

anche in quest'anno costantemente il passaggio sul medesimo, in caso, dico, che sia impossibile tale passaggio, il corriere prende la strada di Oneglia.

VALERIO. E questa strada di Oneglia, che io conosco, non è molto comoda; vi mancano i mezzi di trasporto; non essendo molto praticata, ed inoltre lunga. Egli è evidente che una comunicazione facile e pronta tra la provincia di Cuneo e quella di Nizza tornerebbe di grande profitto alle due provincie, e quindi anche allo Stato; ed è quello che si domanda, perchè i prodotti di Nizza portati rapidamente a Cuneo, e quelli di Cuneo portati rapidamente a Nizza, troverebbero vicendevolmente un grande smercio.

Vengo ora alla questione generale delle strade. L'onorevole signor ministro ha detto che le mie lagnanze sono esagerate. Voglia consultare l'opinione del paese, il signor ministro; voglia interrogare i sindaci dei villaggi di campagna, dei paesi dove non vi sono strade ferrate, e vedrà che io sono temperatissimo; che le lagnanze sono ancora più gravi. Egli diceva che le strade hanno dovuto, pel passato, subire un trasporto straordinario pella costruzione delle strade ferrate; ma io risponderò che le strade le quali sono in peggiore stato sono appunto quelle che non hanno nulla a che fare colle strade ferrate, che non hanno subito verun aumento di trasporto, che è proprio per negligenza e per incapacità di coloro che vennero preposti a sorvegliarle che il loro deterioramento ebbe luogo.

Venendo al caso che io ho indicato, il signor ministro mi disse che quello che fu praticato nella strada da me accennata, fu praticato anche in Francia.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io non ho vista quella strada; lo suppongo.

VALERIO. Io l'ho vista: e posso dire al signor ministro che si scavarono i fossi profondi per andare a distruggere quel fondamento che era stato posto alla strada: che non si trattava mica d'uno strato di grosse pietre, il quale fosse quasi a fior di terra, giusta il sistema delle antiche vie francesi, ma era quello strato profondo fatto alle nostre strade, dietro il nostro antico sistema, secondo il quale noi avevamo il vantaggio che, quand'anche fossero mal tenute, tuttavia erano sempre praticabili. Invece adesso, quando viene un po' di pioggia, la strada si fa così molle, che le comunicazioni diventano impossibili in quelle parti di strade, ed io non posso credere che questo sistema possa essere giustamente applicato.

Prima di farne parola, dubitando delle mie cognizioni tecniche in proposito, ne richiesi alcuni degli ingegneri più distinti dello Stato, e ad una voce mi dissero che quel sistema era pessimo, e che fra qualche anno saremmo costretti a rifare quanto ora si distrugge; perchè, come dico, non si tratta di strade giusta il sistema francese, le quali avevano un vero selciato sulla strada con sopravi poca ghiaia; dietro il nostro antico sistema, si scavava un fosso profondo, dentro cui si faceva un selciato di grosse pietre, su queste si metteva terra alta diverse oncie, e sulla terra si gettava per ultimo la ghiaia; così la strada diventava carrozzabile in qualunque tempo. Ora distruggendo questo selciato, il terreno rimane molle, e siccome le strade non si mantengono come in Lombardia, succede che le comunicazioni sono diventate incomportabili. Io so di paesi, a cui una volta si giungeva in tre ore, ed ora se ne richiedono sei o sette.

Domando se questo stato di cose sia da tollerarsi. Per conseguenza prego il signor ministro di voler consacrare una parte del suo tempo e della sua esperienza a questa questione. Mandi degli ispettori, straordinari ad esaminare in che modo sono fatti i lavori, ed io sono persuaso che troverà un rime-

dio, e farà sì che le strade se non diventeranno ottime, almeno ritorneranno come erano pel passato, ed io mi contento.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Laurenti.

LAURENTI-ROBAUDI. Io voleva presentare alcune osservazioni in risposta al signor ministro, ma l'onorevole Valerio mi ha prevenuto, ed io ne lo ringrazio.

Proponendo il perforo del Colle di Tenda, io credei di farlo nel momento più favorevole per ottenere sicura riuscita.

La pace testè segnata; il ritorno delle truppe dalla Crimea, che sta effettuandosi, e il rinvio di gran parte dei soldati alle case loro, permetteranno un'economia su quel bilancio, ed io credo che il miglior impiego a darsi a questi fondi sia appunto l'applicarli in opere di pubblica utilità, fra cui non posso a meno di annoverare questo traforo.

Il signor ministro promette di fare qualche cosa per queste comunicazioni fra qualche anno; io vorrei che questo anno non fosse troppo lontano, perchè io non so se il signor ministro sia informato di quanto gli accennai dei 500 e più metri che minacciano rovina. Questa è incontrastabile verità, e quindi fra non molto ci troveremo forse esposti a una totale separazione di comunicazioni tra Nizza e il Piemonte. Perlocchè rinnovo le preghiere che già feci.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Quaglia.

QUAGLIA. Ho domandato la parola per dare qualche spiegazione sul progetto di legge pel traforo del Colle di Tenda.

Nel 1831 essendo stato nominato relatore della Commissione che era incaricata di studiare quel progetto di legge, ne ho stesa relazione, ed ho concluso per la sua approvazione; ma essendo allora la Sessione della Camera verso il suo termine, quel progetto non ha potuto essere discusso. Nella nuova Sessione sembrava che le idee si fossero modificate riguardo all'utilità di questa strada, e ciò negli stessi deputati del contado di Nizza. Si erano fatti progetti di strade ferrate che si credevano possibili per congiungere il Piemonte col litorale verso Ventimiglia, ed altre per riunire Nizza alla provincia di Cuneo, per un'altra comunicazione più occidentale, se non erro, per la valle del Vesubia, per San Martino di Lantosca, che credevasi preferibile per molti riguardi. Si era nello stesso tempo stanziata la somma di lire 400,000 per migliorare le strade interne del contado Nizzardo, e si era ravvisato quell'altro passaggio per venire in Piemonte più utile e più comodo di quello del Colle di Tenda; poichè quest'ultimo avrebbe richiesto ingenti spese per le rapide salite e discese che nella valle del Roia conveniva superare. D'altronde, il progettato traforo del Colle di Tenda non avrebbe abbassato il passo, se ben mi ricordo, che di circa 200 metri, computati sull'altezza verticale di quella salita; e quella strada, sia attraverso il Colle di Tenda, sia nella valle suddetta verso Nizza, sarebbe stata sempre disastrosa per il carreggio, e per nulla paragonabile alle più dolci pendenze che a tempi attuali si fanno in qualsiasi nuova strada.

Il fatto quindi è che, sia il Ministero, sia la maggioranza della Commissione (di quattro contro tre) era ben disposto a sostenere e a riprendere il progetto di una tale opera, qualora gl'interessati di Nizza ne avessero con qualche parola dei loro rappresentanti riprodotta l'istanza, e dichiarato persistere nel ravvisare quell'opera un desiderio del loro paese; ma un tale appoggio essendo mancato, il Ministero e la Commissione non credettero dover riprodurre quel progetto. D'altronde, si considerò che il costo calcolato di oltre due milioni, era degno di tal considerazione per lo Stato, a non dovere insistere altrimenti.