notevoli nell'industria; appunto perciò si richiede anche assai più che non si richiedeva altre volte; ciò è avvenuto nel nostro come in tutti gli altri paesi civili.

Molte strade che altre volte sarebbero state riguardate come abbastanza buone, attualmente si riguardano come intollerabili.

Si aggiunga a questo il deperimento fatto nelle strade per il grande consumo indotto dall'eccessivo transito; consumo a cui forse cooperava anche l'abuso del sistema introdotto in quell'epoca, di cui parla l'onorevole preopinante.

Il quale sistema, sul principio usato moderatamente, doveva senza dubbio produrre ottimi frutti, perchè invece di caricare con nuove ghiaie la strada, sgombrandola dalla polvere e dal fango, costantemente se ne aveva un ottimo fondo finchè durava la forte massicciata primitiva, e si ottenne insieme molta economia.

Ma seguitando a procedere così, doveva succedere, non certo per colpa di chi aveva introdotto il sistema, ma di chi poi ne abusava e non ne intendeva gli effetti, doveva succedere, dico, che consumata la primitiva massicciata il piano della strada mancasse di buon fondo e non reggesse più ai carichi, si sfondasse, e non bastassero più a tenerlo in buono stato gli spargimenti ordinari di ghiaia.

Aggiungasi ancora che coll'aumento assoluto del movimento commerciale sono aumentati anche i carichi speciali dei carri, che è quello che principalmente accelera la rovina delle strade. E questa ragione di danno è tanto più grave, quanto che per ordini governativi fu soppressa l'esecuzione della legge che poneva un limite a questi carichi, e prescriveva che in proporzione d'essi i quarti delle ruote dovessero avere una certa larghezza. Questo regolamento è stato di fatto nell'esecuzione annullato

senza revocarlo positivamente con un'altra disposizione di legge.

Non questionerò sul principio; dirò anzi che io inclino a credere che sia meglio lasciare a tutti la libertà di carreggiare con quella larghezza di quarti di ruote che più piace. Ma nessuno potrà negare che il freno che vi era prima, l'obbligo di non caricare pesi grandi, che con una data larghezza di ruote, influiva moltissimo a ritardare la rovina delle strade.

Quanto per ultimo all'impossibilità, che l'onorevole senatore Di Pollone allega esservi stata, di guadagnare quella mezz'ora o quarto d'ora di più che si voleva guadagnare nel percorso della strada da Novara ad Arona, io non posso conoscere in che termini facessero il servizio sulla strada stessa i concessionari della diligenza; ma dirò però ch'io credo che se queste esigenze si fossero come ora messe avanti anche nell'epoca di cui egli rimpiange i buoni ordinamenti stradali, non sarebbe stato nemmeno allora cosa facile il soddisfarle; ma, lo ripeto, allora si esigeva molto meno, e adesso si esige infinitamente di più.

PRESIDENTE. Se nessuno domanda la parola, chieggo il voto del Senato sulla chiusura della discussione generale.

Chi vuol chiudere la discussione generale, sorga.

(La discussione generale è chiusa.)

**PROGETTO DI LEGGE PER LA COSTRUZIONE
DI UNA CAVALLERIZZA IN ALESSANDRIA.**

PRESIDENTE. La parola è al signor ministro della guerra per una comunicazione.

LA MARMORA, ministro della guerra. Ho l'onore di presentare un progetto di legge per la costruzione di una cavallerizza coperta in Alessandria. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1608.)

Si tratta di un progetto di legge da unirsi poi al bilancio del 1854; prego quindi il Senato a volerlo dichiarare d'urgenza.

PRESIDENTE. Do atto al signor ministro della presentazione di questo progetto di legge, che sarà stampato e distribuito al Senato. In quanto all'urgenza, essa è raccomandata dalla angustia del tempo.

SI RIPRENDE LA DISCUSSIONE.

PRESIDENTE. L'articolo unico della legge che è in discussione è così concepito:

« L'imposta addizionale alle contribuzioni dirette, fissata dal regio decreto del 12 ottobre 1848 nel limite massimo di lire 600,000 per la divisione amministrativa di Torino, è autorizzata per l'esercizio 1854 sino alla somma di lire 896,732 99 per far fronte alle spese comuni a tutte le provincie che la compongono. »

Chi adotta l'articolo, voglia alzarsi.

(È approvato.)

Prima di passare allo squittinio debbo invitare il Senato a voler radunarsi in seduta pubblica martedì prossimo, giacchè nel giorno di lunedì, cadendo l'inaugurazione della strada ferrata di Novara, non è probabile che il Senato possa trovarsi in numero, molti senatori allontanandosi da Torino per quest'oggetto.

Dunque martedì alle ore 2 vi sarà seduta: l'ordine del giorno sarà la discussione di altri bilanci di cui già si sono distribuiti i rapporti, e di quelle altre leggi di finanza di cui, secondo il grado della rispettiva gravità di esse, si troverà in tempo distribuito il rapporto.

Si passa all'appello nominale.

Risultamento della votazione:

Votanti	53
Voti favorevoli	52
Voti contrari	1

(Il Senato adotta.)

La seduta è levata alle ore 5.