

il colle di Sestrières; ora il colle di Sestrières è alto niente-meno che 2069 metri sul livello del mare, cioè più alto del Moncenisio.

Ammettiamo pure che si possa fare una strada bene sviluppata per salire a così enorme altezza; ma, qualunque sia il sistema di queste pendenze, lo sviluppo che si richiederà sarà molto lungo ed esigerà certamente una spesa ingentissima di costruzione e, quel che più monta, di manutenzione; tutti sanno quanta difficoltà esige la manutenzione della strada del Moncenisio, e questo passaggio, ripeto, è più alto del Moncenisio di qualche decina di metri.

Io non so dunque comprendere come, traversata una catena delle Alpi, piuttosto che discendere per una valle continua, si voglia rimontare un'altra catena ancora più alta. Il passo del Monginevro è alto all'obelisco 1865 metri sul livello del mare; passato questo, ci accingeremo noi ad un altro passaggio che lo supera di metri 205. Mi pare che in queste condizioni topografiche non si possa assolutamente preferire il passaggio del colle di Sestrières alla discesa per la valle della Dora.

Quanto poi alle considerazioni economiche per le quali l'onorevole deputato dice che la provincia di Susa non sarà in grado di sostenere tanta spesa, io lo prego di osservare che è già stabilito nella legge che non le debba sopportare la sola provincia di Susa. Infatti quella strada, finché dura lo stato attuale di cose, è come provinciale, a carico dell'intera divisione di Torino. Ed io argomento dagli sforzi fatti l'interesse grande che la divisione vi aveva; essa non si è mai rifiutata a spendere largamente per quella strada. Anche di recente le rettificazioni delle salite presso Oulx costarono oltre 120 mila lire e si sono allogati fondi per rettificare un altro tronco di dispendio assai grave. Tutte queste spese sono sopportate dalla divisione.

Ma si dice: la divisione sarà sciolta nel nuovo ordinamento provinciale. Rispondo che la legge provvede stabilendo che si costituiscono dei consorzi; ed io non dubito che questi si formeranno in guisa da rendere alla provincia di Susa tollerabile la spesa che dovrà fare.

Quanto alla provincia di Pinerolo, che egli compiange perchè non le sono procurati vantaggi proporzionati, ripeto che il presente progetto di legge non è fatto per distribuire equamente i vantaggi a tutte le provincie, ma bensì per provvedere ai più pressanti bisogni, per fare le opere principali, metà a carico dello Stato e metà a carico delle provincie. Qui non si tratta di distribuire uniformemente una data somma; chè, se volessimo seguire questo principio, vi sarebbero ben altre provincie che potrebbero elevare richiami più fondati che non quelli della provincia di Pinerolo; la quale finalmente, fatta la strada ferrata da Pinerolo a Torino, ed essendo già reale la strada da Pinerolo a Fenestrelle, potrà benissimo far qualche sforzo per costruire la sua strada provinciale da Fenestrelle a Cesana. L'economia della manutenzione della strada altre volte provinciale che viene da Pinerolo a Torino sarà grandissima, ed è questo un vero beneficio che lo Stato ha procurato alla provincia colla costruzione della ferrovia.

Si dirà che la ferrovia venne fatta da una società. Rispondo che il Governo, per rendere possibile la costituzione della medesima, si è assunto l'esercizio per la metà degli introiti. Ora io ho ben la confidenza che questa metà degli introiti potrà, col volgere del tempo, essere sufficiente a pareggiare la spesa, ma certamente passeranno alcuni anni prima che ciò possa verificarsi; ed è appunto per questo che, se il Governo non ne avesse assunto l'esercizio, la strada ferrata di Pinerolo non sarebbe ancora fatta.

Egli dunque deve tenere conto del beneficio grandissimo che il Governo ha fatto in tal modo alla provincia di Pinerolo, e deve anche riconoscere che questa provincia, sollevata dal carico di una grave manutenzione, potrà benissimo essere in caso di costruire la strada del Sestrières; e se, come egli viene dicendo, questa strada (cosa di cui dubito assai) richiederà poca spesa per essere aperta ad un facile transito, questa sarà una ragione di più per riconoscere che non vi è bisogno di porre a carico dello Stato la nuova strada, il cui interesse è assai limitato e locale.

Una prova invece che gli interessi che si connettono alla strada di Susa sono assai più estesi l'abbiamo in ciò, che su questa strada si è già fin d'ora determinato non un effimero passaggio, ma un movimento continuo assai notevole, il quale, dacché è aperta la ferrovia di Susa, andò sempre gradatamente crescendo.

Il passaggio delle vetture e delle diligenze periodiche va del pari aumentando. Egli potrà assicurarsi che, per andare da Susa in Francia per la strada di Cesana, difficilmente si trovano posti. Io sono certo che queste vetture si moltiplicheranno, come aumenta il movimento di ogni maniera di traffico.

Per tutte le quali cose non posso rinunciare alla proposizione che ho fatta di dare la preferenza alla strada di Susa. Questa strada che, montando continuamente la valle, arriva a Cesana, e, passato il solo colle di Monginevro, giunge in Francia, non posso posporla ad una strada che, dopo avere valicata una delle grandi catene delle Alpi, deve poi, venendo di Francia, passarne un'altra per un colle che è di oltre 200 metri più elevato di quello attraversato prima.

PRESIDENTE. Il deputato Brignone ha la parola.

BRIGNONE. L'ora essendo tarda, tratterò brevemente la Camera. Dirò poche parole in appoggio della proposta dell'onorevole Tegas, e farò una breve risposta alle osservazioni dell'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Io prego la Camera di voler ritenere la vera condizione delle cose che io procurerò di riassumere e di ristabilire nel vero suo stato, giacché mi pare che il signor ministro abbia alquanto travisato l'aspetto della questione.

Nel principio del secolo attuale esisteva una sola strada, la quale metteva in comunicazione diretta il centro del Piemonte colla Francia; era la strada allora pur recentemente costruita, che, partendo da Torino per Susa, per il Moncenisio e la Savoia, metteva nel dipartimento del Rodano, facendo capo a Lione.

Il Governo francese, la cui dominazione in quel tempo si estendeva anche al Piemonte, volle avere un'altra comunicazione che mettesse in relazione diretta il dipartimento delle alte Alpi con Torino, ed ordinò la costruzione di una strada attraverso alle Alpi per il Monginevro. Questa strada, stata decretata, se non sbaglio, nel 1804, e costruita negli anni immediatamente successivi, parte da Briançon, che è sul limite del territorio francese, e discende a Cesana, che è sul limite del nostro territorio. Cesana è il punto cui convengono le due valli; la valle della Dora che discende a Susa e la vallée del Chisone che discende a Fenestrelle e Pinerolo. Fra queste due valli, i periti incaricati di studiare il progetto prescelsero la valle del Chisone, malgrado il colle di Sestrières di cui parlava il signor ministro.

Ora, io domando, perchè questi periti, che appartenevano a quel corpo di ingegneri stesso che ha tracciato e costruito le strade del Moncenisio e del Sempione e che erano quindi vere capacità in questa materia, perchè, dico, hanno essi prescelto la linea della valle del Chisone? Vi deve certamente essere stata una fortissima ragione.