

le dimensioni, le forme, le grandezze degli edifizii che sono state seguite per le strade reali.

Per esempio io ho supposto che nella strada della Cornice, ove naturalmente s'incontrano strettezze eccessive, si allarghi alquanto la strada, si compiano i muri di sostegno, si facciano ponti dove mancano, ma con misure moderate e convenienti per quel carreggio che non è grandissimo, e non lo diventerà mai, non essendo questa una linea di grandi comunicazioni.

Ma il milione che è necessario per compiere queste opere diventerà insufficientissimo se volete portare le vostre strade, senza distinzione, alla condizione delle strade reali; se volete dar loro otto o dieci metri di larghezza, come prescrive il regolamento per le strade reali, e se volete proporzarvi tutte le altre opere.

Lo stesso dirò per la strada della valle di Stura che va al colle dell'Argentera in Francia. Questa strada è certamente utilissima ed è reclamata istantemente dal Governo francese, perchè da Barcellona ha già cominciato con grande attività i lavori della sua strada che mette al nostro confine.

Noi abbiamo pure allestito un progetto con dimensioni e condizioni di opera moderata e limitata al vero bisogno di una buona e sicura strada.

Questo progetto è compiuto, e fu esaminato ed anche molto lodato per il carattere di economia con cui si è fatto. Ma se voi dite: anche questa deve avere le condizioni delle strade reali; se così dite per le strade che passano le vette delle Alpi, per esempio del Moncenisio, allora io vi chiederò due o tre milioni. E così dicasi delle altre strade.

Io dunque a questa seconda condizione non potrei aderire.

Dopo queste considerazioni fatte, prima sulle mutazioni portate dalla Commissione nel rispetto statistico di economia pubblica e nei riguardi amministrativi, e poi su quelle fatte nei riguardi dell'economia dell'erario, io dichiaro che non potrei accettare le mutazioni portate dalla Commissione, e quindi pregherei la Camera di prendere ad esame, anziché il progetto quale è stato modificato dalla Commissione, quello proposto dal Ministero, sul quale la Camera, fermi i principii che ho accennati e che credo essenziali quando si voglia congiungere l'utilità e la giustizia coll'economia, potrà proporre quelle variazioni che il giudizio di ciascun deputato e la cognizione del paese potranno suggerire.

Ma, lo ripeto, io credo che conviene nella discussione abbandonare per ora il progetto della Commissione ed attenersi al progetto del Governo, introducendovi quelle modificazioni, fossero pur anche di quelle fra le proposte dalla Commissione, che la Camera giudicherà necessarie.

(Il deputato Germanetti presta il giuramento.)

DEMARCHI. Signori, trattandosi di un progetto di legge sommamente importante per tutto lo Stato, siccome quello che mette in contrasto gli interessi di molte provincie, io non potrò a meno di occupare un po' lungamente il prezioso tempo della Camera. Confido tuttavia nella indulgenza dei miei onorevoli colleghi mentre svolgerò alcune considerazioni generali già da me toccate in altra circostanza, considerazioni che non potrei preterire senza credere di fallire al debito mio, tanta è in me la persuasione che noi versiamo in un sistema del tutto erroneo in fatto di strade reali, e che si deve andare ben riguardosi nel dare la nostra sanzione tanto all'uno quanto all'altro dei progetti che ci sono sottoposti dal Ministero e dalla Commissione.

Nella tornata della Camera del 16 maggio 1853, in occasione che si discuteva il progetto di legge presentato dal signor ministro dei lavori pubblici per la costruzione di una rete di strade nella contea di Nizza, io prendeva il primo la

parola per oppormi con tutte le mie forze a quella proposizione, ravvisandola contraria ad un'equa distribuzione del concorso del Governo nella costruzione delle strade provinciali, e nello stesso tempo io passava a biasimare il sistema generale dell'amministrazione delle strade che sacrificava molte provincie povere ad altre ricche e privilegiate.

Io diceva che il sistema delle strade reali era manifestamente ingiusto, perchè lo Statuto, dichiarando tutti eguali e soggetti alle medesime imposte, ne veniva per necessaria conseguenza che gli individui morali delle provincie erano anch'essi eguali dinanzi alla legge e dovevano essere tutti uniformemente trattati.

Ora, aggiungeva io, quale eguaglianza si può ravvisare fra le varie provincie dello Stato, quando le veggiamo soggette a trattamento sì diverso in fatto di strade?

Noi abbiamo parecchie provincie che si possono dire le più ubertose del regno, le quali hanno il privilegio di essere solcate da strade reali tendenti all'estero, mentre altre meno felicemente situate, lontane da queste così dette grandi arterie, e più povere di mezzi e di prodotti, non partecipano al privilegio delle prime.

Le provincie ubertose, quali sono, per esempio, quelle che occupano la ricca pianura sulle due sponde del Po, sono, io diceva, dotate di strade reali costrutte e mantenute a spese di tutto lo Stato, e godono del grandissimo vantaggio di essere, non solamente sollevate da una delle principali spese stradali, ma di poter consacrare i loro mezzi a procacciarsi di belle strade provinciali e mandamentali, invece che le altre provincie loro sorelle, povere per lo più per la loro posizione montagnosa, e che non possono sperare di essere provvedute di strade di ferro, concorrono a sovvenire le ricche, rimanendo poi sole a farsi le proprie strade, cosicchè il danno viene per esse ad essere doppiamente sensibile.

Infatti molte provincie, per lo più montuose, non avevano e non hanno un palmo di strada che sia a carico dello Stato, e conseguentemente hanno il peso di sopperire per la loro parte alla formazione ed alla manutenzione delle altrui strade reali, e rimangono condannate a provvedere alla meglio alle proprie strade provinciali, con la circostanza che queste vengono per la somma irregolarità del loro suolo ad essere di più difficile e dispendiosa costruzione, massimamente nei numerosi ponti che si debbono gettare sui frequentissimi torrenti che cadono dalle loro montagne, e per le continue devastazioni cagionate dalla rapidità e dalla violenza delle loro acque.

Per queste ragioni, che io riferiva in compendio, credeva di aver dimostrato quanta ineguaglianza, o, per dir meglio, quanta ingiustizia regnasse nel sistema nostro stradale, e come fosse da desiderarsi che esso scomparisse prontamente per dar luogo ad una sola classe di strade provinciali egualmente sussidiate dal Governo, non solamente con le 400,000 lire, che per quest'oggetto erano allora annualmente stanziato nel bilancio, ma eziandio coi fondi che rimarrebbero disponibili per la generalità dello Stato, togliendoli alla privilegiata manutenzione delle presenti strade reali.

Io dimostrava poi che l'iniziamento, anzi il rapido progresso delle strade ferrate costrutte a spese dell'erario o da esso garantite, accresceva a molti doppi l'ingiustizia che venivano a patire le provincie abbandonate a se stesse, e che, se prima vera una ragione di mutar sistema, si poteva ben dire che allora ve n'erano assai più, onde tutti i vantaggi non si riunissero in favore di poche provincie, mentre le altre non provavano utile diretto e soccombevano sempre a maggiori spese.