

nardo, compreso fra Saint-Didier e la Thuille, punto dal quale muove il tronco della cui sistemazione ora si tratta. Quel progetto era sottomesso alla Camera, ed ebbe favorevole il giudizio di una Commissione composta degli onorevoli Bottero, Lovito ed altri, e ne era relatore l'onorevole De Vincenzi.

Quella Commissione, avendo trovato che le spese proposte dal Ministero erano alquanto ingenti, si era proposta di restringerne l'applicazione alle sole opere che fossero reputate indispensabili.

E nuovamente nella relazione dell'onorevole De Vincenzi troviamo che fra queste spese indispensabili figura fra le prime quella della strada da Saint-Didier alla Thuille. La relativa spesa calcolata in lire 461,144, venne autorizzata nella legge 17 maggio 1865, e ripartita sui bilanci 1865 e 1866, accennandosi però, nell'ultima colonna della tabella che sta annessa alla detta legge, anche al bilancio 1867 e successivi; con che evidentemente s'indicava che, dal momento in cui la strada si portava sino alla Thuille, località senza importanza, era naturale che dovesse prolungarsi pel breve tratto che occorreva a congiungerla con quella già sistemata sul versante opposto, ed era quindi naturale che si stanziassero poi le occorrenti spese.

E notate, o signori, che già la Savoia era stata ceduta alla Francia!

Ma non basta.

Io debbo richiamare l'attenzione della Camera sopra una speciale disposizione della legge sui lavori pubblici del 25 marzo 1865. Questa legge ha determinato all'articolo 12, che, in conformità delle norme ivi fissate, e nel termine di sei mesi dalla sua pubblicazione, il Governo del Re dovesse stabilire quale delle strade esistenti *od in corso di costruzione* rimanessero nazionali, e ne pubblicasse l'elenco da approvarsi per decreto reale, sentiti i Consigli provinciali ed avuto il voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato. In esecuzione di questo articolo, il Governo, con decreto reale del 17 novembre 1865, ha definitivamente stabilito l'elenco delle strade nazionali esistenti e di quelle che erano in corso di costruzione, e fra queste ultime figura precisamente la strada da Aosta in Francia pel Piccolo San Bernardo.

Dunque, a tutte le eccezioni che si fanno a questa legge, potrei, per dir così, opporre una questione pregiudiziale. Dal momento che la Camera ha consacrato con la legge sui lavori pubblici il diritto alla spesa di manutenzione e di sistemazione delle strade dichiarate nazionali; dal momento che, in base alla legge stessa, fu per decreto reale pubblicato nel tempo opportuno il relativo elenco, e vi sta compresa questa strada, rimane non solo un obbligo di buona fede, non solo un obbligo di giustizia, ma soddisfazione di un positivo diritto la prosecuzione della strada medesima.

Ora dunque, agli argomenti che sono stati dai miei colleghi addotti per dimostrare che questa strada non

è di alcun pericolo per le nostre relazioni estere, nè per la difesa dello Stato, e che la spesa sta nei limiti consentiti dalle nostre condizioni economiche, ho l'onore di aggiungere l'argomento che ho svolto, e prego la Camera di accettare il progetto di legge quale venne dal Governo proposto e dalla Commissione gradito.

ARRIVABENE. Sarò brevissimo perchè comprendo l'impazienza della Camera. Non entrerò nella questione di principio, giacchè vedo che, meno l'onorevole Amabile, siamo tutti d'accordo, e lo siamo sul principio che più strade ha una nazione, più mezzi ha per sviluppare le sue ricchezze.

Siamo ugualmente tutti d'accordo che, se domani fossimo in guerra con una potenza vicina (cosa la quale spero non avverrà mai), questa potenza vicina non avrebbe bisogno del passo del Piccolo San Bernardo per venire nella valle del Po.

Se mi sono indotto a chiedere la parola si fu per raccomandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici che, nella costruzione di queste strade, non si perda di vista il concetto che in un tempo non molto lontano si dovrà fare una strada ferrata da Ivrea ad Aosta.

Questa raccomandazione è, a mio avviso, tanto più necessaria in quanto che ho ragione di credere che al prolungamento della strada ferrata d'Ivrea si pensi seriamente e che si pensi precisamente di attuarlo con condizioni speciali, non solamente in ordine alla questione economica, ma eziandio in ordine a quel qualunque sistema che l'esperienza deciderà essere il migliore ed il più economico per varcare i luoghi montuosi, sistema da sostituire al troppo costoso dei *tunnels*. Intendo accennare al sistema Agudio, a quello del Fell, od a qualunque altro migliore che possa sorgere.

Ora, siccome io aveva l'onore di dire alla Camera, a me consta essersi già fatti degli studi, dei seri studi per applicare uno speciale sistema di ferrovia da Ivrea ad Aosta, e quindi mi permetto di pregare il ministro dei lavori pubblici a dare gli ordini opportuni perchè in questi lavori, che oggi noi votiamo, non sia dimenticato il concetto che questa strada dovrà forse un giorno, ed in un giorno molto vicino, essere congiunta alla ferrovia che da Ivrea andrà ad Aosta.

Fatta questa osservazione, io mi associo agli onorevoli proponenti della Commissione, e voto le spese che ci sono domandate.

AMABILE. Io non posso rimanere inerte sotto il peso di tanti argomenti contro il mio ordine del giorno; debbo un po' giustificarlo, e lo farò brevemente.

L'onorevole Berthea ha citato un diluvio di leggi, da cui risulta che noi siamo obbligati a costruire questa strada. Ma nessuno ha messo in dubbio ciò.

Io ho detto che tutti nella Commissione hanno sentito che un giorno o l'altro il Governo doveva costruirla, sebbene l'obbligo di compierla sia implicita-