

PRESIDENTE. La parola è al deputato Turcotti.

TURCOTTI. Quando nella tornata del 31 scorso gennaio il signor ministro degli interni, invece di rispondere, come venne invitato a fare, con una semplice asserzione ai dubbi mossi colla mia interpellanza, si rivolse alla Camera pregandola a volergli permettere di non rispondere, affermando però di non esser capace di scendere a bassi intrighi, io m'acquie- tava accettando come spiegazioni indirette le sue parole; tanto più quando egli rispondeva subito dopo che le voci che correvano erano indecenti e scandalose. A molto maggior ragione devo oggi chiamarmi soddisfatto, per quanto disse il signor ministro dei lavori pubblici, il quale ha ora procurato colle sue parole di togliere ogni avanzo di dubbio circa i sospetti di odiose parzialità, che pur troppo i fatti, le circostanze, o le combinazioni che dir si vogliono, sembravano quasi autorizzare presso il pubblico che vi era interessato.

Tuttavolta ho l'onore di far osservare alla Camera esser vero bensì che il Governo col decreto 4 dicembre ultimo scorso accorda sussidi per opere pubbliche, ma non li ha già accordati ai signori ministri affinché a solo loro talento li distribuissero a favore delle diverse località di provincia, ma bensì della divisione per coadiuvarla ne' suoi lavori stradali; e tali sono le parole che trovo registrate nel foglio ufficiale, numero 800, dello scorso anno.

E ciò con tutta ragione. Chi è infatti il miglior giudice dell'opportunità, convenienza e necessità di distribuire tali sussidi a favore di una piuttosto che di un'altra località? Gli ufficiali del Ministero che stanno in Torino, o il Consiglio divisionale che risiede sul luogo? A che concedere sussidi alle divisioni, quando le determinazioni dei loro Consigli sono sconosciute o paralizzate, od eluse o sviate?

Il Consiglio divisionale di Novara aveva nel caso nostro deliberato un aumento di lire 44,018, che aveva distribuito più o meno equabilmente, dopo molte discussioni e lunghi studi, alle diverse località di provincia secondo che credeva.

Se il decreto del 4 dicembre non fosse venuto co'suoi sussidi in soccorso della divisione, questa avrebbe avuta una sovrimposta dell'istessa somma. Le fu invece accordato il sussidio di lire 35 mila, il che avrebbe dovuto essere, secondo ogni ragione di giustizia, in iscarico del bilancio divisionale, poichè, secondo il decreto stesso, il sussidio era accordato alla divisione per coadiuvarla (cito le stesse parole del decreto) ne' suoi lavori stradali, e non già a qualche provincia in particolare, e tanto meno di qualche mandamento o comune.

Ma il Ministero, contro le deliberazioni del Consiglio divisionale, stimò bene di diminuire di lire 8500 le spese ordinarie per ponti e strade già stanziate dal Consiglio stesso, cioè lire 2000 per la provincia di Novara, 5000 per l'Ossola; ridurre di lire 900 lo stipendio per assistenti stradali, ed eliminare affatto le sole lire 600 stanziate per la Valsesia, e fin qui non avrebbe fatto che un'economia. Ma quello che fece meraviglia si è che nel capitolo delle spese straordinarie priva la stessa Valsesia di altre lire 600 nell'atto istesso che accorda alla provincia di Novara lire 20,000 per la strada di Biandrate in aggiunta alle 60,000 già stanziate; concede lire 16,901 alla provincia di Lomellina, e restituisce le lire 5000 che aveva nelle spese ordinarie tolte all'Ossola per le strade di Santa Maria Maggiore e Crodo, aggiungendogliene altre cinque mila di sussidio per la strada di valle Anasca; cioè dieci mila in tutto. A quella di Pallanza nulla toglie, e nulla concede.

E così ecco fatto dal Ministero un aumento totale di lire

46,501. Talchè dato anche che il Ministero sia nel suo diritto di accordare a suo arbitrio il sussidio di lire 35,000, rimane ancora una notevole differenza a danno dell'intero bilancio divisionale (*Bisbiglio*)

A dir il vero, a me non garba nè punto nè poco questo sistema di sussidi, ed in qualunque modo lo voglia spiegare il Ministero, io lo credo un avanzo di dispotismo. E diffatti quel dare per togliere, o togliere agli uni per concedere il doppio agli altri, in un Governo costituzionale è origine di sospetti, di diffidenze, e certamente aumenta le possibilità e le occasioni di commettere errori, ingiustizie, corruzioni a danno della morale e del bene pubblico.

E qui, giacchè siamo sul progetto delle strade, rispondendo alle difficoltà mosse dal signor ministro dei lavori pubblici (*Mormorto*), debbo far osservare che negli scorsi giorni l'onorevole deputato Barbavara si è grandemente ingannato nell'affermare che le somme spese per le strade della Valsesia sono « immense, ingentissime a petto di quelle fatte pel mandamento di Biandrate. » Trattandosi di strade provinciali, egli doveva fare il confronto delle spese fatte per quelle della provincia di Novara, dalle quali per confessione dello stesso onorevole Barbavara, è circondato il mandamento di Biandrate, il quale perciò non può non approfittarne; e avrebbe veduto che la provincia di Novara ha speso milioni, cioè a cento doppi di quanto ha speso in realtà la Valsesia in strade provinciali. E la provincia di Novara ha fatto bene; i denari erano suoi, e li ha spesi con profitto. Con tutto ciò la Valsesia non ha mai cercato di unire il suo povero bilancio a quello di Novara; la Valsesia cominciando dal 1837 fino al 1844, cioè per sette anni, fu unita per volere del Governo senza essere stata consultata, alla ricca provincia di Novara; la Valsesia reclamava allora, e perdette immensamente, e Novara non si accorse di aver guadagnato, perchè ciò che era molto pei Valsesiani era assai poco per Novara. Si esaminino i bilanci relativi, si calcoli bene, e si vedrà la verità delle mie asserzioni. Ma vi ha di più. L'onorevole Barbavara non ha calcolato che la Valsesia è assai più vasta e popolata, le sue località sono di più difficile accesso, assai più pericolose che quelle della pianura di Biandrina, le quali non contano certo i dieci e fino i quindici morti ogni anno, come la Valsesia, per cadute in precipizi ed altro. Sì, o signori, la Valsesia paga ogni anno questo orribile tributo. Ella subisce questi incerti inevitabili per la necessità di affrontare quotidianamente l'orridezza e la scabrosità dei luoghi (*Bisbiglio continuo*), per cadute occasionate o dalla mancanza totale di strade o dalle pericolosissime pressochè tutte e disastrose esistenti. È vero però che tali in generale non sono le poche sue strade provinciali, le quali cominciate solo nel 1820 e proseguite fino adesso, in tutto non giungono a quattordici miglia piemontesi, e ciò nello spazio di trent'anni, il che fa meno di mezzo miglio per cadun anno.

La strada della Biandrina pericolosa? Che pericolo vi può essere in mezzo alla pianura? Forse le valanghe, gli scoscendimenti, le frane di scogli, di sassi, di arida terra, l'improvviso ingrossare dei torrenti, gli indispensabili e frequentissimi ponti di legno senza sponde, le continuate e dirette piogge e neviccate, i turbini, gli uragani di montagna, le inondazioni solite a danneggiare le strade della Valsesia? Le strade nella Biandrina non mancavano, erano comunali, è vero, e forse alquanto incommode, ma perchè quei ricchi comuni non farle riattare e mantenerle conservate in buono stato? Perchè non vi concorsero i privati colle loro ricche borse, anticipandone i capitali necessari i comuni con loro d'accordo, ed obbligandosi a pagare in proprio gl'interessi