

sont les routes par le Simplon et celle proposée par l'honorable député Barbier, qui l'une et l'autre aboutissent dans le Valais. On éviterait cet inconvénient en dirigeant celle de la vallée d'Aoste par le Petit-Saint-Bernard et la Tarantaise, et l'on acquerrait le double avantage de ne pas sacrifier les principes sous-énoncés, et d'avoir les communications plus sûres avec la Savoie; vu que la route actuelle par le Mont-Cénis et la Maurienne peut être facilement coupée par son rapprochement presque parallèle à la frontière française, non obstant le fort de l'Esseillon.

La route de Pignerol au Mont-Genève venant à converger et coïncider au même point avec celle par Suse et Exilles, nous offre tous les mêmes inconvénients, outre celui d'être aussi parallèle et rapprochée de la frontière française; mais elle a de plus ceux-ci: 1° d'être beaucoup plus longue en partant de Turin que celle par Suse; 2° de nécessiter coup sur coup le passage de deux montagnes, je veux dire, le col de Sestrières et le Mont-Genève, comme vient de nous le dire monsieur le comte de Cavour.

On m'objectera sans doute que cette route n'est plus toute à faire et qu'avec une modique dépense on pourrait la rétablir telle qu'elle existait sous le Gouvernement français: à cela je réponds avec certitude que la dépense ne s'élèvera pas à moins d'un million pour remplir le but que se proposent les honorables préopinants, qui demandent que cette route soit déclarée royale. Je dis ensuite que cette communication ouverte par le Gouvernement français ne l'a été et ne le sera jamais dans un intérêt purement français, et, notez, pas même commercial, car le commerce prend toujours le chemin le plus direct (il y en a un exemple dans les diligences qui viennent de s'établir dernièrement), mais purement politique et stratégique comme le sont en général toutes les routes sur les Alpes pratiquées par le susdit Gouvernement en vue de maintenir sa domination en Italie à l'aide d'Alexandrie, alors son principal point d'appui. Au lieu donc d'agir ou opérer en ce sens, nous devons opérer et agir en sens divers, c'est-à-dire, ne pratiquer des routes que dans un intérêt italien.

J'admets que pour le commerce une voie nous est indispensable par le Mont-Genève. En ce cas votez une route, mais conçue dans un intérêt italien ou de l'État, qui ne viole pas les principes posés; ce que vous obtiendrez facilement et à peu de frais en ouvrant et déclarant royale celle de Suse au Mont-Genève.

J'observerai encore que dès que le chemin de fer sera établi de Turin à Bardonnèche, d'Oulx on obtiendra un nouveau et facile débouché par le Mont-Genève, en construisant seulement quelques kilomètres de route d'Oulx au Mont-Genève. Ce qui est bien plus économique, plus en rapport avec nos moyens.

Je puis ajouter que la province de Pignerol elle-même au moyen de la route par Cumiana à Avigliana sera à même de profiter du même débouché par le chemin de fer, du point d'Avigliana à Oulx, et cela plus aisément, plus promptement et à moindres frais qu'un transport par terre direct de Pignerol, Fenestrelle jusqu'au Mont-Genève; d'où je conclus que non-seulement la route proposée par les honorables Valerio Lorenzo et Polliotti est inutile, mais nuisible sous tous les aspects; en conséquence je propose l'ordre du jour motivé suivant, que je prie la Chambre de vouloir appuyer et approuver pour mettre un terme à tant de projets de routes qui nous engagent dans des discussions incessantes, nous entraîneraient dans des dépenses hors de proportion avec la situation de nos finances, et n'aboutiraient qu'à engendrer

un système de routes bizarre, mesquin, dispendieux à l'excès, et surtout non conforme aux intérêts généraux.

Maintenant voici l'ordre du jour que je propose :

« La Camera, ammettendo la necessità di migliorare ed aumentare la rete delle strade reali e di altra categoria, onde vieppiù corrispondere ai bisogni attuali e tutelare gl'interessi generali dello Stato, invita il Ministero ad occuparsene, ovvero fare gli studi, quindi presentare nel più breve termine quei progetti conciliabili collo stato delle finanze che potrebbero giovare a siffatto scopo, ed intanto passa all'ordine del giorno sulla proposta fatta. »

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici*. Quanto alla speciale questione che è stata dibattuta relativamente alla strada di Pinerolo, io dirò che si potrebbe la medesima dividere in due parti: la prima riflettente l'importanza reale, positiva della strada di Pinerolo; la seconda il confronto che ho sentito farsi di questa colla strada di Susa.

Quanto all'importanza reale di questo progetto, non credo che sia qui il momento di occuparsene, appunto perchèervi una quantità di domande per altre strade, molte delle quali sono già stabilite.

Convengo io pure che i chiedenti possono avere motivi assai gravi di desiderare che siano tali strade messe in migliore stato, sia come strade reali, sia come strade provinciali; ma ripeto che essendo assolutamente necessario di esaminare il complesso di tutte queste proposizioni per determinare un sistema generale di strade che appaghi ad un tempo i bisogni dello Stato e sia proporzionato alle sue risorse finanziarie, non si può così su due piedi decidere se convenga o no dichiarare reale la strada di cui si tratta, epperò concorro nella conclusione del generale Bes, che cioè sia indispensabile in qualunque caso di prendere in matura considerazione il complesso di tutti questi sistemi. Quanto poi ai motivi che sono stati adottati pel confronto di una coll'altra strada. . .

VALERIO L. Domando la parola.

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici*. . . farò osservare che il signor deputato Polliotti si era appoggiato, nel dare la preferenza alla strada di Pinerolo, sul fatto che essa era già stata altre volte dichiarata reale, ossia imperiale: ma le parole dette dal generale Bes e l'esperienza della Camera saranno sufficienti per far conoscere che i principii governativi che allora vigevano sono affatto diversi da quelli che ora reggono il nostro Stato. L'essere stata una strada dichiarata reale sotto il dominio francese mi pare anzi che potrebbe essere argomento, se non ad escluderla, almeno a maturamente esaminare se sia o non conveniente mantenerla tale sotto l'attuale Governo. Tutti sanno che i principii politici che reggevano in quell'epoca l'impero, e quelli militari che ne erano la conseguenza, non sono gli stessi che in oggi moderano il regno del Piemonte, i cui interessi non sono certamente per questo rapporto gli stessi. Parlando ancora di questo confronto, l'onorevole proponente ha fatto rilevare che, credendosi potere la strada di Pinerolo servire di passaggio ad un corpo d'armata francese, si erano fatte notevoli spese; ma perciò appunto che si volevano facilitare questi passaggi, le spese suddette non sono state fatte solo a quella strada, ma anche su quella che da Cesana per Oulx mette a Susa; dunque per questo rapporto le strade proporzionatamente alle spese fatte hanno ricevuto, sì le une che le altre, un notevole miglioramento; ma i miglioramenti su quella di Susa sono tali che, come aveva avvertito il conte di Cavour, hanno già potuto bastare a stabilire un corso regolare di diligenze.

Quanto all'essere diritta la strada, osserverò che la linea diritta deve per lo più adottarsi quando si tratta di siti piani,