

## TORNATA DEL 13 LUGLIO 1857

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCHESE ALFIERI.

**SOMMARIO.** *Approvazione di due progetti di legge per spese nuove e maggiori spese ai bilanci 1856 e 1857 — Discussione del progetto di legge per la riforma del capitolato di concessione della ferrovia Vittorio Emanuele — Osservazioni del senatore Sclopis in favore del progetto — Proposta e suggerimenti del senatore Mosca, combattuti dal senatore Giulio e dal ministro dei lavori pubblici — Appunto del senatore Cotta — Spiegazioni del ministro delle finanze — Parole del senatore Jacquemoud — Approvazione degli articoli e dell'intero progetto — Approvazione di quattro progetti di legge per l'assessamento definitivo dei bilanci attivi e passivi degli esercizi 1850-51-52 e 1853.*

La seduta si apre alle ore 2 1/4 pomeridiane.

**GIULIO**, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, il quale viene senza osservazioni approvato.

### APPROVAZIONE DI DUE PROGETTI DI LEGGE PER NUOVE E MAGGIORI SPESE SUI BILANCI 1856-57.

**PRESIDENTE.** Non trovandosi il Senato ancora in numero e non essendo presenti i ministri, ai quali però si è fatto dare avviso che il Senato trovasi adunato, io proporrei intanto di prendere ad esame le tabelle che sono annesse ai due progetti di legge per l'approvazione di spese nuove e maggiori spese ai bilanci 1856 e 1857, la cui lettura esige qualche tempo.

Leggerò prima i progetti di legge, e poi seguirà la lettura delle tabelle.

Il progetto di legge relativo alle nuove e maggiori spese al bilancio 1856 è così concepito. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 304, 345, 376 e 402.)

Progo ora i signori segretari a volere dar lettura delle tabelle.

**QUARELLI**, segretario, legge le tabelle.

(In questo frattempo entra il presidente del Consiglio dei ministri, indi intervengono pure i ministri dei lavori pubblici, di grazia e giustizia, dell'interno, e della guerra.)

**PRESIDENTE.** Non essendo chiesta la parola sul progetto di legge, nè sulle tabelle al medesimo annesse, io rilaggerò gli articoli per metterli ai voti.

« Art. 1. Sono autorizzate tante maggiori spese e spese nuove in aggiunta alle spese stanziare nel 1856 per la complessiva somma di lire 4,566,166 61 ripartitamente fra le diverse categorie, in conformità del quadro *A* annesso alla presente legge. »

(È approvato.)

« Art. 2. Sono autorizzate tante maggiori spese e spese nuove in aggiunta a quelle provenienti dagli esercizi scaduti per la complessiva somma di lire 585,077 61 ripartitamente fra le diverse categorie del bilancio 1856, in conformità del quadro *A* suddetto. »

(È approvato.)

« Art. 3. In compenso di una parte delle maggiori spese e spese nuove di cui ai precedenti articoli, sono annullati sui bilanci 1856 e 1857 dei crediti per la complessiva somma di lire 74,868 ripartitamente fra le categorie descritte nell'annesso quadro *B*, ed al rimanente si farà fronte coi fondi disponibili del bilancio 1856. »

(È approvato.)

« Art. 4. Il disposto dell'articolo 2 della legge 17 marzo 1856, relativo alle maggiori spese ivi accennate, è altresì applicabile alle spese a carico dei proventi delle segreterie dei corpi giudiziari e delle giudicature di mandamento iscritte nel bilancio del Ministero di grazia e giustizia per l'esercizio 1856. »

(È approvato.)

Ora viene il secondo progetto, quello relativo alle nuove e maggiori spese al bilancio 1857, il quale è nei termini seguenti. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 395, 396 e 402.)

Invito uno dei signori segretari a dar lettura delle tabelle unite al medesimo.

**GIULIO**, segretario, legge le tabelle.

**PRESIDENTE.** Non chiedendosi la parola, metterò ai voti gli articoli del progetto.

« Art. 1. Sono autorizzate tante maggiori spese e spese nuove in aggiunta alle spese stanziare nel bilancio dell'esercizio 1857 per la complessiva somma di lire 1,403,427 39 ripartitamente fra le diverse categorie in conformità del quadro *A* annesso alla presente legge. »

(È approvato.)

« Art. 2. In compenso di una parte delle maggiori spese e spese nuove, di cui al precedente articolo, sono

annullati dei crediti sul bilancio suddetto per la complessiva somma di lire 357,480 58, ripartitamente fra le categorie descritte nell'annessa tabella B ed al rimanente si farà fronte coi fondi disponibili del bilancio attivo 1857. »

(È approvato.)

« Art. 3. Il disposto dell'articolo 2 della legge 21 giugno 1856, relativo alle *maggiori spese* ivi accennate, è altresì applicabile alle spese a carico dei proventi delle segreterie dei corpi giudiziari e delle giudicature di mandamento, iscritte nel bilancio del Ministero di grazia e giustizia per l'esercizio 1857. »

(È approvato.)

Ora si procede all'appello nominale per lo squittinio complessivo di questi due progetti di legge.

**MARIONI**, segretario, fa l'appello nominale.

Risultamento della votazione:

Votanti . . . . .	52
Voti favorevoli . . . . .	50
Voti contrari . . . . .	2

(Il Senato adotta.)

**DISCUSSIONE E APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA RIFORMA DEL CAPITOLATO DI CONCESSIONE DELLA FERROVIA Vittorio Emanuele E PEL TRAFORO DEL MONCENISIO.**

**PRESIDENTE.** Ora verrebbe in discussione il progetto di legge per la riforma del capitolato di concessione della ferrovia *Vittorio Emanuele*. Nè darò lettura. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1111 e 1169.)

È aperta la discussione generale sopra questo progetto. La parola spetta al senatore Selopis.

**SELOPIS.** Signori senatori, io sono poco proclive ad ammettere le spese straordinarie in genere, soprattutto quando impegnano il nostro avvenire, e quando, per l'incertezza dell'esito, possono lasciare dubbio che siano impieghi di danaro improduttivo o di esito assai dubbio.

Io credo poi che noi dobbiamo andare molto a rilento nell'impegnare l'avvenire della nazione, perocchè oggidi è noto come le questioni di finanza complichino sempre le questioni della politica, e un paese che ha il suo stato finanziario in buon assetto può sperare di far sempre la miglior figura possibile in politica. Tuttavia malgrado questo sistema che in me è radicato da lungo tempo, io dichiaro che darò il voto favorevole a questa legge, e lo darò per le ragioni che avrò l'onore di esporre. Io considero questa legge come di massima importanza sia dal lato politico, sia dal lato finanziario. In primo luogo questa strada che ci porterà al confine svizzero ed al confine francese è la prolungazione, è il complemento della gran rete di strade ferrate che solcano già il nostro paese, e sotto questo aspetto merita sicuramente la massima considerazione.

Inoltre questa linea è necessaria per vieppiù congiun-

gerci colle provincie transalpine. Nessuno di noi, o signori, ignora quanta sia l'importanza, importanza massima a cui null'altra si agguaglia, di essere uniti colle provincie della Savoia. Antiche alleanze, abitudini di vita comuni, pericoli divisi, sacrifici grandi sopportati da quelle provincie, anche negli ultimi tempi, ci comandano di largheggiare per quanto sia possibile onde vieppiù suggellare il patto della nostra unione con esse. Tutti rammentano come le provincie di Savoia si sono mantenute nella più stretta amicizia verso le altre parti dello Stato in momenti di cimento gravissimi, e come esse respingessero i voraci aggressori e come i loro figli combattessero sui campi di Lombardia valorosamente e lealmente come sempre hanno fatto.

Di più aggiungo: questa strada probabilmente sarà il vero emissario verso la Francia e la Svizzera delle merci del porto di Genova e viceversa di quelle che si rivolgeranno a quel porto dall'interno. Io credo più facile molto il condurre a termine questa strada, malgrado le grandi difficoltà che ci si oppongono, che quella del passaggio del Lucmagno, checchè molti ne dicano. Vedo che si è voluto di nuovo rinnovare quella specie di invito col largo assegno ipotetico di dieci milioni; io non mi attenderò ora di farvi ostacolo, tanto più che non mi pare probabile che quell'impresa sia fra poco condotta a termine felice. Ma l'impresa della strada che passerà per le Alpi tra Savoia e Piemonte e il traforo che ci unirà da un lato col confine francese e dall'altro col confine svizzero, quella strada, credo, sarà questione di tempo e di danaro, ma si porterà a termine; e quindi ho maggior fiducia nel compimento di essa che non in quello della prolungazione per la parte del Cantone Ticino.

Se ho molta propensione per questa strada, se ho fiducia che gli sforzi dell'arte vincano gli ostacoli della natura e che un giorno si possa dire con più verità di quello che si è detto dei Pirenei, *non esistono più Alpi!* io credo che dobbiamo esporci a grandi sacrifici ancora di esito non assolutamente certo, ma non tali che ci debbano far disperare dell'impresa; anzi quantunque ammetta con un mio dottissimo amico e collega che i Parlamenti non sono giudici competenti nelle quistioni tecniche, tuttavia la speranza mi insegna che una volta che ci è un grande interesse in movimento, e che ci è una possibilità che la scienza e l'arte vincano gli ostacoli della natura, con un mezzo o con un altro, si giunge allo scopo di vincere quegli ostacoli. E se il traforo non si potrà condurre a termine coi sistemi che si conoscono, si condurrà a termine con altri sistemi, e verrà un giorno in cui tra la Savoia e il Piemonte non esisteranno più quegli ostacoli che si oppongono fisicamente acchè due popoli si diano la mano.

Quanto ho detto dell'importanza di questa strada, quanto ho detto della probabilità dell'esito felice del traforo, non mi induce per altro, o signori, ad avere una fiducia implicita nel seguito delle operazioni della compagnia che si è incaricata di far questa strada dai due lati delle Alpi, epperchè trovo che è stato saviissimo

il divisamento del Governo di assumere sopra di sé quest'opera colossale, la quale per impresa privata non si sarebbe nemmeno potuta incominciare perchè le difficoltà che si frappongono sono tali da sgomentare tutti quelli che non hanno disponibilità di tempo, nè disponibilità di denaro come un Governo ben stabilito.

La compagnia *Vittorio Emanuele* finora non ha dato sicuramente saggio molto favorevole di sé, e basta per convincersene l'esaminare sia la progressività di facilitazioni nei patti che è venuta a domandarci, sia il corso delle sue azioni. Ma siccome è quasi necessità attualmente l'ammettere l'esistenza di questa compagnia col'impresa del traforo del monte, siccome forse quando quest'opera sarà compiuta, verrà da essa compagnia contribuita una parte delle somme che il Governo debbe spendere, così io ammetto che ci accostiamo ad una compagnia la quale, se fosse da per sé sola, da quanto ha fatto per il passato, non mi darebbe grandi speranze di quello che sia per fare per l'avvenire.

Ma il progetto di legge ha saggiamente guarentito l'interesse nazionale, poichè il 4 1/2 per cento assicurato non verrà che per la parte della strada che sarà in esercizio. Del resto essendosi riservato il Governo l'autorità di recedere dall'impresa del traforo qualunque volta per ragioni a sé note, e senza obbligo nemmeno di comunicarle, crederà di desistere dall'impresa senza obbligo veruno d'indennità, credo che abbia posto una salvaguardia sufficiente per l'interesse delle nostre finanze.

Quindi dichiaro, per questi speciali motivi, che in questa circostanza voto per la legge che ci è stata presentata.

**PRESIDENTE.** La parola spetta al senatore Mosca.

**MOSCA.** Signori senatori: è per sé evidente la somma utilità che deve procurare il divisato traforo delle Alpi verso la Savoia, mercè cui sarà il punto culminante della via ribassata di 660 e più metri in confronto dell'attuale via ordinaria, sarà abbreviato il cammino da Genova a Ginevra di chilometri 60 circa in confronto di Marsiglia e saranno grandemente minorate le avarie derivanti dalle intemperie delle stagioni, sia coll'evitare, mediante il traforo, il passaggio sul vertice delle Alpi, sia per la celerità del tragitto. Ogni altro mezzo immaginato, e che possa essere divisato valicando il giogo alpino senza praticare un *tunnel*, non può sostenere il confronto col divisato traforo.

Vero è che si tratta di un'opera straordinaria, per la cui attuazione si richiedono mezzi straordinari ed efficaci per superare le gravi difficoltà d'un traforo di 12 chilometri circa d'estensione, posto in circostanza eccezionale, quale si è quella di non poter praticare pozzi per suddividere il lavoro in varie separate squadre di operai minatori, come generalmente si pratica. E qui giova l'accennare che l'impossibilità non è assoluta, ma la configurazione del monte che vuolsi perforare è tale che si dovrebbero praticare pozzi di molta lunghezza, in regioni pressochè inabitabili per le nevi quasi perpetue, d'un dispendio eccessivo, e richiedenti un tempo lunghissimo, ed il cui uso per l'acceleramento dei lavori,

supposto eseguiti i pozzi, è assai problematico ed anzi impossibile, o quasi, coi mezzi meccanici sin qui noti. Era dunque mestieri d'immaginare un mezzo di praticare il traforo senza pozzi curando la salute degli operai e una discreta economia nella spesa. Ed è appunto questo mezzo che è stato trovato dagli ingegneri Grattoni, Grandis e Sommeiller, e che promette un felice successo in seguito agli esperimenti istituiti a Genova ed esaminati da una Commissione di Genova competente eletta dal Governo, e di cui vi è noto, o signori, il giudizio scritto dalla dotta ed elegante penna del senatore Giulio.

Come vi disse il relatore dell'ufficio centrale nella sua relazione, non si richiede da voi un giudizio tecnico. Bensì, ottenuto questo ed ispirando il medesimo fiducia per la dottrina e la competenza di quelli che l'hanno proferito dopo accurato esame, vi si dimanda che vogliate concorrere col vostro solenne voto ad intraprendere un'opera che deve cimentare vieppiù l'unione della Savoia col Piemonte e che è anzi indispensabile per conservarla, e nel tempo stesso rendere più prospero il commercio di Genova e dello Stato. Nessuno di voi, o signori, dissente nello scopo che si ha di mira, e siccome i mezzi che vi sono proposti per ottenerlo, ispirano fiducia, vorrete certamente approvare che sieno attuati, sebbene richiedano qualche grave sacrificio, che sarà ampiamente compensato dai benefizi che saranno recati alla nazione.

Nè vuolsi pretendere che l'intrapresa proceda senza che si abbiano a superare molte e gravi difficoltà. Ma vuolsi confidare nella dottrina e nell'esperienza degli inventori, nelle previsioni dei distinti geologi che hanno esaminata la struttura del monte che vuolsi traforare, e qualora accadessero eventi tali, per cui si debba desistere dall'impresa, ciò che sembra fuori d'ogni probabilità, rimarrà sempre al paese il vanto d'averla con imperterrito coraggio tentata.

Ammissa la convenienza d'intraprendere il traforo delle Alpi verso la Savoia e di tentare il mezzo proposto dai nostri ingegneri, i quali diedero già prova del loro ingegno col perfezionamento delle locomotive adoperate per la salita dei Giovi, ed ammesso pure non potersi, per la novità del mezzo, intraprendere i lavori altrimenti che ad economia, sembra assai naturale che la legge debba solo somministrare i mezzi pecuniari per tentare l'ardua impresa, senza preoccuparsi d'altro per ora. Però i motivi adottati dal Ministero dimostrano la convenienza di collegare l'opera col fondere in una sola società quelle linee già esistenti tra il Rodano ed il Ticino per comunicare dalla Francia alla Lombardia mediante una linea non interrotta, la quale non può altrimenti essere considerata che linea internazionale di molta importanza per lo Stato.

Ai motivi adottati si può aggiungere quello di maggiormente assicurare che la grandiosa opera cui si accinge animosa la nazione con non lievi sacrifici non sarà sospesa, se non allorquando sia col fatto dimostrata la assoluta impossibilità o quasi di progredire. E per vero

egli è per sè evidente che, assumendo il Governo l'impegno colla società *Vittorio Emanuele* di aprire la via dal Rodano al Ticino, in concorso colla stessa società, non può decentemente sospendere i lavori del traforo del Moncenisio, salvo nel caso in cui straordinarie ed impreviste circostanze imponessero di desistere dall'impresa, mentre, qualora il Governo si limitasse ad intraprendere il traforo, il più lieve ostacolo che s'incontrasse potrebbe facilmente indurre a sostare dall'ardua impresa.

Non sembra quindi potersi fare opposizione al progetto di legge in discussione nel suo complesso, ed anzi tutto concorre a commendarne altamente il concetto sia dal lato tecnico, sia da quello economico.

Scendendo ora ai particolari e più specialmente al capitolato, occorrono alcuni riflessi che mi fo lecito, o signori, di sottoporvi colla massima brevità.

Nella discussione relativa alla ferrovia ligure il signor ministro dei pubblici lavori disse aver in pronto un regolamento per norma di servizio dei commissari del Governo presso le società per ferrovie, ed essere suo divisamento di sottoporlo alla firma reale. Non si dubita che il relativo decreto reale sarà fra breve promulgato, la qual cosa gioverà al miglior andamento dei lavori della società *Vittorio Emanuele*, che dovette soggiacere a maggiori spese per non aver voluto nel tempo dare ascolto ai suggerimenti del commissario tecnico. Non si dubita del pari che esse maggiori spese saranno imputate a totale carico della società, e non faranno parte del capitale cui è stato guarentito l'interesse del 4 1/2 per cento. Ad un quale proposito, nel primo rendiconto dei lavori, che, a mente dell'articolo 8 del progetto di legge, deve essere presentato al Parlamento, e così nella prossima Sessione saranno dati i più appaganti ragguagli.

Accenna il Ministero nella relazione a corredo del progetto di legge in discussione, che le varianti introdotte al primitivo capitolato accettato dalla società il 14 ultimo scorso maggio furono da questa acconsentite. Ma ciò non consta dalla legge, come ne constava nel primitivo progetto, col quale si accennava all'articolo 1 la convenzione del 14 ultimo scorso maggio. Trattandosi d'una società anonima, non possono essere soverchie le cautele, e non si dubita che il Ministero avrà a ciò provveduto in modo ad evitare ogni inconveniente.

Dissi, e ripeto, avere piena fiducia nell'ingegneri autori del nuovo trovato, col quale si spera d'attuare in breve tempo il traforo delle Alpi, e nella Commissione nominata dal Governo per esaminare gli esperimenti istituiti a Genova. Mi sia però lecito d'esternare un desiderio nell'interesse degli stessi inventori, e se vuolsi, anche in quello economico, e della dignità del Governo. Furono praticati parecchi fori di mine ed è accertato che si guadagna molto tempo in confronto dell'opera manuale del minatore. È pure provato potersi ventilare il foro che deve essere eseguito senza pozzi. Ma non è ancora provato quale presumibile guadagno di tempo si avrà nel complesso dei lavori, e su ciò la Commissione

disse saviamente non essere in grado di confermare la opinione degli inventori circa il tempo occorrente per compiere il traforo. Parmi quindi che sarebbe opportuno il praticare a Genova, col nuovo sistema, alcuni metri lineali di galleria effettiva, al fine di rendersi conto preventivo delle difficoltà che possono presentarsi nel mettere in esercizio la macchina, e per risolverle, ove se ne presentino, prima d'attivare il traforo delle Alpi. Ed a ciò mi spingono due gravi considerazioni. Egli è pure evidente essere più economico l'esperimento a Genova che sulle Alpi; d'altra parte ogni benchè menomo incidente che produca ritardi nell'attivazione dei lavori sulle Alpi induce a dubbietà ed a lunghe polemiche, le quali sono più vive allorchando si tratta d'un nuovo trovato che eccita a buon dritto l'ammirazione, ma nel tempo stesso molti emuli. Giova pertanto al buon andamento dell'opera che proceda il più possibile senza incagli di sorta.

Se una galleria alla *Coscia* a Genova può tornar utile alla difesa di Genova, come mi è stato supposto, sarebbero utilizzati i maggiori proposti esperimenti, mentre sarebbero più assicurati i lavori sulle Alpi con quell'attività che si desidera. E qui si avverta che ciò non deve menomamente ritardare l'intrapresa, perchè nulla osta, mentre sarebbero attivati i maggiori esperimenti proposti a Genova, che siano contemporaneamente intrapresi i preliminari lavori occorrenti sulle Alpi, i quali non sono di lieve entità, dovendosi in prima allestire le condotte d'acqua per la preparazione dell'aria compressa, e per ogni occorrente all'uopo sui due versanti Alpini. Anzi, per guadagnar tempo, vorrei che due squadre di abili minatori fossero tosto applicate ai due capi del tunnel per preparare meglio il lavoro delle due macchine che devono essere stabilite per il traforo meccanico secondo il progetto degli inventori.

Un altro desiderio mi sia lecito di qui esporre, nell'intento di meglio guarentire la vita degli operai applicati al lavoro, ed anche l'esercizio stesso del tunnel. Vorrei che in ciascun versante delle Alpi a traforarsi fosse praticato un pozzo per meglio assicurare la ventilazione, qualora per qualunque imprevisto accidente fosse intercetta. La linea prescelta per il traforo è sensibilmente parallela a quella ideata dall'ingegnere Maus, la quale concedeva d'aprire due pozzi, l'uno di 700 l'altro di 900 metri circa. La nuova linea permetterà di aprire due pozzi d'assai minore profondità di quelli possibili sulla linea Maus. E per antivenire, per quanto è possibile, ogni sinistro avvenire, devonsi praticare essi due pozzi, la cui profondità sembra non dover eccedere 500 a 700 metri. Ciò richiederà certamente una spesa di qualche considerazione, ma ciò non deve fare ostacolo, allorchando si tratta della vita delle persone sia applicate ai lavori, sia dei passeggeri, allorchando sarà attivato l'esercizio del nuovo tunnel.

Signori senatori! Nel sottoporvi brevemente il mio modo di vedere sulla presente grave questione non ebbi altra mira che di promuovere un'opera che deve illustrare l'epoca presente, di prevenire quegli ostacoli che

possono impedirne o ritardarne l'attuazione, e più specialmente d'evitare ogni sinistro. Vorrete quindi gradire almeno la mia intenzione, e vi sarà certamente grato il sentire dal Ministero quelle spiegazioni che vorrà dare intorno agli espressi desiderii.

**PRESIDENTE.** La parola spetta al senatore Giulio.

**GIULIO.** Signori senatori: l'onorevole senatore Mosca ha ricordato che la Commissione tecnica, cui era stato commesso l'esame delle macchine degli ingegneri Grandis, Sommoiller e Grattoni, nel presentare le sue conclusioni dichiarava però di non essere in grado di stabilire il computo sulla probabile durata del lavoro.

Il senatore Mosca vorrebbe, per supplire a questo silenzio della Commissione, si intraprendesse a Genova, presso il luogo medesimo in cui i primi esperimenti furono fatti, l'apertura di una galleria la quale desse occasione di sperimentare nell'effettivo lavoro il modo di procedere, l'efficacia dei novelli strumenti, e così di sperimentare e sicuramente superare le difficoltà che l'uso di questi novelli organi venisse a presentare.

Su di ciò credo dover fare osservare al Senato che la ragione per la quale la Commissione ha creduto doversi astenere dall'emettere veruna opinione intorno sia alla durata, sia alla spesa presumibile del lavoro del traforo delle Alpi, non consiste soltanto nella novità degli istrumenti da impiegarsi, ma eziandio nella natura dei terreni, delle rocce attraverso alle quali l'operazione si deve eseguire, e di più nella lunghezza medesima della apertura della galleria che si vuole scavare. Infatti non si potrebbe con una regola del tre risolvere la questione, dicendo: se una galleria di 120 metri ha durato tanto ed ha costato tanto, una galleria di 12,000 metri costerà cento volte tanto; il calcolo sarebbe enormemente errato per la natura delle rocce che si possono incontrare. Tolga Dio che io venga a fare dei funesti presagii! Io spero, e spero perchè credo, o forse credo perchè spero che non si incontreranno nell'apertura della grande galleria delle Alpi se non rocce trattabili; tuttavia conviene prevedere il caso che alcuna di queste rocce si presentasse con una resistenza ribelle, o quel che sarebbe peggiore ancora, senza resistenza, perchè dobbiamo prevedere due specie di inconvenienti: la difficoltà di penetrare attraverso ai massi, l'impossibilità di sostenerli. Quando dico impossibilità intendo sempre impossibilità relativa, impossibilità coi mezzi conosciuti, coi mezzi generalmente praticati.

Ora l'aprire una galleria sotto il colle di San Benigno a Genova potrebbe bene insegnarci il modo di applicare la novella macchina e potrebbe ben dirci, quando si tratti di rocce calcari compatte come sono quelle della *Coscia*, con qual grado di celerità la macchina cammini, ci potrebbe dire quante macchine possiamo sperare di mettere contemporaneamente in azione, e quasi direi in fronte di battaglia nell'assalire il nostro nemico. Ma un tale esperimento non ci direbbe mai quello che più ci importerebbe di sapere, cioè quale sia l'indole del nemico da combattere: questo non si saprà se non dopo terminata l'impresa.

Ma io vengo ad una conclusione pratica.

Gli esperimenti, che il senatore Mosca vorrebbe fare alla *Coscia*, converrebbe incomparabilmente meglio farli a Bardonnèche o a Modane:

Primo, perchè le rocce che s'incontreranno a Bardonnèche e a Modane, se non saranno quelle medesimo che incontreremo fin nelle più intime viscere del monte, saranno però già di quelle che dobbiamo necessariamente attraversare;

Secondo, perchè lo sperimento a Bardonnèche e a Modane si potrà prolungare non per 20, 30, 50, 100 metri, ma per 500, 1000, 1500, onde andremo via prendendo esperienza dalle difficoltà sempre crescenti che la lunghezza stessa del sotterraneo necessariamente appropria. Poichè qualunque sieno per essere i mezzi (e non dubito che non sieno per essere ingegnossissimi) che i direttori metteranno in opera per lo sgombero dei materiali, non ho dubbio che questo sgombero diverrà enormemente più difficile, più lento, di mano in mano che la galleria si avvanzerà nelle viscere del monte.

Ma vi ha un'altra ragione che mi muove, principalmente sull'azione della macchinetta da far mine del signor Sommeiller sulla quale, considerata isolatamente in sé, non vi può essere mai dubbio ragionevole. Questa macchina è, o diverrà fra poco, mercè i successivi miglioramenti, atta a forare le rocce e a praticarvi delle mine, è, o diverrà atta a far questi lavori cinque, sei, dieci volte più presto di quello che lo farebbe l'opera manuale dei minatori. Qui non vi ha difficoltà.

La difficoltà è tutt'altra. In una galleria, e particolarmente in una galleria preparatoria, in una galleria di piccola estensione, di pochi metri, credo 2 1/2 di altezza ed altrettanti di larghezza, non potterebvi lavorare più che due coppie di minatori, tre al *maximum*. Se non potremo impiegare che tre macchine a vece di tre coppie di minatori, accelereremo il lavoro nella stessa ragione in cui una macchinetta va più velocemente che una coppia di minatori, cioè andremo cinque o sei volte più presto, locchè sarebbe ancora, a fronte della nostra impazienza, un camminare molto lentamente.

Per camminare presto è necessario potere applicare al lavoro della galleria non una, due o tre macchinette, ma quante più si potrà: 8, 10, 15, 18 e non so quante. Qui sta una delle difficoltà. Quante sono le macchinette che potranno contemporaneamente mettersi in azione? Per avere uno sperimento compiuto, significante, bisogna mettersi in condizioni tali da far cooperare 10, 12, 15, tante di queste macchinette, quanto è possibile di fare.

Ora, o signori, ciò alla *Coscia* è assolutamente fuori questione. La forza motrice di cui si può disporre alla *Coscia* non è tale da poter mettere in azione più che 1 o 2 macchinette Sommeiller, le quali basteranno per accertare della buona costruzione, del buon modo di procedere di una o di più di esse, ma non saranno mai bastanti per dirci quante possiamo metterne contemporaneamente in azione, come le dobbiamo disporre, quale è il complesso

dei mezzi meccanici da impiegare per fare che 10, 12 o 15 di queste macchine possano contemporaneamente operare, contemporaneamente recarsi alla fronte d'attacco, contemporaneamente ritirarsi per dar luogo allo sgombro. Insomma alla *Coscia* non si potrà fare gli esperimenti in egual condizione in cui dovressi poi operare sul luogo.

Io sono lungi dal contestare che un esperimento fatto alla *Coscia* potrebbe tornare inutile; sarebbe sicuramente di qualche utilità, ma esso sarebbe lontano da poter tenere luogo di quegli esperimenti che la Commissione proponeva si facessero sul luogo medesimo del foro.

Aggiungerò che non solamente, come diceva il senatore Mosca, è conveniente che si cominci l'opera con i mezzi ordinari, ma dico che ciò è assolutamente indispensabile. Vi vorrà un tempo, e tempo considerevole, sia per assicurare la condotta d'acqua, sia per erigere gli edifici, sia per costruire le macchine, che per metterle in azione; vi saranno molte difficoltà da superare, le quali adesso sarebbe inutile opera il voler prevedere. E tutto ciò sarebbe perduto, se mentre si stanno eseguendo queste operazioni preliminari, non si applicassero due o tre coppie di minatori, il più gran numero possibile di operai, all'una ed all'altra estremità, per accelerare quanto è possibile il principio dell'operazione.

Aggiungiamo che il principio dell'operazione non si può fare altrimenti che a mine, perchè i primi terreni che s'incontrano sono terreni da smuovere, nè sono tali, in cui si abbia da operare colle mine; non si ha a fronte strati verticali; bisogna adunque necessariamente applicare da principio l'opera, la semplice opera manuale degli uomini. Applicando questi uomini nel maggior numero possibile, ed attivando i lavori con tutti i mezzi possibili, nell'istante in cui l'acqua sarà condotta, gli edifici eretti, le macchine costrutte, si potrà incominciare la vera, grande, la definitiva esperienza, quella che era la sola cosa che la Commissione istituita dal Governo credeva nelle sue attribuzioni di proporre, esperienza non di pochi mesi, esperienza che durerà molti anni, esperienza che si prolungherà da una parte e dall'altra per molte centinaia di metri, che si prolungherà finchè si sia incontrato una di quelle terribili difficoltà che costringeranno a sostare forse per molti mesi, ma che termineranno sicuramente colla vittoria dell'arte moderna sulle difficoltà della natura.

Io non conosco un solo caso in cui la forte volontà, la energia di volontà, il potente ingegno, i mezzi della industria moderna abbiano dovuto battere in ritirata vergognosamente innanzi alla ostinata resistenza delle difficoltà della natura. Spero che l'ingegno, che la pertinacia piemontese sapranno vincere l'ostinata resistenza che sicuramente la natura opporrà all'opera che si sta per intraprendere.

Non aggiungerò che due parole sulla proposta del senatore Mosca, di escavare due pozzi per avviare, secondo che egli dice, al pericolo che gli operai possano trovarsi

privi di mezzi di ventilazione. Il rimedio può essere efficace, ma è sicuramente molto lontano dal torre ogni pericolo. Per torre ogni pericolo credo che bisognerà pensare a tutt'altro modo.

Diceva l'onorevole preopinante che, secondo il progetto del cavaliere Maus, si sarebbero potuti praticare, verso i due termini della galleria, due pozzi della profondità di 900 metri...

**MOSCA.** Ho detto 700 metri.

**GIULIO...** di 700 metri, i quali, secondo la traccia attuale della galleria, si potrebbero ridurre a 500 metri.

Non insisterò sulle difficoltà che lo scavo di un pozzo di 500 metri in rocce della natura di quelle del Moncenisio potrebbe opporre sul tratto di questo lavoro, o sulla spesa. Lascierò da parte questi punti; li ridurrò ad uno solo, a quello dei pozzi. Pozzi della profondità di 500 metri scavati verso le bocche delle gallerie ovverebbero essi ai pericoli che potrebbero nascere dal difetto di ventilazione? Per verità io credo che no; sotto altri aspetti potrebbero essere utili, ma sotto questo speciale aspetto io confesso che non vedrei nessun utile risultare da questi pozzi.

Se possiamo avere la galleria, la piccola galleria operata da un capo all'altro su tutta la tratta, allora, e solamente allora, l'esistenza di questi pozzi potrebbe forse essere di qualche sussidio, quantunque anche in questo caso si dubiterebbe ancora.

Ma collochiamoci nella vera condizione delle cose. Noi abbiamo una galleria provvisoria di metri 2 1/2 di larghezza, e metri 2 1/2 di altezza che penetrerà nel monte nella profondità di 150 o 200 metri. Allora diamo mano alla grande sezione. L'una e l'altra galleria procedono parallelamente: dopo qualche tempo la galleria minore, la galleria preparatoria è penetrata già a 500 metri, suppongo, e la galleria definitiva a 350 o 400 metri.

Qual è la causa, che può privare gli operai, che sono all'estremità di questi scavi, della necessaria dose d'aria respirabile? È solo l'interruzione delle comunicazioni tra la bocca della galleria ed il luogo in cui essi lavorano; oppure un guasto istantaneo nelle macchine, che debbono comprimere e trasmettere l'aria. Ora nell'un caso, o nell'altro il pozzo aperto presso la bocca della galleria non sarà di veruna utilità.

Dal momento in cui gli operai avranno oltrepassato il punto in cui questo pozzo è scavato l'utilità sua sarà assolutamente nulla. Difatti il pozzo sarà allora all'indietro di loro, e non ci è mezzo di costringere l'aria a discendere per questo pozzo ed a camminare, mi si perdoni l'espressione, in un *cul-de-sac*, in un *impasse*, in una cavità senza sfogo nella quale non è possibile in altro modo di mantenere l'aria respirabile, che coll'azione di macchine comprimenti, soffianti. Io credo che non vi siano altre cagioni che rendano desiderabile lo scavo di questi pozzi, e quanto alla ventilazione tanto vale prescindere assolutamente.

Vi sarebbe un modo di usufruire questi pozzi, e sa-

rebbe di dividerne il camino in due canne, l'una destinata ad una corrente discendente, e l'altra destinata ad una corrente ascendente, di provocare poi queste correnti per mezzo di fuochi accesi al piede del pozzo.

Ma io non credo che alcuno suggerirà l'accensione di fuochi entro una galleria come la nostra nella quale difettiamo particolarmente d'aria; poichè allora dovremo provvedere aria non solamente per gli operai, ma ancora per la combustione che vogliamo attivare; dovremo poi rendere più veloce la circolazione dell'aria per abbassare la temperatura che sarebbe insopportabilmente innalzata dall'azione dei focolari interni. Quindi, dico, per rispetto alla ventilazione, credo sarà bene fin d'ora rassegnarci al non poterci valere dei pozzi.

Quanto poi all'accelerare l'operazione per mezzo di pozzi, cosa che il senatore Mosca non ha proposto, dirò assolutamente che l'apertura di pozzi non è possibile, non accelererebbe per niente l'apertura della galleria, perchè la galleria sarebbe già arrivata al di là del luogo, dove si vuole scavarlo, prima che il pozzo fosse giunto alla metà della sua profondità.

Conchiudo dicendo, che non vedo nessuna ragione per oppormi a che si facciano esperimenti alla *Coscia* sull'azione delle macchine; ma che questi esperimenti, quantunque utili, non credo possano supplire a quelli, che si dovranno intraprendere nella località medesima, nella quale l'operazione dovrà essere condotta, e che non oserei proporre l'operazione dello scavo di pozzi sotto il rispetto della ventilazione, perocchè temo che riuscirebbero, se non assolutamente inutili, almeno di assai poca utilità.

**MOSCA.** Convien dire che io non abbia saputo spiegare bene il mio concetto, il che posso dedurre dalle osservazioni fatte dall'onorevole Giulio.

Nel proporre che si facessero nuovi esperimenti alla *Coscia* a Genova, non ho inteso per niente che si ritardassero quei lavori, che si debbono intraprendere sulle Alpi.

Il mio intento è stato semplicemente questo, che negli esperimenti istituiti non si fecero realmente che fori a mano, i quali furono operati con molta celerità rispetto all'opera manuale dell'uomo; ma da tali esperimenti non risulta ancora il modo col quale si potranno superare le difficoltà che certamente sorgeranno nel fare gli attacchi delle successive mine, quando sono state messe in esercizio, e si è praticato lo scoppio colla polvere.

Questi esperimenti fatti a Genova naturalmente potranno minorare la spesa che si dovrà fare per gli altri; e siccome desidero schiettamente che, allorquando questa macchina sia messa in esercizio sulle Alpi, non debba, per quanto è possibile alla umana solerzia, incontrare difficoltà, io credo che, mentre si lavora a fare i preparativi sulle Alpi, si possano intraprendere, o, per dir meglio, continuare questi esperimenti a Genova: è questo l'argomento unico che mi ha mosso ad esternare il primo mio desiderio. Del resto, non metto alcun impegno in ciò; il mio desiderio è quello solo di far sì

che a questa macchina (la quale certo è molto ingegnosa, ma che fin qui non è veramente stata applicata alla escavazione delle mine), non possa, per quanto è possibile, frapporsi alcun incaglio.

Non è, ripeto, che sotto questo aspetto che io ho suggerito di praticare a Genova questi esperimenti, i quali costeranno una spesa di 80 o 90 mila lire, ma che faranno sicuramente risparmiare una somma molto maggiore, lavorando nelle Alpi, dove la provvista di materiali, la mano d'opera, ecc., sono molto più costose che non lo possono essere a Genova.

Rispetto ai pozzi conviene anche dire che non mi sia bene spiegato. Il senatore Giulio disse e convenne che non intendesi punto nè poco di far servire questi pozzi all'eseguimento dell'opera, ma solo alla ventilazione. Essi precisamente non dovrebbero farsi troppo vicini ai due capi della galleria, ma all'incirca ad un quarto dall'un lato e dall'altro, e forse anche ad un terzo; il che non so precisare, perchè non ho potuto avere che dati approssimativi, confrontando il piano Mauss con quello dei signori ingegneri.

Ora, siccome da questi piani si scorge che la linea è stata traslocata da 400 a 500 metri più verso il torrente Merdowine, influente della Bardonnèche, ed è su questo influente, dove si potrebbero praticare, secondo il piano Maus, dei pozzi di 700 metri da un lato e di 900 dall'altro, sul piccolo rivo di cui non so adesso declinare il nome; e siccome questi rivi o burroni hanno molta pendenza, così la profondità di questi pozzi sarebbe grandemente minorata, e in tal modo potrebbero essi servire alla ventilazione.

So che, secondo il nuovo trovato vi sono dei tubi che trasportano dell'aria compressa, e che somministrano aria agli operai. Ma io suppongo che, quando saranno i lavori già spinti a quattro o cinque chilometri, possa cadere dietro ai minatori una frana. Se dal punto in cui sono i minatori a quello in cui è caduta la frana, non vi sono spiragli, e se sieno rotti dalla frana i tubi che conducono aria compressa, ognuno vede quanto sia il pericolo per la vita di quei poveri minatori. Questo è il solo aspetto sotto il quale io ho suggerito per maggiori cautele quei due pozzi, i quali certamente costeranno una spesa, a cui per altro non si deve troppo guardare, quando si tratta della vita degli uomini, massime a fronte dei recenti accidenti che sono occorsi nelle gallerie, sebbene con mezzi affatto diversi, per difetto di precauzioni.

Il Ministero risponsale saprà tener conto del motivo che mi indusse, senza veruna sorta d'impegno, a fare la proposta dei riferiti due pozzi nel solo interesse dei minatori durante i lavori, e quindi dei passeggeri tosto che sia attivato l'esercizio del tunnel.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** L'onorevole Mosca nel suo primo discorso ha esordito coll'eccitare il Ministero ad adempiere ad una promessa che io aveva fatta a quest'onorevole Consesso, cioè che, quando si fossero messi in corso i lavori, ed anche prima, e non sì tosto fosse stipulata una convenzione definitiva con

una società che assumesse la costruzione della ferrovia litorale dal Varo alla Parmignola, il Ministero avrebbe, a norma delle condizioni pattuite nel capitolato di concessione, compilato un regolamento organico pel controllo e la sorveglianza che dovrà essere esercitata dal Governo, non solo sulla parte tecnica ed economica dell'impresa durante l'eseguimento dei lavori, ma altresì sull'esercizio e sulla manutenzione della ferrovia medesima.

In occasione della discussione di quel progetto di legge ho dichiarato che già si teneva pronto un progetto di regolamento speciale da concertarsi definitivamente fra il ministro dei lavori pubblici e quello delle finanze, e da approvarsi con decreto reale. Questa dichiarazione fatta allora, ripeto ora tanto più volentieri, perchè, a soddisfazione del voto espresso dal relatore dell'ufficio centrale del Senato, la prima applicazione di questo nuovo regolamento organico del controllo e sorveglianza governativa sarà fatta alla ferrovia *Vittorio Emanuele*, nella quale è interessato lo Stato assai più direttamente che nella strada del litorale.

Su questo argomento adunque non ho che ad assicurare l'onorevole Mosca che, mercè le nuove provvidenze che stanno per emanare, il desiderio del Senato e suo, diretto a tutelare gli interessi delle finanze e del pubblico, sarà compiutamente adempiuto. In merito al nuovo capitolato di concessione della ferrovia *Vittorio Emanuele*, e delle variazioni che vi sono state introdotte dall'altra Camera e che vengono proposte al Senato, spera il Governo che saranno le medesime egualmente accettate da questo Consesso, dacchè il Ministero ha la soddisfazione di accertarlo che tali modificazioni, quantunque in qualche parte onerose alla compagnia, vennero dai rappresentanti di questa muniti a tal fine di pieni poteri dell'assemblea generale integralmente accettate. Non manca pertanto, a rendere definitivo il contratto stipulato dal Ministero colla compagnia *Vittorio Emanuele*, che la vostra approvazione, e successivamente la sanzione reale che deve dar forza di legge al capitolato, della cui riforma in oggi si tratta.

L'onorevole Mosca ha suggerito alcune cautele da usarsi nel procedere all'esecuzione dei lavori. Alle sue osservazioni mi pare che l'onorevole Giulio abbia pienamente risposto, ed io per verità non saprei che altro aggiungervi, se non che lo stesso senatore Mosca nel suo secondo discorso ha modificato i suoi suggerimenti, ovveramente gli ha meglio spiegati, proponendo che si intraprendano alcuni lavori di prova a Genova nella roccia che costituisce il promontorio di San Benigno, dove appunto sono stati fatti i saggi della macchina idropneumatica e degli scalpelli perforatori.

A tale riguardo io mi limiterò ad osservare che tutte le difficoltà che possono realmente supporre così gravi da incagliare o ritardare il lavoro (perchè sono anch'io dell'opinione dell'onorevole Giulio, che ad abbandonare l'opera non saremo mai costretti), queste difficoltà, dico, che accresceranno il tempo e la spesa, si incontreranno nella parte più avanzata del tunnel.

È evidente che poca probabilità vi è che si abbiano ad incontrare gravi ostacoli nei primi tronchi del tunnel di uno o due mila metri da una parte e dall'altra, perchè, sinchè il traforo della galleria non è maggiormente inoltrato, non si eseguisce che un'opera ordinaria con mezzi speciali più appropriati, e che a giudizio di uomini più competenti, sono i soli coi quali si potrà riuscire ad aprire una galleria di 12,000 metri, e che intanto si applicheranno con ottimo effetto anche ai primi tronchi del tunnel.

Io non veggio dunque perchè dovremmo spendere una vistosa somma per fare l'esperimento dello scavo di una galleria in sito dove al più potrebbe questa riuscire di 200 metri attraversando il colle di San Benigno da una parte all'altra. Anche sul modo di perforare non avremmo alcun dubbio a risolvere; diffatti, cosa si potrebbe determinare operando in uno scavo così poco profondo da non eccedere i 100 a 150 metri? Il modo di adoperare gli scalpelli perforatori, il sistema di ventilare la galleria colla maggior possibile economia? Ma, lo ripeto, queste operazioni in un breve tronco di galleria non presentano difficoltà di sorta, perchè, quando anche il sistema non fosse perfezionato, potremmo procedere coi mezzi ordinari.

Perchè dunque vorremo, quando pure si riconoscessero sin d'ora utili, maggiori esperimenti praticarli a Genova, piuttosto che, come disse opportunamente l'onorevole Giulio, sul sito stesso dove si avranno a stabilire i grandi meccanismi e tutti gli stabilimenti accessori? Noi facendo gli esperimenti nella galleria definitiva, se dessi riescono, abbiamo tanto lavoro guadagnato; se si riconoscerà il bisogno di perfezionamenti, gli otterremo più sicuramente e più vantaggiosamente nel sito dove dobbiamo lavorare; imperciocchè è anche da ritenersi che la condizione speciale della roccia ha una influenza grande nel procedimento dei lavori, come del pari nello stabilire le macchine dalle quali ha origine l'azione degli scalpelli e la ventilazione della galleria.

Potrebbe dunque avvenire che le esperienze fatte a Genova non dessero lume alcuno per ciò che si deve fare sul sito dell'opera; ad ogni modo queste esperienze sarebbero certamente insufficienti, e si possono con più vantaggio fare nell'intraprendimento della galleria definitiva. Così noi riguarderemo l'iniziamento dell'opera come un primo tentativo, anzichè come lavoro definitivo eseguendo qualche centinaio di metri di traforo per perfezionare i nostri sistemi e assicurarci della loro migliore applicabilità progressiva.

Io credo dunque che non vi sia alcuna convenienza di fare la nuova esperienza a Genova, meno ancora credo opportuna la costruzione dei pozzi. Io non posso che riferirmi a quanto ha detto l'onorevole Giulio per mostrare l'inutilità dei pozzi proposti, perchè, se può esservi pericolo di avere a desistere dall'opera, questo pericolo non si manifesterà che a galleria molto avanzata. Più ci interniamo nelle viscere delle Alpi e più il cemento si fa grave.

Ora se i pozzi devono di necessità essere aperti in vi-



cinanza alla bocca della galleria, perchè altrimenti essi sarebbero di una costruzione straordinariamente difficile, è evidente riconoscere che a nulla varrebbero quando gli inconvenienti di frane o simili, a cui si vorrebbe riparare, si incontrassero al di là dei pozzi; in tal caso restando interrotta la comunicazione colla bocca inferiore del pozzo, diventa assolutamente inutile l'esistenza di questo. Dico poi che, se l'apertura di pozzi di 400 o 500 metri di profondità nelle condizioni e nel sito ove deve costruirsi la galleria fosse cosa di poca spesa, di poco tempo e di facile riuscita, si potrebbe tentare, per il caso, non certamente probabile, ma pure possibile, che gli eventi temuti dall'onorevole Mosca si verificassero anche in circostanze tali in cui i pozzi potessero servire, cioè che il lavoro procedesse al di là del pozzo, e che la frana invece succedesse al di qua del medesimo, cioè in vicinanza della bocca della galleria, cosa, lo ripeto, poco probabile, perchè, quando si è fatto un gran tronco di escavazione, prima di procedere innanzi si suole sempre assicurarsi della stabilità delle pareti e all'uopo ricorrere ai rivestimenti ed ai puntelli. Dico dunque che, malgrado tutto ciò, se nella prospettiva di avere qualche vantaggio si volessero fare i pozzi, non sarei alieno dall'aderire qualora questi fossero praticabili.

Ma un pozzo di 400 o 500 metri è un lavoro che esige anni e spese gravissime. Il più gran pozzo che si è fatto sinora nei nostri Stati, ha, se non erro, soli 180 a 185 metri di profondità, eppure si richiesero due anni e notevolissimo dispendio.

Nelle condizioni poi delle Alpi, pozzi simili non sono mai stati fatti in alcun sito, giacchè questi pozzi di 400 o di 500 metri di profondità devono aprirsi in siti, per così dire, coperti di nevi e di ghiacci perpetui, dove appena si potrà lavorare durante due o tre mesi dell'anno e dopo che si sarà costruita una strada praticabile, stabilito qualche cantiere, e simili.

Se è lavoro serio lo scavo di un pozzo di soli 80 metri, esso diventa grave quando è di 100, gravissimo se supera i 200 metri, e quando passa i 300 e 400 metri diviene tale che io non saprei calcolare qual tempo basti all'uopo e quale spesa si esiga. Io penso dunque che anche per questo rispetto la costruzione dei pozzi non possa essere conveniente. Faccio poi osservare che, se la costruzione di questi pozzi si dice opportuna per garantire la vita dei lavoratori, cioè per assicurare loro la libera respirazione, giacchè questo è il solo grave pericolo a cui possano soggiacere, questi pozzi diventano a questo scopo inutili, perchè col sistema adottato di mandare nel fondo della galleria l'aria compressa per mezzo di apposito tubo molto resistente, le frane non possono più essere un ostacolo che intercetti il passaggio dell'aria.

La condotta d'aria facendosi con un piccolo tubo di 20 o 25 centimetri di diametro, il quale deve avere una forza grandissima onde resistere ad una pressione d'aria di cinque, sei, sette atmosfere, si potrà sempre difendere in modo che nessuna frana possa interromperlo

né schiacciarlo. Se vi è cosa facile, è appunto il conservare un piccolo tubo già da per sé molto resistente, e che si può stabilire in modo che non vi sia frana che valga a romperlo.

Per tutti questi motivi io credo che anche nella parte tecnica si sia preveduto e provvisto a ciò che potrà occorrere.

Quanto poi al suggerimento di cominciare immediatamente i lavori delle due bocche della galleria dall'una e dall'altra parte (che, per le ragioni brevemente esposte, dimostra la minore opportunità di fare ulteriori esperimenti a Genova), farò presente che fu questa una delle condizioni prime dell'impresa, a cui avvisarono gl'ingegneri incaricati dei lavori. Quindi posso assicurare l'onorevole Mosca che il suo giusto e ragionevole desiderio sarà adempito, cioè che la prima cosa che noi faremo sarà appunto mettersi all'opera della gran galleria cogli stessi mezzi preparatorii non solo, ma collo stesso sistema adoperato nello scavare le gallerie ordinarie, e che procureremo di introdurci nel nucleo della montagna quanto più potremo, mentre si allestiranno gli apparati del nuovo sistema.

**COTTA.** Le osservazioni dell'onorevole preopinante sono relative all'interesse politico e tecnico dell'opera, sul che io mi riconosco incompetente a proporre la menoma eccezione. Ma, dal lato economico, io non so comprendere quale corrispettivo si abbiano le concessioni dell'articolo 79 del capitolato, con cui, in caso anche di non successo, si garantisce l'interesse del 4 1/2 su tutto il tratto anteriore e posteriore a quello da Susa a Modane.

Comprendo che il Governo prenda a suo carico tutto il costo del suo tentativo del tratto da Susa a Modane, perchè ne è superiore la responsabilità a quanto possa comportare la forza di una compagnia per l'interesse generale che richiede di esporsi a questa eventualità.

Ma, in caso di dover sostare dall'impresa del grande tunnel, mi pare sufficiente il carico di restituire ogni fondo avanzato per quella, dacchè per gli altri tronchi la compagnia non vi perderebbe niente e si troverebbe nella stessa posizione in cui versa attualmente; per il che niuna guarentigia nè vantaggio può esserle dovuto.

**CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze.** Mi pare di poter dare all'onorevole preopinante una spiegazione molto ovvia.

L'onorevole Cotta chiede: ma perchè, nel caso in cui il tunnel non riuscisse, avete voi da guarentire l'interesse del 4 1/2 su tutto il tratto anteriore e posteriore di quella ferrovia e quello da Susa a Modane?

Rispetto al primo tronco, cioè quello da Modane al confine francese, noi non facciamo nessuna nuova concessione, giacchè, in virtù dell'anteriore, l'interesse è guarentito alla società *Vittorio Emanuele* per i tronchi situati nella Savoia. Quindi la risposta che chiedeva l'onorevole Cotta è bell'e data; non facciamo relativamente a questo tronco nessuna nuova concessione, e, se fosse il caso di farla, non esiterei a dire che non sarebbe patto molto largo il guarentire il 4 1/2 per cento, quando

i capitali impiegati nelle strade ferrate fruttano, non solo in Piemonte, ma in Francia, in Germania, il 6, 7 ed 8 per cento.

La nuova concessione che facciamo alla compagnia è di guarentire il 4 1/2 per cento pei tronchi cisalpini, per quelli che ha acquistati o che sta per acquistare.

Se questa nuova concessione fosse un onere per le finanze, io troverei gravissima l'obbiezione fatta dal senatore Cotta, ma io credo che questi patti, ben lungi dall'aggravare le condizioni delle finanze, lungi dall'imporre un nuovo peso alle medesime, invece scemano il peso che per avventura le finanze dovrebbero sopportare, quando, non aprendosi il tunnel, dovessero guarentire il 4 1/2 per cento sopra i tronchi della Savoia.

Rispetto alla strada di Susa, egli è evidente che facciamo un buon contratto, giacchè garantiamo alla società *Vittorio Emanuele* il 4 1/2 per cento sopra le azioni di Susa, col patto però che il capitale di queste azioni sia confuso col capitale sociale, e che il prodotto della strada di Susa si fonda col prodotto generale.

Ora, allo stato attuale delle cose, in cui il tunnel non è aperto, in cui la continuazione colla ferrovia di Novara non è fatta, in cui la strada non ha certamente raggiunto tutto lo sviluppo di cui è suscettibile, le azioni di Susa danno, se non erro, il 5 1/2, forse quest'anno si avvicineranno al 6 per cento. Dunque la società *Vittorio Emanuele* ricaverà il 6 dalle azioni di Susa; noi non garantiamo che il 4 1/2; vi ha la differenza dell'1 1/2, che va in diminuzione dell'interesse guarentito sopra i tronchi della Savoia; quindi l'affare è buono, non per la società *Vittorio Emanuele*, ma è buono per lo Stato.

Viene la questione di Novara, che è più grave.

La società *Vittorio Emanuele*, avendo voluto acquistare la linea di Novara (acquisto che è non solo nell'interesse della società, ma, a mio credere, anche nell'interesse generale dello Stato, poichè, fondendo in una le tre linee, si assicura un migliore servizio, si ha maggiore probabilità di poter sostenere la concorrenza che alla linea *Vittorio Emanuele* dal Ticino al Rodano e da Genova al Rodano potranno fare le strade francesi da un lato e le strade lombardo-germaniche dall'altro), la società, dico, avendo voluto acquistare questa strada, ha dovuto pagarla agli azionisti di Novara ad un prezzo molto ragionevole.

Ma vediamo se questo prezzo sia tale da far sì che non si possa guarentire il 4 1/2 per cento, senza che le finanze corrano il pericolo di dovere in seguito ed in ragione di questa garanzia sottostare ad una perdita.

Noi dunque guarentiamo il 4 1/2 sulle azioni di Novara, ragguagliate al prezzo di 760. Il 4 1/2 su 760 deve produrre 34 ed una frazione di 20 o 30 centesimi d'interesse. Noi dunque guarentiamo agli azionisti di Novara lire 34 20 d'interessi.

Ora, se una persona si presentasse ad uno speculatore e gli dicesse: volete voi assicurare alla linea di Novara lire 34 20? Se la ferrovia di Novara ricava meno, voi compirete questa somma; se ricava di più,

lo prenderete per voi. Io credo che non vi sarebbe difficoltà a trovare chi si assumerebbe questo contratto, mentre sono di parere che esso sarebbe un buon contratto, giacchè, in fatto di prodotti di ferrovie, se presentano spesso delle difficoltà, credo però essere più che probabile che i prodotti della ferrovia di Novara debbono aumentare a ragione dello sviluppo che prende il traffico sopra la medesima; essi debbono poi aumentare senza tener conto del foro, a cagione della sua unione colle linee lombarde e colla costruzione delle linee laterali che daranno maggior movimento alla strada medesima.

Ora, l'anno scorso, gli azionisti della ferrovia di Novara hanno diviso lire 35 40, cioè una lira per azione di più della somma che guarentisce il Governo.

Alcuno mi dirà forse: nell'anno scorso si sarà amministrato con moltissima economia; forse le spese di esercizio dovranno crescere coll'andare del tempo. Ma, anche ciò ammesso, egli è evidente che in tal caso cresceranno anche i prodotti.

Se vi fu una piccola diminuzione nel mese di giugno ora scorso al confronto del prodotto dell'anno scorso, questa si spiega facilmente, dacchè nel mese di giugno dell'anno scorso vi fu una grande riunione di truppe a Torino; vi fu di più una gran festa militare che promosse un gran movimento sulla strada ferrata, e poi vi fu una raccolta di bozzoli più abbondante che non in quest'anno; ciò tutto concorse a dare un maggior movimento. Ma se allontanate queste circostanze, non può discondersi un notevole aumento nei prodotti della ferrovia di Novara di quest'anno rispetto all'antecedente esercizio.

Potranno, è vero, le spese accrescere, ma io credo che i prodotti aumenteranno in una proporzione maggiore, e, se anche quest'anno la ferrovia di Novara fosse rimasta nelle mani dei suoi antichi proprietari ed azionisti, avrebbe avuto certamente più di 35 lire per azione.

I prodotti poi, lo ripeto, quando la congiunzione della linea con quelle lombarde, quando la congiunzione con Susa sarà aperta, devono aumentare notevolmente, e, grazie al tronco di strada ferrata fatto in Savoia, noi non siamo più lungi da Parigi che per una distanza che si percorre in trentacinque ore. Anzi, fra due settimane, compito il tronco da Macon a Culoz, quando la locomotiva potrà correre senza interruzione da Parigi al confine sardo, la distanza si percorrerà in trenta o trentun'ora.

Date il tronco compito fino a Milano, e voi vedrete che da Parigi a Milano non vi saranno più che trentasei ore, mentre le strade che possono far concorrenza a questa, come la strada del San Gottardo, richiedono ancora quasi da cinquanta ore; e, qualunque sia lo sviluppo che prendessero, quelle strade ferrate non potranno andare certamente da Milano a Parigi in meno di quarantacinque o quarantasei ore, a meno che si facesse anche la strada ferrata attraverso il San Gottardo. Questo mi prova che le nostre linee debbono

battere le linee rivali lombarde, svizzere, francesi, e, quando la massima parte del movimento che si fa ora pel San Gottardo tra la Lombardia e la Francia sarà assorbito dalle nostre linee (il che dovrà riuscire a notevole beneficio della ferrovia di Novara, perchè è un'aggiunta considerevole al traffico attuale, sia in viaggiatori di prima classe, sia in merci ricche), esse arrecheranno un aumento nei prodotti della ferrovia di Novara.

Egli è dunque probabile che i prodotti di questa ferrovia superino di molto quel tasso da noi garantito alla società *Vittorio Emanuele*, e quindi quella differenza fra la somma garantita e la riscossa andrà in diminuzione di quel tanto che noi avremo da pagare per portare gli interessi dei tronchi della Savoia al 4 1/2. Ciò essendo, rimane dimostrato che per la parte dei tronchi della Savoia, i quali, io debbo confessare, non daranno il 4 1/2 se non si compie la galleria, la garanzia è compensata. Questa garanzia poi è già stata accordata, e noi non possiamo ricusarla, e non è certamente quando la compagnia si dispone a concorrere per una somma assai rilevante nelle opere del Moncenisio, che si potrebbe ritirarle questa garanzia. D'altronde essa ci farebbe questo dilemma: o voi fate il *tunnel*, ed allora la garanzia diventa illusoria, perchè è quasi sicuro che il prodotto supererà la somma garantita; o non riesce, e noi siamo in una condizione così infelice, che veramente la garanzia è la nostra ancora di salvezza, epperò non vi possiamo rinunziare.

Per i tronchi cisalpini, per quelli che la compagnia ha acquistato o sta per acquistare, il contratto di garanzia, non solo non impone un obbligo, ma tende a diminuire il peso eventuale che i tronchi della Savoia potrebbero imporre al Governo.

Se l'onorevole Cotta vuol prendere in considerazione questi riflessi, mi pare cesserà dal trovare non conveniente il contratto ultimo stato fatto dal Governo colla compagnia *Vittorio Emanuele*.

**COTTA.** Io assentirei di buon grado al pensiero dell'onorevole presidente del Consiglio, se si trattasse di garantire gl'interessi sul prezzo d'acquisto dei tronchi di Novara e di Susa; ma, dovendo aggiungervi gl'interessi ed oneri cui dovrà sottostare per procurarsi i fondi occorrenti al pagamento dei suddetti due tronchi, l'aggravio del Governo sarà molto maggiore e ne sarà compromesso il suo interesse.

**CAVOUÉ,** presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. La compagnia non può contrarre prestiti senza l'autorizzazione del Governo; epperò il Governo avrà cura che nel contrarli non si aggravi la sua condizione al punto da far correre rischio allo Stato di dover sottostare a sacrifici gravi. Tuttavia io riconosco che, nello stato attuale del credito, è impossibile procurarsi danaro al 4 1/2 per cento. Non vi ha capitalista, non vi ha ministro di finanze che possa sciogliere questo problema. Quindi la compagnia dovrà sottostare a qualche sacrificio. Ma venne stipulato colla compagnia che essa avesse da aumentare il numero delle sue

azioni, portandole da 100 a 200 mila, e che il beneficio possibile ed anche probabile che essa realizzerà sull'emissione delle nuove azioni andasse in diminuzione, in compenso dei sacrifici che un prestito temporario potesse imporre alla compagnia.

Quando l'opinione che noi abbiamo sulla possibilità del traforo sarà divisa dai capitalisti europei, io non dubito che il favore che si era allontanato da quella compagnia le ritornerà, perchè l'opinione pubblica, per una legge dinamica, reagirà in favore della compagnia nella stessa proporzione che se le era pronunziato contro quando si credette che le sue colonne d'Ercole dovessero essere a Modane. Veramente Modane è una cattiva testa di linea, perciò non è da stupire che le sue azioni avessero poco favore.

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

**PRESIDENTE.** Ha la parola.

**PALEOCAPA,** ministro dei lavori pubblici. Vorrei aggiungere un'osservazione a quanto ha detto l'onorevole presidente del Consiglio.

Le obiezioni del senatore Cotta tendono a far credere che il Governo si sobbarchi ad un peso troppo grave colla nuova concessione; mi permetterò di fargli presente che questo peso deve valutarsi in ragione dell'interesse che abbiamo perchè l'opera riesca; quindi la questione sta nel vedere se vi era probabilità di trovare una compagnia che assumesse l'impresa della costruzione della ferrovia *Vittorio Emanuele* a patti migliori. In ciò sta la vera questione.

Ora ciò che ha detto l'onorevole Cotta sarebbe vero se i nuovi maggiori aggravi, che, secondo lui, noi dovremo sopportare, fossero diretti a migliorare le condizioni della società; ma, se essi traggono causa dalla difficoltà che la compagnia ha nel trovare i mezzi onde sopperire alla sua impresa, evidentemente l'aggravio che s'imponga lo Stato non è diretto ad avvantaggiarla, ma sibbene a compensarla in parte dei sacrifici, a cui essa deve inevitabilmente sottostare, attese le difficoltà dei tempi per mandare ad esequimento la sua impresa. Ora io prego il Senato di avvertire ad una condizione di molta importanza, stipulata dal Governo colla compagnia, e di cui non si è fatto parola, quella cioè che si riscontra all'articolo 82 del capitolato, secondo cui, allorchè il reddito netto della strada comincerà ad eccedere il 4 1/2 per cento, lo Stato dovrà essere prima di tutto rimborsato delle somme che avesse pagato negli anni antecedenti, in cui il limite del minimo d'interesse non fosse stato raggiunto dal reddito netto.

Ora eccovi il dilemma da cui non si sfugge: o si crede che la società faccia buonissimi affari, ed allora certamente dovrà presto ottenere dai suoi capitali un frutto maggiore del 4 1/2 per cento, ed il Governo in tal caso non incontrerà aggravio di sorta; ovvero il prodotto della strada non raggiungerà il tasso garantito e dovrà supplirlo in parte lo Stato, ed in tal caso io domando se la società faccia una speculazione troppo vantaggiosa, impiegando i suoi capitali al quattro e mezzo,

e ciò non soltanto per poco tempo e nei primordi dell'esercizio della sua strada, ma sibbene per molti anni successivi, cioè sino a tanto che tale esercizio producendo oltre il quattro e mezzo, il Governo siasi, in forza del citato articolo 82, rimborsato delle somme anticipatamente pagate per formare l'interesse guarentito.

Ora, chi al giorno d'oggi potrebbe dire che si è fatto un troppo largo partito ad una società, a cui si è assicurato un così limitato beneficio in un'impresa che richiede così ingenti capitali? È verissimo che la compagnia spera, e confido anch'io, che la strada produrrà un frutto maggiore; ma intanto è certo che in forza del suo contratto la compagnia non godrà questo maggior profitto fino a che le finanze non saranno reintegrate delle somme che si saranno pagate antecedentemente, cioè quando il prodotto della strada non arrivava al quattro e mezzo. Ora domando io se vi possa essere lusinga fondata di trovare una società che assuma un'impresa di questa natura a condizioni migliori, a condizione cioè di rimanere esposta probabilmente per parecchi anni a non ricavarne dai suoi capitali che un prodotto del 4 1/2 per cento, cioè quello che le è assicurato dallo Stato, e quindi quando con ogni maniera di sforzi sarà riuscita ad ottenere dalla strada un prodotto maggiore a doverlo cedere al Governo in compenso di quanto ha pagato nei primordi dell'esercizio?

Io confesso che fin dalla stipulazione del capitolato primitivo essendosi incontrata molta difficoltà, come era naturale, a far accettare questa condizione alla compagnia, io aveva gran dubbio che nelle circostanze attuali essa non si sarebbe adattata a conservarla; tuttavia, dopo molta esitanza, vi acconsenti, e ciò posto io non so veramente comprendere come si possa sostenere che il Governo ha fatto troppo largo partito alla società *Vittorio Emanuele*. Io debbo ancora aggiungere una parola in risposta a quanto disse l'onorevole Sclopis, da cui apparirebbe che non si ha motivo di essere troppo soddisfatti di quella società. Io ammetterò che da principio essa incontrò, nella sua stessa amministrazione, vicende dispiacevoli, principalmente per causa del suo ufficio tecnico.

L'ufficio tecnico, a cui era preposto un ingegnere di capacità conosciuta, ma che forse non apprezzò o non abbastanza studiò le condizioni e la natura sia idrografica, sia geologica del paese, ovvero che troppo confidava nella sua esperienza in lavori di molta importanza eseguiti in Francia, ma in condizioni molto diverse, commise alcuni gravi errori nella scelta del tracciato o nella costruzione di qualche ponte. Ma di questo può forse accagionarsi la società che procedeva in tutta buona fede avendo confidenza nel suo ingegnere capo? No certamente, perchè appena le fu dimostrato che lo avviamento dei lavori non era quale desideravasi, lungi dall'insistere a mantenere alla direzione dei suoi lavori questo stesso ingegnere, sulla cui intelligenza e lealtà di procedere nulla eravi ad eccepire, la compagnia stessa, senza riguardo a sacrifici, lo licenziò per surrogarlo con quell'eminente ingegnere che il Ministero aveva pre-

posto a sorvegliare l'impresa, cioè lo stesso commissario tecnico del Governo da tutti riconosciuto quale uno dei più distinti ingegneri del paese, non solo per rara intelligenza e pratica tecnica, ma altresì per lealtà di carattere e per probità superiore ad ogni encomio.

La compagnia, proponendo alla direzione della sua impresa un tale ingegnere e conferendogli i più ampi poteri, pare abbia dato al Governo ed al pubblico la più ampia guarentigia di onestà e di buona fede; e qui osserverò all'onorevole Mosca, il quale sembra credesse che alcune cattive e troppo gravi spese incontrate dalla società per errori commessi dal suo ingegnere non dovrebbero essere valutate nel conto finale che determinerà il capitale su cui cade la garanzia d'interesse, che una tale deduzione non potrà mai aver luogo su basi giuste ed eque perchè, ammesso anche che siansi commessi errori di tracciato o di direzione della linea, quale sarà il tribunale che potrà giudicare che realmente vi fu errore in questa od in quell'opera, e che le conseguenze debbono stare a carico della società? Onde avere elementi per un tale giudizio bisognerebbe che si fossero realmente eseguite in qualunque punto del tracciato le varianti di linee che si vorrebbero sostituite a quelle scelte e credute difettose. Non sarebbe che il confronto materiale di due tracciati diversi, eseguiti sul terreno, che potrebbe servire di base ad un giudizio sul merito o sui difetti dell'uno o dell'altro.

Ora il signor ispettore Mosca può dire meglio di ogni altro (per la grande pratica che ha dei lavori), se si può *a priori* stabilire e decidere alla sola ispezione delle località od al solo esame di progetti, se, eseguendo questo o quel tracciato, adottando questa o quell'altra linea avremmo ottenute economie. E tanto è ciò vero che, mentre procedevansi all'esame dei progetti ed anche durante i lavori, essendosi elevate gravi contestazioni tra l'ingegnere della compagnia ed il commissario tecnico, quest'ultimo riconoscendo impossibile una dimostrazione positiva sulla preferenza a darsi a questo o quel progetto, talvolta aderiva all'avviso dell'ingegnere della società e consigliava il Governo a non interrompere l'andamento dei lavori ed a non sospenderli indefinitamente per fare nuovi studi e lunghe dimostrazioni, provando essere miglior partito l'approvare il progetto con alcune modificazioni da lui proposte e dal Ministero decretate.

Da tutto ciò si vede adunque che, anche per questo motivo, non si potrebbe accagionare la società di errori e molto meno pretendere che non le si tenga conto dei lavori eseguiti in base di progetti approvati, mancandosi di elementi per giustificare che i progetti che si sarebbero sostituiti a quelli della società, le linee che si sarebbero modificate, avrebbero dato luogo a spese minori od a migliori risultati.

Per queste ragioni io spero che, anche nel rispetto della parte economico-finanziaria di questa grande impresa, non si possa dire sproporzionato allo scopo che ci proponiamo il sacrificio eventuale che s'impone alle finanze dello Stato colla concessione di cui si tratta.

**PRESIDENTE.** Se non si domanda più la parola, dichiarerò chiusa la discussione generale.

(La discussione generale è chiusa.)

**JACQUEMOUD, relatore.** Je demande la parole.

**PRESIDENTE.** Ha la parola.

**JACQUEMOUD, relatore.** Après la clôture d'une discussion générale, le rapporteur d'un projet de loi doit résumer les objections soulevées et les réfuter. Mais aujourd'hui ma tâche est extrêmement facile. Tous les orateurs qui ont pris la parole se sont déclarés favorables à la présente loi. Un seul orateur a exposé quelques considérations sur l'article 79 du cahier des charges; or, les explications données par monsieur le président du Conseil et par monsieur le ministre des travaux publics, sont tellement satisfaisantes, qu'elles ne sauraient laisser aucun doute dans votre esprit. Je m'abstiendrai donc de rien ajouter à cet égard.

L'honorable sénateur Sclopis, en annonçant qu'il voterait en faveur de cette loi, a manifesté les sympathies du Piémont pour la Savoie, par d'éloquents et chaleureuses paroles. J'en suis très-vivement ému, et elles produisent la même impression sur nos honorables collègues. Ces généreuses paroles auront un grand retentissement au delà des Alpes. Qu'il me soit permis, dans une circonstance aussi solennelle, de me rendre l'organe des profonds sentiments de reconnaissance de mes compatriotes et d'y joindre, du fond de l'âme, l'expression de mes remerciements particuliers.

La loi sur la percée du Mont Cenis, que vous paraissez disposés à approuver avec tant de bienveillance, messieurs, pour rapprocher les populations des deux versants des Alpes, resserrera, plus étroitement encore, les liens d'affection, de fraternité, de solidarité d'intérêts, qui unissent, sous notre auguste dynastie, la Savoie et le Piémont, depuis plus de huit siècles.

**PRESIDENTE.** Rileggerò ora gli articoli per metterli ai voti:

« Art. 1. È approvato il capitolato d'oneri annesso alla presente legge, di cui fa parte integrante. »

(È approvato.)

« Art. 2. Il Governo del Re è autorizzato ad intraprendere i lavori del traforo delle Alpi fra Bardonnèche e Modane, e, quando questi siano sufficientemente inoltrati, potrà pure, previo un nuovo stanziamento di fondi nel bilancio dello Stato, eseguire il tronco di ferrovia che, partendo dalla stazione di Susa, mette a Modane, il tutto a norma del progetto tecnico degli ingegneri Ranco, Grattoni, Sommeiller e Grandis, in data dei 18 maggio 1856 e 5 maggio 1857.

« I lavori potranno essere eseguiti ad economia in tutte quelle parti che si darebbero difficilmente ad appalto. »

(È approvato.)

« Art. 3. La relativa spesa calcolata provvisoriamente a lire 41,400,000 verrà di mano in mano stanziata nei bilanci dello Stato in proporzione dell'avanzamento dell'opera, e viene sin d'ora aperto al ministro dei lavori pubblici un credito di lire 8,000,000 da iscrivi-

versi in apposita categoria intitolata *Traforo delle Alpi*, e da ripartirsi nei seguenti esercizi:

Esercizio 1857 . . . . .	L. 1,000,000
Id. 1858 . . . . .	> 3,500,000
Id. 1859 . . . . .	> 3,500,000

« Verranno a tempo debito iscritti nel bilancio attivo dello Stato i venti milioni di lire che la compagnia della ferrovia *Vittorio Emanuele* deve versare all'erario, a termini dell'articolo 16 del capitolato annesso alla presente legge. »

(È approvato.)

« Art. 4. La compagnia per ogni e qualsiasi sua obbligazione tanto verso il Governo quanto verso i terzi, avrà di pien diritto domicilio eletto, a senso dell'articolo 75 del Codice civile presso la delegazione speciale e permanente, di cui nell'articolo 109 del capitolato. »

(È approvato.)

« Art. 5. Tutti gli atti e contratti fatti e da farsi dalla compagnia *Vittorio Emanuele* sia per la sua fusione colla società della ferrovia di Novara, che per l'eventuale sua fusione con altre società concessionarie di ferrovie di diramazione o prolungamento di quella *Vittorio Emanuele* saranno esenti dal diritto d'insinuazione e soggetti al solo diritto fisso di sei lire. »

(È approvato.)

« Art. 6. È rinnovata l'offerta del concorso di dieci milioni di lire, secondo le condizioni prescritte dalla legge 5 giugno 1853 pel caso in cui entro tutto l'anno corrente venga costituita una compagnia per la costruzione della ferrovia contemplata in detta legge. »

(È approvato.)

« Art. 7. Fermo l'obbligo che dall'atto di concessione sarà imposto alla compagnia di cominciare i lavori della strada ferrata ad un'epoca determinata, essa dovrà nel tempo stesso dar opera alla costruzione di una strada carrettiera ordinaria, che, mettendo in comunicazione le altre vie ordinarie, e quando che sia i tronchi di strada ferrata che andranno costruendosi al di qua e al di là del Luckmanier, si abbia nel più breve tempo possibile una comunicazione carreggiabile non interrotta da Genova al lago di Costanza.

« Per concorrere nelle spese di questa primordiale opera il Governo è autorizzato a destinarvi uno dei dieci milioni assegnati coll'articolo precedente. »

(È approvato.)

« Art. 8. Ogni anno verrà reso conto al Parlamento dello stato di avanzamento dei lavori prescritti colla presente legge. »

(È approvato.)

Si procederà all'appello nominale per lo squittinio segreto di questa legge.

Quindi proporrei ai signori senatori di volersi fermare per dare passo alle leggi per l'assessamento definitivo dei bilanci attivi e passivi degli esercizi 1850 al 1853 sui quali ha riferito la Commissione di finanze con una sola relazione, e che, se non vi è difficoltà, potranno essere l'oggetto di una sola votazione segreta.

**TORNATA DEL 13 LUGLIO 1857**

**QUARELLI**, segretario, fa l'appello nominale.

Risultamento della votazione:

Votanti . . . . .	56
Voti favorevoli . . . . .	51
Voti contrari . . . . .	5

(Il Senato adotta.)

**APPROVAZIONE DI QUATTRO PROGETTI DI LEGGE PER L'ASSESTAMENTO DEFINITIVO DEI BILANCI ATTIVI E PASSIVI DEGLI ESERCIZI 1850, 1851, 1852 e 1853. (Vedi vol. Documenti, pag. 589, 597, 604 e 611.)**

**PRESIDENTE.** Si procede ora alla discussione del progetto di legge per l'assestamento del bilancio attivo e passivo dell'esercizio 1850, il quale è così concepito. (Vedi vol. Documenti, pag. 619.)

È aperta la discussione generale.

Se non si domanda la parola, rileggerò gli articoli per metterli ai voti.

« Art. 1. Le rendite e le spese proprie dell'anno *mille ottocento cinquanta* ed i residui attivi e passivi degli anni *mille ottocento quarantanove e retro* sono stabiliti nelle seguenti somme, conforme al relativo *Specchio sommario* di cui al titolo IV, capo primo dello spoglio generale attivo e passivo dell'esercizio *mille ottocento cinquanta*, cioè:

« Le rendite del mille ottocento cinquanta in lire *duecento quarantun milioni, seicento ventiquattro mila, cinquecento ventuna*, centesimi *quattro*, in conformità dell'annessa tavola A L. 241,624,521 04

« Le spese del mille ottocento cinquanta in lire *cent'ottantanove milioni, cento settantaquattromila, quattrocento settantadue*, centesimi *ventuno*, conformemente alla tavola B . . . . . » 189,174,472 21

« Epperò con una attività di . . . . L. 52,450,048 83 52,450,048 83

« I residui attivi del mille ottocento quarantanove e retro in lire *quarantadue milioni, seicento ventiduemila, quattrocento sessantadue*, centesimi *quindici* (tavola A) . . L. 42,622,462 15

« I residui passivi del mille ottocento quarantanove e retro in lire *centodiecimila, cinquecento undicimila, quattrocento cinquantasei*,

*Riporto* . . . L. 42,622,462 15 52,450,048 83  
centesimi *settantatré*  
(tavola B) . . . . » 118,511,456 73

« Epperò con un disavanzo di . . . L. 75,888,994 58 75,888,994 58

« Conseguentemente il *disavanzo* risultante dalla contabilità del 1850 e retro è stabilito in lire *ventitré milioni, quattrocento trentottomila, novecento quarantacinque*, centesimi *settantacinque*, come appare dallo *Specchio sommario* e dalla *Situazione finanziaria* di cui al titolo IV, capo primo e capo secondo del suddetto spoglio generale attivo e passivo dell'esercizio 1850 (tavola C) . . . . . L. 23,438,945 75

(È approvato.)

« Art. 2. Gli interessi per il servizio del pagamento delle rendite perpetue e di quelle redimibili vigenti a carico del debito pubblico dello Stato, al 1° gennaio 1851, sono accertati come dalla tavola D nella somma complessiva di lire *ventitré milioni, quattrocento ventottomila, quattrocento trentotto*, centesimi *trentatré*, millesimi *sei*. »

(È approvato.)

« Art. 3. L'ammontare del debito galleggiante dello Stato, in Buoni del Tesoro emessi a termine della legge del 27 luglio 1849, ed in circolazione al fine dell'esercizio finanziario dell'anno 1850, rimane stabilito (tavola E) in lire *ventiduemila duecento*. »

(È approvato.)

« Art. 4. Tanto i fondi di cassa, quanto le somme restanti ad esigere e quelle restanti a pagare al chiudimento dell'esercizio 1850, saranno riprese nello spoglio generale attivo e passivo dell'esercizio 1851 nelle somme risultanti dalla *Situazione finanziaria* mentovata all'articolo primo, cioè, quanto all'attivo, in lire *quarantadue milioni, cinquecento cinquantaduemila, cinquecento ottanta*, centesimi *quattordici*, e rispetto al passivo, in lire *settantadue milioni, novecento novantamila, cinquecento venticinque*, centesimi *ottantanove*. »

(È approvato.)

« Art. 5. Il disposto della presente legge è indipendente dall'esame dei conti del tesoriere generale, dei tesorieri delle generali aziende, dei tesorieri provinciali e dei contabili tutti verso le generali aziende ed amministrazioni diverse, a farsi dal magistrato della Camera dei conti, cui debbono essere presentati per la giudiziale loro liberazione, a termini delle leggi in vigore. »

(È approvato.)

Ora viene il progetto di legge per l'assestamento definitivo del bilancio attivo e passivo dell'esercizio 1851. (Vedi vol. Documenti, pag. 619.)

« Art. 1. Le rendite e le spese proprie dell'anno 1851 ed i residui attivi e passivi degli anni 1850 e retro sono stabilite nelle seguenti somme, conforme al relativo

specchio sommario di cui al titolo IV, capo I dello spoglio generale attivo e passivo dell'esercizio 1851, cioè:

« Le rendite del 1851 in lire *cento ottantun milioni, duecento quarantaduemila, quattrocento quarantadue*, centesimi *quarantotto*, in conformità dell'annessa tavola *A*. . . . . L. 181,242,442 48

« Le spese del 1851 in lire *cento sessantadue milioni, ottocento cinquanta-seimila, duecento novantacinque* centesimi *venti*, conformemente alla tavola *B*. . . . . » 162,856,295 20

« Epperò con un'attività di . . L. 18,386,147 28

« I residui attivi del 1850 e retro in lire *cinquanta milioni, quarantamila, duecento novantaquattro*, centesimi *diciannove*, come nella tavola sopra citata *A*. . . L. 50,040,294 19

« I residui passivi del 1850 e retro in lire *settantadue milioni, cento quarantaduemila, seicento sessanta-sei*, centesimi *cinquantotto* come nella tavola *B*. . . . . » 72,142,666 58

« Epperò con un disavanzo di . . . L. 22,102,872 99      22,102,872 99

« Conseguentemente il disavanzo risultante dalla contabilità del 1851 e retro è stabilito in lire *tre milioni, settecento sedicimila, duecentoventicinque*, centesimi *undici*, come appare dallo specchio sommario e dalla situazione finanziaria, di cui al titolo IV, capo I e capo II del suddetto spoglio generale attivo e passivo dell'esercizio 1850, tavola *C*. . . . . L. 8,716,225 11

(È approvato.)

« Art. 2. Gli interessi per il servizio del pagamento delle rendite perpetue e di quelle redimibili vigenti a carico del debito pubblico dello Stato, al 1° gennaio 1852, sono accertati, in conformità della tavola *D* nella somma complessiva di lire 21,494,123 449. »

(È approvato.)

« Art. 3. L'ammontare del debito galleggiante dello Stato in Buoni del Tesoro, in circolazione alla scadenza dell'esercizio dell'anno 1851, risulta, come dalla tavola *E*, in lire 5,599,938. »

(È approvato.)

« Art. 4. Tanto i fondi di cassa, quanto le somme restanti ad esigere e quelle restanti a pagare al chiudimento dell'esercizio 1851, saranno riprese nello spoglio generale attivo e passivo dell'esercizio 1851 nelle somme risultanti dalla situazione finanziaria mentovata al primo articolo, cioè, quanto all'attivo, in lire *cinquantun milioni, cinquantottantaseimila, trentuna*, cen-

tesimi *venticinque*, e rispetto al passivo, in lire *cinquantacinque milioni, trecentoduemila, centoquattro*, centesimi *settantasette*. »

(È approvato.)

« Art. 5. Il disposto della presente legge è indipendente dall'esame dei conti del tesoriere generale, dei tesorieri delle generali aziende, dei tesorieri provinciali e dei contabili tutti verso le generali aziende ed amministrazioni diverse a farsi dal magistrato della Camera dei conti, cui debbono essere presentati per la giudiciale loro liberazione, a termine della leggi in vigore. »

(È approvato.)

Pongo in discussione il progetto di legge per l'assetamento definitivo del bilancio attivo e passivo dell'esercizio 1852.

Esso è così concepito. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 619.)

Non chiedendosi la parola, porrò ai voti i singoli articoli.

« Art. 1. Le rendite e le spese proprie dell'anno 1852 ed i residui attivi e passivi degli anni 1851 e retro sono stabiliti nelle seguenti somme, conforme al relativo specchio sommario, di cui al titolo IV, capo I dello spoglio generale attivo e passivo dell'esercizio 1852, cioè:

« Le rendite del 1852 in lire *centotto milioni, seicentottantasettemila, quattrocentosessantacinque*, centesimi *trentadue* (tavola *A*). . . . . L. 108,677,465 82

« Le spese del 1852 in lire *cento quarantatré milioni, cinquecentonovantanovemila, duecentotrentacinque* centesimi *trentanove* (tavola *B*). . . . . » 143,599,435 39

« Epperò con una passività di . L. 84,921,770 07

« I residui attivi del 1851 e retro in lire *cinquantadue milioni, cinquecento quarantaduemila centottantasette*, centesimi *sessantuno* (tavola *A*). . . . . » 59,542,187 61

« I residui passivi del 1851 e retro in lire *cinquantatré milioni, cinquecentosedicimila, settecentottantacinque*, centesimi *novantanove* (tavola *B*). . . . . » 58,516,785 99

« Epperò con una passività di . . . L. 974,598 88      974,598 88

« Conseguentemente il disavanzo risultante dalla contabilità del 1852 e retro, è stabilita in lire *trentacinque milioni, ottocentonovantaseimila, trecentosessantotto*, centesimi *quarantacinque*, come appare dallo specchio sommario ed alla situazione finanziaria, di cui al titolo IV, capi I e II del suddetto spoglio generale attivo e passivo dell'esercizio 1852 (tavola *C*). . . . L. 35,896,368 45

(È approvato.)

**TORNATA DEL 13 LUGLIO 1857**

« Art. 2. Gli interessi per il servizio del pagamento delle rendite perpetue e di quelle redimibili vigenti a carico del debito pubblico dello Stato al 1° gennaio 1853 sono accertati, come dalla tavola *D*, nella somma complessiva di lire 25,846,181 34. »

(È approvato.)

« Art. 3. L'ammontare del debito galleggiante dello Stato in Buoni del Tesoro, emessi a termine della legge 27 luglio 1849, ed in circolazione al fine dell'esercizio finanziario dell'anno 1852, rimane stabilito, come dalla tavola *E*, in lire 8,387,280 08. »

(È approvato.)

« Art. 4. Tanto i fondi di cassa, quanto le somme restanti ad esigere e quelle restanti a pagare al chiudimento dell'esercizio 1852 saranno riprese nello spoglio generale attivo e passivo dell'esercizio 1853 nelle somme risultanti dalla situazione finanziaria menzionata al precedente articolo, cioè: quanto all'attivo, in lire *undici milioni, cinquecentonovantaseimila, seicentosessantacinque*, centesimi *dodici*, e rispetto al passivo in lire *quarantasette milioni, quattrocentonovantatremila, trentatré*, centesimi *cinquantasette*. »

(È approvato.)

« Art. 5. Il disposto della presente legge è indipendente dall'esame dei conti del tesoriere generale, dei tesorieri delle generali aziende, dei tesorieri provinciali e dei contabili tutti verso le generali aziende ed amministrazioni diverse a farsi dal magistrato della Camera dei conti, cui debbono essere presentati per la giudiziale loro liberazione, a termini delle leggi in vigore. »

(È approvato.)

Viene per ultimo il progetto di legge per l'assestamento definitivo del bilancio attivo e passivo dell'esercizio 1853. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 619.)

« Art. 1. Le rendite e le spese proprie dell'anno *mille ottocento cinquantatré* ed i residui attivi e passivi degli anni *mille ottocento cinquantadue e retro* sono stabiliti nelle seguenti somme, conforme al relativo *specchio sommario*, di cui al *titolo IV, capo primo* dello spoglio generale attivo e passivo dell'esercizio *mille ottocento cinquantatré*, cioè:

« Lo rendite del mille ottocento cinquantatré in lire *centocinquantaquattro milioni, cinquecentocinquantaquattromila, trecentonovantanove*, centesimi *quarantasette*, in conformità della tabella *A* qui annessa . . . . . L. 155,556,899 47

« Le spese del mille ottocento cinquantatré in lire *centocinquantaquattro milioni, seicentotrentunmila, cinquanta-sette*, centesimi *novanta*, conformemente alla tabella seguente segnata *B* . . . . . » 158,631,057 90

« Epperò con un'attività di . . . L. 1,925,841 57

« I residui attivi del mille ottocento cinquantadue e retro in lire *ventitré milioni, centocinquantaquattromila, tre-*

Riparto . . . L. 1,925,841 57

*centocinquantaquattro*, centesimi *otto* (tabella *A*), cioè:

« Rendite riscosse e da riscuotere L. 20,066,619 46

« Fondi di Cassa alla scadenza dell'esercizio 1852 » 3,085,755 62

L. 23,152,375 08

« I residui passivi del milleottocento cinquantadue e retro in lire *sessanta milioni, duecentunmila, settecentotrentasette*, centesimi *venticinque* (tabella *C*), cioè:

« Spese pagate e da pagare . L. 46,924,966 64

« Debiti di cassa alla scadenza dell'esercizio 1852 » 13,276,770 61

L. 60,201,737 25

« Epperò con una passività di . . . L. 37,049,862 17 37,049,862 17

« Conseguentemente il disavanzo risultante dalla contabilità del 1853 e retro è stabilito in lire *trentacinque milioni, centoventiquattromila, venti*, centesimi *sessanta*, come appare dallo *specchio sommario* e dalla *situazione finanziaria*, di cui al *titolo IV, capo primo* del suddetto spoglio attivo e passivo dell'esercizio 1853 . . . . L. 85,124,020 60

(È approvato.)

« Art. 2. Gli interessi per il servizio del pagamento delle rendite perpetue e di quelle redimibili vigenti a carico del debito pubblico dello Stato, al 31 dicembre 1853, sono accertati, come nella tabella *D*, nella complessiva somma di lire 27,716,209 87. »

(È approvato.)

« Art. 3. L'ammontare del debito galleggiante dello Stato, in Buoni del Tesoro ed in circolazione al fine



SENATO DEL REGNO — SESSIONE DEL 1857

dell'esercizio finanziario dell'anno 1853, rimane stabilito, come nella tabella E, in lire 1,710,883 16. »

(È approvato.)

« Art. 4. Tanto i fondi di cassa, quanto le somme restanti ad esigere e quelle restanti a pagare al chiudimento dell'esercizio 1853 saranno ripresi nello spoglio generale attivo e passivo dell'esercizio 1854 nelle somme risultanti dalla *situazione finanziaria* mentovata all'articolo primo, cioè :

Attivo. Fondi di cassa . . . . . L.	4,738,298 68
Id. Proventi restanti ad esigere »	29,739,032 70
Totale . . . L.	34,477,331 38
Passivo. Debito di cassa . . . . . L.	23,999,972 82
Id. Spese restanti a pagare . . »	45,602,719 81
Totale . . . L.	69,602,692 63

(È approvato.)

« Art. 5. Il disposto della presente legge è indipendente dall'esame dei conti del tesoriere generale, dei tesorieri delle generali aziende, dei tesorieri provinciali e dei contabili tutti verso le generali aziende ed amministrazioni diverse, a farsi dal magistrato della Camera

dei conti, cui debbono essere presentati per la giudiciale loro liberazione a termini delle leggi in vigore. »

(È approvato.)

(In ordine alle tabelle annesse a questi quattro progetti di legge, state del pari approvate. (Vedi vol. *Documenti*, Sessione del 1855, pag. 1618, 1689, 454 e 1791.)

Prima che si proceda all'appello nominale per lo squittinio, convocherò nuovamente il Senato per domani e, non perdendomi d'animo, pregherò i signori senatori con quella stessa insistenza che ho messo anche nei giorni passati, a voler convenire all'una precisa, oggi non si è cominciata la discussione che alle ore 2 1/2.

Resta al Senato da deliberare sul bilancio attivo e passivo, e sul progetto di legge presentato dal ministro della guerra, relativo alla regia Accademia militare ed all'istituzione di un battaglione di figli di militari.

**GIULIO**, segretario, fa l'appello nominale.

Il risultamento dello squittinio è il seguente :

Votanti . . . . .	56
Voti favorevoli . . . . .	55
Voti contrari . . . . .	1

(Il Senato adotta.)

La seduta è levata alle ore 5 1/4.