

TORNATA DEL 21 GIUGNO 1853

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BARONE MANNO.

SOMMARIO. *Sunto di petizioni — Omaggi — Adozione dei progetti di legge per la soppressione della tassa commerciale in Torino, e per l'autorizzazione alla divisione amministrativa di Torino di contrarre un mutuo — Lettura della relazione sul progetto di legge intorno all'esercizio della caccia — Approvazione del medesimo — Lettura della relazione sul progetto di legge per la costruzione di una rete di strade nella provincia di Nizza — Discussione del medesimo — S chiarimenti del senatore Maestri — Approvazione del progetto — Lettura del rapporto sul progetto di legge per la concessione della ferrovia da Torino a Pinerolo — Discussione della medesima — Richiami del senatore Di Benevello — Risposte del senatore Regis, dei ministri dei lavori pubblici e delle finanze, e del senatore Di Pamparato — Approvazione della legge.*

La seduta è aperta alle ore 2 3/4 pomeridiane.

QUARELLI, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente, il quale è approvato; ed espone il seguente sunto di una petizione:

875. L'ingegnere Giovanni Novella, a nome proprio ed a quello della società costituitasi in Genova per la derivazione delle acque del torrente Scrivia, ricorre al Senato acciò sospenda ogni ulteriore deliberazione riguardo al contratto per la derivazione delle acque medesime, finchè siensi meglio riconosciute e valutate le rispettive ragioni dei concorrenti.

PRESIDENTE. Il signor senatore Vesme, obbligato a recarsi in Francia per suoi affari famigliari, chiede un congedo per giorni quindici.

Chi lo accorda voglia levarsi.

(Il Senato accorda.)

Devo dar conto al Senato degli omaggi fattigli:

1° Dal signor avvocato Prandi, d'un suo scritto in elogio al fu commendatore Pier Dionigi Pinelli;

2° Dall'architetto ingegnere Novella, di 70 copie d'un suo progetto di derivazione d'acqua del torrente Scrivia.

APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA SOPPRESSIONE DELLA TASSA COMMERCIALE IN TORINO.

PRESIDENTE. La prima legge che cade in discussione è quella che era già stata messa all'ordine del giorno di ieri, riflettente, cioè, la soppressione della tassa commerciale in Torino. (Vedi 3° vol. *Documenti*, pag. 1754.)

Leggo l'articolo unico di questa legge, il quale è così concepito:

« *Articolo unico.* L'imposta della tassa commerciale, di cui

nel manifesto camerale 16 settembre 1823, è abolita a cominciare dal 1° luglio del corrente anno. »

Dichiaro aperta la discussione sul medesimo.

Non chiedendosi la parola, lo pongo ai voti.

(È adottato.)

Penso che il Senato vorrà differire lo squittinio al termine della seduta, quando saranno approvate le altre leggi che sono all'ordine del giorno.

APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER L'AUTORIZZAZIONE ALLA DIVISIONE DI TORINO DI CONTRARRE UN MUTUO.

PRESIDENTE. La seconda legge cadente in discussione, il cui rapporto è già stato distribuito da qualche giorno ai signori senatori, è quella riguardante l'autorizzazione per un mutuo da contrarsi dalla divisione amministrativa di Torino (Vedi 3° vol. *Documenti*, pag. 1840), sulla quale dichiaro aperta la discussione generale.

Non chiedendosi la parola, si passa alla discussione e votazione degli articoli, che ho l'onore di leggere:

« Art. 1. È approvata la deliberazione presa dal Consiglio divisionale di Torino nella sua adunanza dell'11 marzo 1853, con cui fu votato un prestito di lire 71,964 89 da erogarsi nelle spese proposte nel bilancio della divisione per l'esercizio 1853. »

(È approvato.)

« Art. 2. Per la restituzione rateata del mutuo predetto, e per il pagamento dei relativi interessi, è autorizzata la vincolazione dei bilanci avvenire della divisione dal 1854 al 1863 inclusivamente. »

(È approvato.)

Per le altre tre leggi poste all'ordine del giorno, i cui rapporti non sono stati distribuiti che questa mane, io penso che convenga di darne lettura al Senato.

**RELAZIONE ED APPROVAZIONE DEL PROGETTO
DI LEGGE SULLA CACCIA.**

PRESIDENTE. Io invito in primo luogo il signor senatore Cataldi. . . .

Un senatore. È ammalato.

PRESIDENTE. Invito allora un altro membro dell'ufficio centrale, il signor senatore Di Montezemolo, a voler dare lettura, in nome del suo collega relatore, del rapporto sulla legge per la caccia.

DI MONTEZEMOLO. Ciascheduno l'ha sott'occhio, lo leggerò per la regolarità. (Vedi 3° vol. *Documenti*, pag. 1738.)

PRESIDENTE. Debbo provocare il voto del Senato sulla discussione immediata di questa legge, stantechè non è trascorso il termine prescritto dal regolamento dopo distribuita la relazione.

(Il Senato approva l'immediata discussione.)

Ho l'onore di dichiarare aperta la discussione generale sopra questo progetto di legge.

Nessuno domandando la parola, porrò ai voti gli articoli.

« Art. 1. Le permissioni di caccia sono rilasciate dall'intendente di ciascuna provincia, e valedoli per tutto lo Stato per un anno dalla loro data. »

(È approvato.)

« Art. 2. Per queste permissioni sarà pagata una tassa: di lire 10 per la caccia colle armi da fuoco; di lire 30 per la caccia con reti, tramagli, mute e simili. »

« Nella tassa di lire 10 per la caccia con armi da fuoco s'intende compresa quella per il permesso del porto d'armi. »

(È approvato.)

« Art. 3. Sarà stanziata nel bilancio del Ministero dell'interno in ogni anno una somma che andrà a beneficio degli agenti che si saranno maggiormente distinti nell'accertare le contravvenzioni alle leggi sulla caccia. »

« Tale gratificazione non potrà eccedere la somma di lire 25 per ogni contravvenzione, la cui condanna sia passata in giudicato. »

(È approvato.)

« Art. 4. In aggiunta al corrente bilancio 1853, e per l'effetto subindicato, è stanziata la somma di lire 10 mila, da inserirsi in apposita categoria dello stesso bilancio del Ministero interni. »

(È approvato.)

« Art. 5. È derogato alle leggi anteriori in quanto sono contrarie alla presente. »

(È approvato.)

**RELAZIONE ED APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI
LEGGE PER LA COSTRUZIONE DI UNA RETE DI
STRADE NELLA PROVINCIA DI NIZZA.**

PRESIDENTE. Invito il senatore Bermondi a dar lettura del rapporto sul progetto di legge per una rete di strade nella provincia di Nizza.

BERMONDI, relatore, legge la relazione. (Vedi 3° volume *Documenti*, pag. 1749.)

PRESIDENTE. Propongo al Senato che, non tenendo conto del ritardo nella distribuzione di questo rapporto voglia procedere immediatamente alla discussione della legge cui essa si riferisce.

Chi approva questo mio divisamento voglia levarsi.

(Il Senato approva la discussione immediata del progetto.)

Dichiaro aperta la discussione generale sul progetto di legge.

MARSTRI. L'egregio relatore per un sentimento di delicatezza, che è facile a conghietturare, non ha creduto di comprendere nella relazione le petizioni sporte al Senato dai comuni di Pigna, Apricale, Isolabona anche a nome di quelli di Dolceacqua, Perinaldo e Rocchetta. I motivi onde quei comuni raccomandano la loro istanza sono: ch'essi facevano parte del contado di Nizza, e godevano del privilegio del porto franco, e dei diritti differenziali, quando furono staccati dalla provincia di Nizza, e incorporati a quella di San Remo in forza delle regie patenti 10 marzo 1818.

Domandano quindi, come a compenso dei danni che loro pervennero, di partecipare ai sussidi, di cui è argomento nell'attuale progetto di legge.

L'ufficio centrale, di cui ho l'onore di far parte, ha riconosciuto all'unanimità che la domanda non è ammissibile:

1° Perchè il sussidio non è proposto per tutti i comuni del contado, ma per alcuni soltanto, per lo stabilimento di strade non comunali, ma provinciali, e colà dove è stata riconosciuta maggiore ed urgente la necessità, non che il bisogno, come è dimostrato evidentemente nella relazione;

2° Perchè il Ministero ne ha determinato il provvedimento sulle deliberazioni unanimi dei Consigli provinciale e divisionale, che sono i veri organi dei bisogni della provincia e della divisione;

3° Perchè basta guardare la carte geografica per riconoscere giusta la preferenza data alle quattro valli, le quali mancano assolutamente di strade, mentre i comuni postulanti ne sono bastantemente provveduti, massime per la riviera, facendo il loro commercio principalmente colle città di Bordighera e Ventimiglia anziché con Nizza.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la chiusura della discussione. Chi l'approva, voglia sorgere.

(È approvata.)

Si passa alla discussione degli articoli.

« Art. 1. È stabilito il concorso dello Stato, a titolo di sussidio, nella misura e nei modi infra determinati, alla costruzione della rete di strade carreggiabili nelle valli della Vesubia, della Tinea, del Varo e dello Sterone, che i Consigli provinciale e divisionale di Nizza hanno deliberata nella Sessione straordinaria dell'14 e 17 marzo dell'anno corrente. »

(È approvato.)

« Art. 2. Spetta al Governo di tracciare definitivamente lo andamento di ciascuna strada sulla base dei correlativi progetti di massima, sentito il parere del Consiglio permanente di acque e strade, allo esame del quale sono sottoposte le osservazioni del Consiglio provinciale e dei comuni interessati. »

« La larghezza delle strade non deve in verun caso oltrepassare la misura di 6 metri. »

(È approvato.)

« Art. 3. La spesa totale della costruzione di queste strade è determinata nella somma di 4 milioni. »

« L'erario dello Stato vi concorre per la metà; vi concorrono per un quarto la provincia, e per un quarto i comuni interessati. »

« In tutti i casi il concorso dello Stato non potrà eccedere i 2 milioni. »

(È approvato.)

« Art. 4. I comuni interessati debbono costituire altrettanti consorzi quante sono le strade a costruirsi; nessuna opera può essere incominciata, se prima i consorzi non siano debitamente costituiti. »

« La spesa pei tronchi di strada, ai quali sono interessati più consorzi, è ripartita fra di loro in proporzione della utilità che debbono ritrarne. »

(È approvato.)

« Art. 5. La provincia di Nizza è solidariamente responsabile del pieno adempimento degli obblighi di tutti e singoli i consorzi. »

(È approvato.)

« Art. 6. L'intera rete delle strade deve essere compiuta nel corso di 10 anni, mediante una spesa annua di 400 mila lire. »

« Concorrono a questa spesa l'erario dello Stato per 120 mila lire annue, e per altrettanta somma la provincia ed i consorzi. »

« La residua somma di lire 160 mila, che è necessaria annualmente, è fornita da prestiti speciali che si contraggono per opera e colla garanzia dello Stato. »

(È approvato.)

« Art. 7. Dopo il primo anno, e così di seguito negli anni successivi, codesta somma da prendersi a prestito è aumentata della somma necessaria al pagamento dei frutti dei prestiti precedenti. »

(È approvato.)

« Art. 8. Lo Stato può accrescere la somma della sua quota annua di concorso: in questo caso la sua quota di debito è diminuita di altrettanta somma. »

(È approvato.)

« Art. 9. La Cassa dei depositi e prestiti somministra i fondi disponibili pei prestiti da contrarsi a seconda degli articoli precedenti. »

(È approvato.)

« Art. 10. La Cassa dei depositi e prestiti è autorizzata a concedere per la restituzione dei prestiti consentiti dalla presente legge le more necessarie oltre il termine determinato dall'articolo 17 della legge 18 novembre 1850. »

(È approvato.)

« Art. 11. Se la Cassa non abbia fondi disponibili, il Governo provvede o per mezzo di prestiti speciali, o colla emissione di speciali buoni del tesoro, rimborsabili ad uno o più anni di data. »

(È approvato.)

« Art. 12. Trascorsi i 10 anni necessari al compimento della rete di strade, lo Stato, la provincia di Nizza ed i consorzi continuano a pagare l'annua somma di lire 240 mila, ciascuno nella quota stabilita dall'articolo 6°, salvo, quanto allo Stato, il disposto dall'articolo 8°, sinchè sia totalmente estinto il debito contratto in virtù della presente legge. »

(È approvato.)

« Art. 13. Di mano in mano che è costruito e debitamente collaudato un tronco di strada, esso deve essere sottoposto a manutenzione regolare. »

« Nessuna spesa di manutenzione è a carico dello Stato. »

(È approvato.)

« Art. 14. Lo stanziamento nei bilanci dello Stato, della provincia e dei comuni delle somme necessarie alla formazione del capitale, di cui all'articolo 6°, comincia coll'anno 1854. »

(È approvato.)

RELAZIONE E APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA CONCESSIONE DELLA FERROVIA DI PINEROLO.

PRESIDENTE. La parola è al senatore Regis per la lettura del suo rapporto sul progetto di legge per la concessione della ferrovia di Pinerolo.

REGIS, relatore, legge la relazione (Vedi 3° vol. *Documenti*, pag. 1872).

PRESIDENTE. Le ragioni stesse che sono state apprezzate dal Senato nel dar passo alle leggi testè votate, mi muovono a proporre anche l'immediata discussione di questo progetto di legge sulla ferrovia di Pinerolo.

Chi così pensa, voglia levarsi.

(Il Senato approva.)

Dichiaro quindi aperta la discussione generale, notando che in questa discussione generale deve contenersi anche la disamina del capitolato di concessione, giacchè ove mai sugli articoli del medesimo non avesse luogo alcuna osservazione, la votazione dell'articolo 2° della legge includerebbe necessariamente anche l'approvazione dell'intero capitolato.

DI BENEVELLO. Il Municipio Saluzzese, e gli altri municipii hanno presentato la petizione di cui è cenno nella relazione testè letta il giorno stesso in cui venne approvato il capitolato dalla Camera dei deputati.

Quando il Municipio saluzzese presentava la petizione di cui si tratta, la quale è del 9 corrente, esso ignorava come in quell'istesso giorno il capitolato colla società Pickering fosse approvato dalla Camera, poichè ciò succedeva appunto nello stesso giorno; e se questo Municipio invocava la sospensione, si è che gli pareva impossibile che il concessionario della via di Pinerolo non avesse conosciuto subito i grandi vantaggi che dovrebbero pervenirgli dalla ferrovia verso Saluzzo e di quanto questa avrebbe avvantaggiato quella stessa di Pinerolo.

Del resto poi come nel capitolato è lecito al concessionario di alterare la linea prescelta, i sottoscritti Municipii sperano che le considerazioni sul suo proprio interesse il condurranno forse ad emendare la via per favorire quella che certamente un giorno verrà aperta verso Saluzzo.

Posso del rimanente dichiarare che il Municipio di Saluzzo è pure fermo nel pensiero di ottenere anch'esso una strada che lo congiunga alla capitale con tutti i ricchi e doviziosi Municipii che hanno presentato la petizione, o sia con una via diretta su Moncalieri, ovvero unirla a quella di Pinerolo: ed esso presenterà probabilmente nella prossima Sessione un progetto per ottenerla.

Nè posso accettare l'appunto fattogli dall'amico mio, il signor relatore Regis, il quale vuole che i Saluzzesi si siano presentati colle mani vuote, senza avere nessuna conoscenza di quanto richiedono, giacchè mi credo autorizzato ad accertarlo aver essi di già fatto eseguire studi appositi, e che saranno in caso, ripeto, nell'anno venturo di poter presentare un progetto al Ministero per ottenere questa importantissima concessione.

REGIS, relatore. Da quanto disse l'onorevole senatore di Benevello parrebbe che il ricorso del Municipio di Saluzzo fosse pervenuto a mani dell'ufficio centrale in tempo ancora per dar luogo ad una deliberazione diversa da quella in cui venne lo stesso ufficio intorno allo scopo di quel ricorso.

Si ebbe cura d'indicare nella relazione le date precise di tutti gli ordinati dei Municipii chiedenti la sospensione della concessione, e riguardò a quello del Municipio di Saluzzo la

data è precisamente del 9 corrente mese; e credo che in quel giorno, se non era ancora approvato, stava per approvarsi dalla Camera elettiva il progetto di legge di cui si tratta.

Duole anche al relatore dell'ufficio centrale che i Municipii di cui ha parlato il signor senatore preopinante siansi presentati senza un corredo di alcun documento, di alcuna carta in appoggio di quanto ebbero ad esporre, e che ne secondasse l'intento.

Ma il signor preopinante dichiara anch'esso che al momento in cui la legge sta per essere votata, e che i mezzi per mandare ad effetto la ferrovia sono già preparati, non poteva l'ufficio centrale proporre altra cosa, se non che una specie di ordine del giorno sulle divise petizioni.

DI BENEVELLO. Non ho fatto difficoltà sopra la data degli altri Municipii, dico che il Municipio di Saluzzo ignorava in quel momento che la Camera stesse per votare la convenzione ed il capitolato relativo a questa ferrovia.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io non mi occuperò della questione che si solleva sulla più o meno anticipata, o più o meno maturata domanda di Saluzzo; ma farò osservare che Saluzzo si propone di fare un'altra strada ferrata per raggiungere quella di Pinerolo e venire a Torino. Saluzzo ed altri Municipii dicono: sospendete la deliberazione sulla strada ferrata di Pinerolo, perchè va studiato se si possa avvicinare di più a Vigone, e così ottenere che la linea che intendiamo di fare da Saluzzo verso Airasca, passando per Vigone possa accorciarsi.

Io farò osservare che questo assunto di avvicinarsi a Vigone ha dato occasione a maturi studi dell'ingegnere Bella; il quale ebbe l'incarico di formare un progetto più opportuno per la parte piana della provincia di Pinerolo. Il primo progetto, che era stato fatto dall'ingegnere Valerio, radendo le pendici dei colli, e passando quindi per Orbassano e per Piossasco abbandonava così la pianura, non era stato accolto favorevolmente, e perciò s'incaricò l'ingegnere Bella di fare nuovi studi per avvicinarsi a Vigone; ed egli si è certamente avvicinato passando alquanto sulla destra d'Airasca. Il progetto Pickering passa alquanto sulla sinistra d'Airasca, e non c'è che la differenza di chilometri 3 o 3 1/2. Gli studi dell'ingegnere Bella hanno portato dunque alla conclusione, che di più ragionevolmente non si possa accostare a Vigone, a meno che non si voglia fare un giro viziosissimo.

Dunque Saluzzo quando si proponesse di fare la sua strada diretta verso Torino dovrebbe congiungersi per il meglio a questa linea dell'ingegnere Bella, con pochissima differenza, in confronto del congiungersi colla linea Pickering: ma non potrebbe mai pretendere che volendo andare da Pinerolo a Torino si dovesse girare per Vigone, che è lontano 10 o 12 chilometri da Airasca. Questo è un argomento, mi pare, decisivo, perchè i desideri di Saluzzo non abbiano in nessun caso ad impedire che si eseguisca la detta linea Pickering da Pinerolo a Torino.

Quanto poi al merito di questi desideri, devo far osservare che, posto che per poco si può avvicinarsi a Vigone colla ferrovia di Pinerolo, Saluzzo dovrà fare un tronco di strada ferrata di 30 o 32 chilometri per raggiungere quest'ultima ferrovia, e questo tronco di strada ferrata gli servirà semplicemente per venire a Torino, senza soddisfare a nessun altro suo interesse territoriale; quando Saluzzo ha invece il mezzo di legarsi alla linea di Savigliano colla costruzione di soli 11 o 12 chilometri di strada ferrata, che sono dei più facili che si possano desiderare nel nostro regno; tanto più che si potrebbe convertire la nuova strada provinciale ordinaria in strada ferrata. In questa guisa Saluzzo offerrebbe di conse-

guire tutti i fini a cui possa aspirare. Egli si legherebbe immediatamente a Savigliano con cui ha pure intrinseche relazioni, si legherebbe ad altri mercati più importanti e specialmente a quello di Carmagnola che si trova sulla via di Savigliano andando a Torino; egli si legherebbe con Cuneo e le vicine provincie della divisione; egli soddisferebbe insomma tutti i suoi interessi principali in fatto di comunicazione. E quanto all'arrivare a Torino non avrebbe a fare maggior viaggio che dodici chilometri per andare a Savigliano, e cinquantadue che vi sono da Savigliano a Torino, cioè insieme sessanta quattro chilometri di strada ferrata.

Ora, quando bene egli facesse soltanto trenta chilometri per arrivare alla linea di Pinerolo, che si avvicinasse alquanto di più a Vigone (avvicinamento che, come ho detto, non può essere che di piccola cosa), quando, dico, avesse fatti questi trenta chilometri, avrebbe ancora da percorrere sulla via ferrata di Pinerolo la distanza che c'è da Airasca o dalle vicinanze per andare a Torino, la quale è di altri ventisei o ventisette chilometri. Avrebbe dunque cinquantasei o cinquantasette chilometri per arrivare a Torino. Vorrebbe dunque Saluzzo costruire trenta chilometri di strada ferrata per abbreviare la strada ferrata verso Torino di sette od otto chilometri?

Io domando se c'è proposito di impiegare un grossissimo capitale per ottenere un'abbreviazione di otto chilometri per venire a Torino, e per mancare poi a tutti gli altri interessi che chiamano Saluzzo ad avere una comunicazione pronta con Cuneo, con Savigliano, con Carmagnola, ed altri mercati e paesi cui accenna quella linea.

Io non so comprendere come maturando bene gli interessi di quella città si voglia preferire una linea di trenta chilometri che costa molto, che deve essere fatta tutta interamente con opere nuove, con più ponti, fra i quali uno sul Po, a quella che si può fare con pochissimo dispendio profittando di una strada già fatta.

Io credo dunque che il Consiglio municipale di Saluzzo si avviserà meglio, e quando maturerà quello che più convienli vedrà ciò che deve fare, e ciò che forse avrebbe dovuto fare fin d'ora, cioè costruire una strada che lo metta in comunicazione con Savigliano.

DI BENEVELLO. Prima di tutto osserverò che il Municipio di Saluzzo (almeno così credo), non ha domandato che la ferrovia passasse per Vigone. E esso colla da me accennata petizione ha chiesto la sospensione della discussione di questo progetto, unicamente al fine di ottenere che il concessionario della ferrovia di Pinerolo si avvicinasse a quella città con una linea qualunque, invece di dirigerla direttamente a Pinerolo.

Quanto poi alle osservazioni che fa il ministro intorno ai vantaggi che vi sarebbero a costruire una linea di strada ferrata da Saluzzo a Savigliano mi pare che essi siano esagerati, perchè la linea che vi sarebbe tra Saluzzo e Savigliano (sebbene io creda che col tempo si possa far necessaria, giacchè suppongo che essa si prolungherà sino a Cuneo, e forse anche, secondo i voti di un onorevole mio amico, sino a Savona), potrebbe in allora tornar vantaggiosa.

Ma per ora questa linea tra Saluzzo e Savigliano non produrrebbe un soldo, e non so se vi sarebbe un intraprenditore il quale si volesse assumere l'impegno di costruirla; mentre l'altra attraverserebbe tutti i paesi i più ubertosi del Piemonte, come sarebbero Vigone, Villafranca, Cercenasco, Scalenghe e i vicini Pancalieri, Moretta, Villanova, Cavour, ecc.

CAVOUE, presidente del Consiglio dei ministri, ministro delle finanze. Mi rincresce di dover prendere la parola, non per attraversare una strada intesa a passare per un paese

che porta il mio nome, ma per osservare che se essa può tornar utile, è di un'utilità relativa affatto secondaria.

Il paese abbisogna di tutte le sue risorse per compiere le opere di primaria importanza: se noi disperdiamo i capitali disponibili in imprese d'importanza secondaria, non ne avremo abbastanza per compiere le opere alle quali abbiamo già posto mano, e che si richieggono ancora per l'interesse generale.

Egli è evidente che una strada di ferro tra Saluzzo ed Airasca per Torino non può servire che a pochissimi interessi.

In quanto alla città di Saluzzo, la strada attuale di Savigliano soddisfa in gran parte a' suoi interessi. In quanto ai paesi di cui è stato fatto cenno, Airasca, cioè, Cavour e Barge, che sono, se si vuole, i mandamenti più cospicui, che sarebbero favoriti da questa strada ferrata, egli è da ritenersi che costituiscono una popolazione di 20 mila anime, popolazione industriosa bensì, ma quasi esclusivamente agricola, la quale perciò dalla strada di ferro non può ricavare un utile di grande considerazione.

Quindi io credo fermamente che l'esecuzione di questa ferrovia di Saluzzo debba rimandarsi ad un'epoca più remota, a quando cioè le linee principali, od alcune delle linee che hanno una grande importanza saranno compiute.

Io non dico che un giorno o l'altro non si possa pensare a quella linea, ma per ora sono d'opinione che i Saluzzesi farebbero molto male a volerla intraprendere, e che nè il Governo, nè il Parlamento dovrebbero in ora favorirla.

Quando tutte le grandi reti saranno compiute, e tutti i capiluoghi di provincia uniti colla capitale, allora quelle strade che sono di lusso, e che vengono promosse, mi sia permesso il dirlo, non da soli motivi economici, ma anche da piccole rivalità e gelosie municipali, in allora, dico, i Municipii potranno soddisfare ai loro capricci, e spendere per tale effetto il loro denaro. Ma fino a quel tempo, per quanto sta in me, io mi opporrò sicuramente con tutta l'energia possibile a che i capitali nazionali ricevano un impiego così poco opportuno.

DI BENEVELLO. Io non so comprendere come l'onorevole signor ministro creda che questa linea sia di poca importanza, e che invece ne abbia una maggiore quella di Savigliano.

Io domanderò quali sieno i paesi che la strada di Pinerolo attraversa, dirigendosi a Torino, mentre quella di Saluzzo attraversa 6 o 7 importanti Municipii, ne avvicina molti, e pone in immediato contatto Vigone con Moncalieri, cioè i due più grandi mercati di bovine del Piemonte.

Ora, io non vedo come possano i petenti sottostare all'accusa di capriccio municipale nella loro domanda, mentre è cosa chiarissima che la linea di Savigliano non sarà che una linea inutile, salvo per i pochi viaggiatori che da Saluzzo si dirigeranno a quella città.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io non comprendo invece come si possa riguardare di poca importanza la linea che va da Saluzzo a Savigliano, ed importantissima quella che da Saluzzo tende a raggiungere quella di Pinerolo.

L'importanza è relativa al capitale impiegato. Quindi si domanda se non vi sia maggior importanza nel movimento portato da Saluzzo a Savigliano con piccola spesa, di quella che si trovi nel fare 32 chilometri per portare lo stesso movimento sulla linea diretta a Torino. E tornerò a dire: in che cosa consiste questa importanza di avere una ferrovia per Saluzzo? Non certo nelle sole relazioni con Torino. Ammetto che Saluzzo abbia relazioni importantissime con Torino, ma Saluzzo ne ha pure con Cuneo, con Savigliano, con Carmagnola e con altri paesi d'intorno; e facendo quel breve tronco di strada ferrata di 12 chilometri poco costosi per arrivare a

Savigliano, soddisfa a tutti questi bisogni; mentre coll'altra strada ferrata che raggiunge quella di Pinerolo non soddisfa che pochissimo meglio alle relazioni che ha con Torino, perchè la differenza in sostanza consiste in un accorciamento di 7 od 8 chilometri.

Se non che l'onorevole preopinante dice: come avviene che trovate poca l'importanza di una linea diretta da Saluzzo a Torino, mentre avete dato molta importanza a quella da Pinerolo a Torino?

Io faccio osservare che da Pinerolo a Torino si viene con una grande economia, e con 38 chilometri di cui 7 sono fatti sulla strada dello Stato; e per Pinerolo non si poteva far nulla di meglio. Per Saluzzo viceversa ci sono 32 chilometri di strada affatto nuova e più di 26 chilometri che bisogna percorrere sulla strada di Pinerolo per arrivare a Torino; e sta invece pronta la strada di Savigliano che permette arrivarvi con soli 12 chilometri di strada nuova che soddisferebbe a tanti altri interessi; mentre i 26 chilometri di strada comune e 32 di nuova gioverebbero per le sole relazioni di Saluzzo, Vigone e Villafranca e se si vuol ammettere, anche alcun poco ad altri paesi discosti, i quali per essere pur sempre fuori di linea, potranno avvicinarsi colle strade ordinarie alla strada di Pinerolo, come si avvicinerebbe con non grande differenza di viaggio alla strada ferrata di Saluzzo ad Airasca. Ora, io dico che nè gl'interessi dei Vigonesi, nè gl'interessi dei Saluzzesi, sommati insieme e limitati all'esclusivo scopo di arrivare a Torino un poco più presto possono giustificare l'impiego di un capitale necessario per fare 30 chilometri di strada nuova molto costosi, mentre vi si può supplire con 12 chilometri molto economici.

DI PAMPARATO. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola è al senatore Di Pamparato.

DI PAMPARATO. Io non entrerei certamente a discutere sulla convenienza che potrebbe avere Saluzzo per congiungersi piuttosto colla ferrovia di Savigliano anzichè costruire una nuova strada, giacchè avendo l'onore di appartenere alla società di Savigliano, in qualità di presidente, non credo che ciò possa spettare a me: posso dire però che qualora la città di Saluzzo trovasse le sue convenienze a congiungersi con Savigliano, e ne facesse qualche proposizione a quella società, essa troverebbe certamente tutte le facilità maggiori che le possono convenire. Ciò che determinò l'ufficio centrale a non dare peso alla domanda della sospensione di questa legge in Senato si fu anche il motivo che probabilmente l'impresa, riconoscendo per la discussione avuta nell'altra parte del Parlamento, scemare per la concorrenza i proventi che sperava coll'esecuzione di questa strada, non vorrà certamente arrendersi a sospendere ed a tenersi legata per un tempo probabilmente indeterminato, giacchè questi studi sono da farsi.

Essi saranno compiuti in 3 mesi, in 6, in 1 anno; saranno sì o no riconosciuti convenienti; si farà anche questo consorzio dei comuni interessati, il quale per ora è solamente ideale; ma intanto si avrebbe certamente il danno di non avere un'impresa, si correrebbe probabilmente il rischio non solo di non fare la congiunzione da Saluzzo colla strada di Pinerolo, ma anche di sospendere la costruzione per un dato tempo della ferrovia di Pinerolo; e così questa città si metterebbe in condizioni infinitamente peggiori; anzi le condizioni che ha ottenuto adesso dalla ditta Pickering, per effetto di questa concorrenza, non le otterrebbe se andasse a vuoto il progetto di profar la strada a Saluzzo; e questo è appunto ciò che ha mosso l'ufficio centrale a rigettare la sospensione.

Io mi unisco perfettamente a ciò che ha detto il relatore,

perchè non credo tanto notevole la distanza che si avrebbe da percorrere, quand'anche si faccia, come si spera e si crede, la via di Pinerolo, per congiungersi a quella di Saluzzo.

La differenza sarà di 1 o 2 chilometri in più o in meno per il tracciamento che si farà per metterla in esecuzione: quindi, come dissi, accettando la sospensione, si correrebbe il rischio di non vedere nemmeno la strada di Pinerolo fatta. Perciò io appoggio il voto dell'ufficio centrale.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la chiusura della discussione generale.

(La discussione generale è chiusa.)

« Art. 1. La ditta Edoardo Pickering e Compagnia è autorizzata a divenire alla costruzione di una ferrovia che partendo dalla città di Pinerolo metta a Torino. »

(È approvato.)

« Art. 2. La ditta medesima è e rimane concessionaria di tale ferrovia sotto l'esatta osservanza delle clausole e condizioni del capitolato di concessione annesso alla presente legge. »

(È approvato.)

Si passa ora allo squittinio separato delle cinque leggi state discusse e votate.

ROCCI. Prima della chiusura della seduta pregherei il signor presidente a volermi dire se sia già stata deposta la relazione del progetto di legge relativo alla società transatlantica.

PRESIDENTE. Sinora non ne è ancora stata fatta la presentazione.

Si passa ora allo squittinio sulla legge per la soppressione della tassa commerciale in Torino.

Risultato della votazione:

Votanti..... 51
Voti favorevoli..... 50
Voti contrari..... 1

(Il Senato adotta.)

PRESIDENTE. Si passa allo squittinio per la legge sull'esercizio della caccia.

Risultato della votazione:

Votanti..... 50
Voti favorevoli..... 47
Voti contrari..... 3

(Il Senato adotta.)

PRESIDENTE. Si procede allo squittinio per la legge relativa all'autorizzazione alla divisione di Torino di contrarre un mutuo.

Risultato della votazione:

Votanti..... 49
Voti favorevoli..... 47
Voti contrari..... 2

(Il Senato adotta.)

PRESIDENTE. Si passa allo squittinio per la legge della rete di strade nella contea di Nizza.

Risultato della votazione:

Votanti..... 50
Voti favorevoli..... 49
Voti contrari..... 1

(Il Senato adotta.)

PRESIDENTE. Si passa infine allo squittinio della legge sulla ferrovia di Pinerolo.

Prima però debbo rammentare al Senato che la seduta di domani è dedicata alla discussione della legge per l'imposta sull'industria e commercio, e sulle professioni e arti liberali.

Io invito adunque i senatori a volersi congregare a mezzodì negli uffizi, onde aver campo ad esaminare le nove leggi state ieri presentate dal Ministero, e nominare i relativi uffizi centrali, e passare poscia alle due in seduta pubblica.

Si procede all'appello nominale.

Risultato della votazione:

Votanti..... 48
Voti favorevoli..... 48
Voti contrari..... 0

(Il Senato adotta all'unanimità.)

La seduta è levata alle ore 5 1/4.