

vigazione per i bastimenti francesi nel nostro porto la Francia accetterà per alcuni uffici di dogana ivi nominati le bovine provenienti dal Piemonte, con una sensibile diminuzione di dazio della tassa che prima era stabilita. Di questi uffici alcuni sono posti sui confini della Savoia e della contea di Nizza, ed un solo è situato sui confini verso il Piemonte, cioè quello del Monte Ginevra. Le provincie di cui fece cenno sono le più ricche in foraggi e bovine, talchè per questa parte il corrispettivo del trattato a favore delle medesime sarebbe illusorio, ove la strada di cui si tratta non fosse mantenuta in modo conveniente, e siccome interessa una gran parte del nostro paese, deve esserlo a carico dello Stato.

In vista impertanto di quanto ebbi l'onore di rappresentare alla Camera, io confido che vorrà prendere in considerazione il progetto di legge di cui si tratta.

**PRESIDENTE.** Se questa proposizione sarà appoggiata da cinque membri, si dichiarerà aperta la discussione.

(È appoggiata.)

La parola è al deputato Cavour.

**CAVOUR.** Il deputato Polliotti, in appoggio della proposta di cui oggi si discute la presa in considerazione, citava il parere del Consiglio provinciale di Pinerolo, ed in certa parte anche il parere del Consiglio divisionario di Torino. Siccome io ho avuto l'onore di far parte del Consiglio divisionale che trattò delle strade di cui il deputato Polliotti ha fatto parola, cioè le due strade che da Torino tendono a Cesana, quella cioè che passa pel colle di Sestrières, e quella di Susa per la valle della Dora, così io credo dover esporre alla Camera quali furono i gravi motivi che indussero il Consiglio divisionario ad una grandissima maggioranza a pronunciarsi di preferenza per la strada di Susa per la valle della Dora.

Calcolando la distanza ossia lunghezza delle due strade, il risultato è presso a poco lo stesso, ma i vantaggi che si ottengono passando o per l'una o per l'altra di queste strade non sono nella stessa proporzione, poichè grandi vantaggi militano in favore della strada che passa per la valle della Dora, per cui non v'ha che una salita assai mite, invece che per quella che passa pel colle di Sestrières è obbligata a valicare un monte che è il colle medesimo di Sestrières, il quale è forse più elevato del Monte Ginevra stesso. Ora tutti sanno, o signori, che le difficoltà d'una strada non si vogliono calcolare solamente dalla sua lunghezza, ma bensì dalla sua salita, perchè ci vuole un maggior sforzo per elevare un quintale ad un metro, che per farlo percorrere dieci metri sopra una strada buona; e questa io credo che sia una massima di meccanica, la quale è incontrastabile: quindi l'esistenza del colle di Sestrières vale a raddoppiare le difficoltà che s'incontrerebbero passandovi per andare da Torino a Cesana. Io addurrò alcuni fatti che provano all'evidenza quanto io ho detto: la strada del colle di Sestrières, disse l'onorevole Polliotti, non è migliore della strada d'Oulx, mentre questa è veramente informe. Intorno a questa il Governo ha già fatto qualche spesa nelle circostanze della guerra, ma finalmente è quasi impraticabile; ciò nulla meno vi è una diligenza che tutti i giorni da Brianzone va a Susa, e non vi è, io ripeto, alcuna vettura pubblica che da Brianzone vada a Pinerolo; quindi se la diligenza, la quale non fa preferenza fra le varie vie che le si offrono per andare da un punto all'altro, ma guarda il suo tornaconto, non va a Pinerolo, questo mi pare un argomento gravissimo in favore dell'anzidetta strada della valle della Dora.

Il deputato Polliotti diceva che le principali derrate che noi spediamo in Francia sono il bestiame ed il vino; in quanto al vino io credo che ve ne possa andare pochissimo stante il

dazio elevatissimo da cui è colpito sulla frontiera francese. Vi si spedirà forse una certa quantità di vino fino, ma questo non può considerarsi come commercio molto attivo; perciò i dati delle dogane confermerebbero quanto io ho detto.

Faccio poi osservare che le provincie che fanno capo a Pinerolo sono quelle che possono somministrare il bestiame alla Francia, assai più di quelle che fanno capo a Susa; ma a questo proposito debbo aggiungere che il bestiame non ha bisogno d'una strada reale per andare in Francia; va anche per una strada meno larga e meno comoda; e quindi non credo che si possa da quella sola considerazione del commercio del bestiame argomentare del maggior favore che debba avere la strada pel colle di Sestrières, ma faccio osservare che una certa parte della Francia soventissimo trae dalle nostre contrade dei cereali, quando il raccolto è più scarso in quel paese.

Ora Pinerolo non è che un mercato secondario di cereali, mentre quello di Torino è assai più importante; vi ha pure un commercio continuo di risi. Una nuova prova che quella strada è da preferirsi è questa, che i negozianti di Brianzone che vengono a fare acquisto di riso a Torino lo fanno passare per Susa e non per Pinerolo.

Tutti questi argomenti mi paiono convalidare il voto del Consiglio divisionario: è vero che la spesa per questa parte è maggiore, ma il Consiglio divisionario, chiedendo che la strada fosse dichiarata reale, si disponeva a cominciare a spendere del danaro della divisione per renderla praticabile, e, se non erro, ha portato in bilancio tutto il fondo disponibile per migliorare il tronco da Oulx a Cesana. Io credo che in quest'anno si aumenterà ancora quel fondo per quanto sarà possibile, e che si vedrà modo non certo di renderla immediatamente strada reale, ma di far sì che fra un anno o due sia una mediocre strada sulla quale i carri e le vetture possano transitare; credo quindi che in presenza di questa gravissima questione del merito delle due strade, debba almeno la Camera soprassedere, giacchè forse gli mancherebbero gli elementi per decidere fra l'una o l'altra, e rimandare questa questione quando si studierà il riordinamento del sistema generale delle strade reali.

**PRESIDENTE.** La parola è al generale Bes.

**BES.** Il est des principes immuables à observer chaque fois qu'une route doit se diriger sur une frontière, ou bien encore s'étendre le long d'une frontière. Une grande nation seule peut se permettre de les violer quelquefois à l'égard d'un petit État; mais celui-ci jamais vis-à-vis d'un État plus puissant. Napoléon lui-même, ce grand entrepreneur et fondateur de routes, ne s'est point écarté de ces règles ou principes; et nous, au risque de compromettre gravement notre indépendance pour laquelle nous ne devons rien négliger, foulerons-nous aux pieds toutes ces règles ou principes dont il est bon de vous donner une idée et que voici?

En premier lieu, toute route qui part d'un centre ou point d'appui quelconque de l'État doit, autant que possible, diverger sur la frontière.

En second lieu, toute route qui conduit à une frontière doit être établie de manière à offrir non loin de la même frontière des obstacles, forteresses, ou positions telles à pouvoir un certain temps contenir l'ennemi.

En troisième lieu, toute route qui longe parallèlement une frontière doit être établie assez en arrière de cette même frontière pour ne pas pouvoir être observée de l'ennemi qui se tiendrait sur son extrémité propre. D'où il suit que les routes de l'intérieur, convergentes ou presque coïncidentes sur une même frontière, sont favorables à l'ennemi. Telles