

accogliere favorevolmente quei progetti di legge che si dimostravano conducevoli al pubblico bene. I deputati savoini usarono anche lodevolmente di questa prerogativa, e trovarono un'eco costante nel Parlamento.

Varie leggi furono accolte per urgenza e con plauso; e credo che la Savoia non ha avuto che da lodarsi del concorso che le hanno prestato i deputati delle altre provincie.

Riguardo a quanto può riflettere la gloria della patria e gli interessi locali, è pure aperta la via a tutti i deputati di far quelle proposte che loro sembrano convenienti; non è dunque questo ufficio speciale del Governo, il quale non ha il monopolio dell'iniziativa. Quindi non credo di dover entrare in maggiori spiegazioni nè sulle leggi d'interesse generale, nè sulle leggi d'interesse locale. Sopra un solo punto ritornerò, che è quello che l'onorevole deputato indicava sotto il nome di libertà amministrativa; anch'egli ha riconosciuto che l'attuale Ministero aveva preventivamente enunciato il suo pensiero intorno al bisogno di questa libertà amministrativa. È una verità che a quest'ora è generalmente sentita; la centralizzazione è viziosa quando eccede i limiti della necessità. Sarà certamente cura dell'attuale Ministero, per quanto può a lui spettare, l'escludere ogni tendenza alla centralizzazione e di far sì che in ogni provincia siavi il modo, per quanto è possibile, di provvedere ai bisogni della provincia stessa.

La Savoia, come diceva ottimamente il preopinante, non meno che le altre provincie dello Stato (e specialmente questa provincia centrale del Piemonte), hanno un grande interesse, acciocchè sia accelerata la costruzione di una strada di ferro che debba congiungere in un modo molto più speciale la Savoia col Piemonte. Su questo argomento parlerà il ministro, cui spetta particolarmente quell'ufficio; intanto conchiudo con quelle stesse parole colle quali io aveva principiato, cioè col dichiarare che la Savoia forma il soggetto di tutte le nostre sollecitudini, perchè sappiamo quanto le siano dovute per giustizia e per riconoscenza. (*Bravo!*)

(*Gazz. P.*)

**TECCHIO, ministro dei lavori pubblici.** Nel giorno 17 del corrente mese, cioè nel giorno immediatamente successivo a quello della formazione del nuovo Gabinetto, io mi trovava senza primo ufficiale, perchè il primo ufficiale era stato nel dì 15 collocato a riposo. Perciò mi sono rivolto a due capi di divisione, l'uno dei lavori pubblici in genere, l'altro delle strade ferrate in specie; e li incitai a darmi tutte le informazioni che potessero essere opportune sia relativamente ai lavori in corso, sia ai lavori in istudio, sia ai progetti che si stanno già compilando, sia ad altre opere, le quali sono pur necessarie in questi tempi di civiltà precedente: in questi tempi nei quali come abbiamo dichiarato nel nostro programma, le estreme parti del regno hanno diritto d'essere amministrate con quella cura e con quell'amore medesimo con cui hanno ad essere amministrate le parti centrali; e siccome avevo sentito a dire in addietro (non saprei se a ragione od a torto) che in due provincie, quella di Sardegna, e quella di Savoia, le opere pubbliche erano state avviate meno diligentemente che in altri luoghi del regno; così ho raccomandato ai capi di divisione che mi dessero informazioni speciali intorno a queste due provincie, alle quali c'interessa assai di mostrare che se ci sono lontane dall'occhio, non ci sono punto lontane dal cuore. (*Applausi*)

I capi di divisione hanno lodevolmente risposto alla mia inchiesta; e però sono in grado di potere indicare all'onorevole preopinante quali sieno le pubbliche opere in corso nella Savoia, e tanto quelle che si chiamano lavori pubblici in genere, quanto quelle della strada ferrata.

In quelle provincie sono in corso di esecuzione alcuni lavori pubblici assai ragguardevoli; tali sono:

1° L'arginamento dell'Isère, intrapreso da forse 20 anni, e calcolato ad una spesa di oltre 6 milioni.

Questo lavoro ora si eseguisce per cura del Ministero di finanze per ispeciali combinazioni ed intelligenze passate tra Ministero e Ministero in seguito a legge particolare emanata alcuni anni sono;

2° La formazione di un tratto di strada reale lungo l'Isère fra Aiton e Montmeillan, calcolata poco presso a L. 1,500,000;

3° La formazione di due tratti di strada provinciale fra Albertville e Ciambèri, i quali scorrono pure in parte lungo l'Isère, colla spesa poco presso di L. 400,000 fra tutti e due, per contratti approvati or fa pochi giorni;

4° Varie altre opere di riattamento o rettificazione di strade, o tratti di strade reali o provinciali che sommano pure a spesa assai considerevole.

Era ordinato l'incanalamento del torrente Gelon nella Moriana, colla spesa di circa lire 200,000. Ma questo lavoro fu sospeso: e quindi il Ministero ha scritto di recente per sapere se si possa riprendere il lavoro, o se sia miglior partito il temporeggiare, facendo intanto qualche opera provvisoria, secondo che propose il Congresso permanente d'acque e strade nella sua adunanza dello scorso ottobre.

Si tratta di ordinare l'asciugamento di paludi in varie valli e di apparecchiare una legge generale pel prosciugamento di quelle che già non siano specialmente contemplate, ed in particolare si tratta di formare una strada, con contemporaneo incanalamento di acque paludose, nella valle della *Rochette*. Questo oggetto fu non ha gueri raccomandato dal Ministero: per quest'opera diciannove comuni de' più ubertosi in vino e grano della Savoia avrebbero sbocco pei loro prodotti, sia alla strada reale che viene in Italia presso Aiguebelle e di là verso Albertville e verso Annecy e Ginevra, sia verso Francia a Grenoble; de' quali sbocchi quei 19 comuni ora mancano interamente per difetto di strade carreggiabili.

Si trattava eziandio dell'asciugamento dell'Arve nel Fossigni: ma fu riconosciuto che quest'opera calcolata L. 3,400,000 non è eseguibile secondo il progetto già compilato; ed in una raunanza degl'interessati (provincie, comuni e particolari proprietari) fu stabilito di procurare un nuovo progetto, del quale in effetto è commessa la compilazione.

Molto importante infine per la Savoia sarebbe il regolare le strade che non sono nè comunali, nè private, ma affette di servitù pubblica, e dette vicinali; circa le quali sarebbe necessaria una legge speciale, perchè la legge attuale generale de' ponti e strade apparisce in tal parte difettiva. Anche dello studio di questa legge il Ministero non tarderà ad occuparsi.

La strada ferrata da aprirsi fra l'Italia e la Savoia, superando le Alpi e traforandone la vetta con una lunga galleria di 12 chilometri, è studiata per progetto nella parte più difficile, che è quella che si distende da Susa a Bardonnèche, sviluppandola nella valle della Dora, e da Bardonnèche a Modane forando il monte.

Da Susa a Modane si hanno tutti i piani e i profili, i calcoli delle terre da rimuoversi; i disegni tutti delle opere di arte; pressochè copiate son le carte che hanno ad essere prodotte come parti di un progetto regolare.

Per la strada ferrata da Susa a Bardonnèche il cammino si farà per piani inclinati a motori fissi idraulici, i pendii dei quali non eccedenti il  $3 \frac{1}{2} 0/0$  sono eguali a quelli della strada ferrata per Genova nel Riccò. Con tale disposizione speriamo di vincere senza pericoli e senza indugi gli ostacoli