

TORNATA DEL 18 MARZO 1851

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE PINELLI.

SOMMARIO. *Lettera della Commissione pel monumento di Carlo Alberto — Atti diversi — Seguito della discussione del bilancio passivo dei lavori pubblici pel 1851 — Approvazione delle categorie XVIII, XIX, XX e XXI — Proposizione sospensiva del deputato Bosso sulla categoria XXII, Strada reale di Nizza — Opposizioni del ministro pei lavori pubblici, e spiegazioni del relatore Buffa — Reiezione della sospensione ed approvazione dei cinque primi articoli di quella categoria — Ordine del giorno motivato del deputato Benso Giacomo sull'articolo sesto, riflettente i lavori per le gallerie sotto il Colle di Tenda — Opposizioni dei deputati Piccon, Deforesta, Ricotti e del ministro dei lavori pubblici all'ordine del giorno suddetto — Osservazioni dei deputati Jacquier e Michellini — Proposizioni sospensive dei deputati Spinola, Bosso e Bertolini — Osservazioni dei deputati Biancheri, Di Revel, Buffa relatore, e Mellana — Approvazione dell'ordine del giorno Bertolini per sospensione dello stanziamento della somma portata in quell'articolo — Comunicazione del ministro delle finanze di nomina a commissario regio del deputato Arnulfo per sostenere il bilancio passivo delle finanze.*

La seduta è aperta alle ore una e tre quarti pomeridiane.

CAVALLINI, segretario, legge il processo verbale della precedente tornata.

AIRENTI, segretario, dà lettura del seguente sunto delle petizioni:

3694. Quattrocentosettantanove abitanti di vari comuni della Savoia presentano una petizione conforme a quella segnata col numero 3656, relativa ad ottenere diminuiti i diritti di dogana.

3695. Quarantotto fabbricanti di tessuti in seta presentano alla Camera alcune osservazioni tendenti a far rigettare il trattato commerciale stipulato col Belgio.

3696. Il personale sanitario di Fossano

3697. » » » Cuneo

3698. » » » Boves

3699. » » » Chiusa

3700. » » » Demonte

3701. » » » Busca

3702. » » » Centallo

3703. » » » San Dalmazzo

3704. » » » Saluzzo

3705. » » » Caraglio

Aderiscono al progetto di petizione presentato alla Camera dalla Consulta medica centrale di Torino, per un miglior ordinamento ed una più equa distribuzione della tassa professionale.

3706. Vari possidenti di Cameriano chiedono che quel luogo colle sue frazioni di Ponzana e di Peltrengo, venga eretto in comunità separata; o quanto meno sia Cameriano designato come capoluogo.

3707. Centocinquantuno abitanti della provincia di Cagliari fanno osservazioni acciò non venga dalla Camera adottato il progetto di legge sul riordinamento dei Monti di soccorso, presentato dal ministro d'agricoltura e commercio.

PRESIDENTE. Il signor J.-J. Garnier, direttore della scuola speciale di commercio, di arti e manifatture e d'agricoltura a Nizza, scrive, annunciando l'omaggio alla Camera della sua opera intitolata: *Des falsifications des substances alimentaires et des moyens chimiques de les reconnaître.*

Gli esemplari trasmessi di quest'opera saranno depositati alla biblioteca.

LETTERA DELLA COMMISSIONE PROMOTTRICE DEL MONUMENTO A RE CARLO ALBERTO.

PRESIDENTE. La Commissione promottrice del monumento a Carlo Alberto scrive:

« Torino, 18 marzo 1851.

« *Illustrissimo signor presidente,*

« La Commissione che dal novembre del 1847 si è fatta promottrice della pubblica sottoscrizione pel monumento nazionale al magnanimo re Carlo Alberto, ha l'onore di rassegnare alla Camera dei deputati alcune copie de'suoi pubblici atti, ai quali va unito il suo voto per la scelta di un progetto pel monumento stesso, e della località ove questo debba essere innalzato.

« La Commissione, dopo avere esaminati i diversi progetti sinora presentati, ha creduto dover dare la sua preferenza su tutti gli altri a quello proposto in massima dal senatore del regno, marchese Roberto D'Azeglio, come quello che meglio risponde alle intenzioni dei sottoscrittori pel monumento stesso, ed alla più splendida, più nazionale, ed anche meno difficile attuazione del patriottico concetto, e mirabilmente si presta eziandio ad incremento delle arti belle, a grande ornamento della capitale, ed a solida conferma delle nostre istituzioni.

« La località indicata con questo progetto per l'erezione del monumento nazionale fra l'attuale Camera dei deputati, e il provvisorio quartiere de'granatieri, già guardie, presenta non pochi vantaggi che la Commissione enumerava nel suo voto motivato in favore del progetto D'Azeglio.

« Ed anzitutto, se allo scopo di far cessare il vandalismo che in pieno secolo XIX condanna ad una fatale distruzione i capolavori dell'arte raccolti nella regia galleria, vero tesoro della nazione, il Senato del regno venisse trasferito nel locale ora occupato dai granatieri, il monumento nazionale al re Carlo Alberto sorgerebbe, in conveniente e centrale posto, fra le Camere da lui create collo Statuto; così sarebbe evitato l'inconveniente che offrono gli altri progetti sinora presentati, di allontanare troppo dagli occhi del popolo il monumento che gli deve ispirare forti sensi ed amor di patria, il monumento della nazionale riconoscenza che debb'essere il palladio delle nostre libertà, innanzi al quale e principe e

popolo sempre più vivo sentiranno il sacro dovere di conservare e di difendere le istituzioni che dal magnanimo re ci venivano accordate.

« I giardini ora esistenti in quella località, utili a nessuno, dispendiosi fors' anzi allo Stato, si muterebbero, a pubblico beneficio, in una vasta piazza colonnata con galleria, che, destinata ad accogliere le statue dei più illustri figli della nostra patria, potrebbe col tempo e col concorso delle provincie addivenire il vero *Panthéon* della nazione.

« Nell'area maggiore del giardino che sta annesso al palazzo Carignano potrebbe sorgere, a spese e vantaggio delle finanze dello Stato, una vasta ala di fabbricato che, oltre ad una grandiosa sala per le sedute reali, e per le adunanze della Camera dei deputati, potrebbe contenere in un sol piano nuovi uffici per la Camera stessa, e disimpegnare ed aumentare considerevolmente i locali delle regie poste e del Consiglio di Stato, mentre al piano terreno potrebbe accogliere la tipografia della *Gazzetta Ufficiale* per la stampa dei rendiconti del Parlamento nazionale.

« Nel fabbricato provvisoriamente occupato dai granatieri già guardie, si potrebbe con non grave dispendio trasferire il Senato del regno, co'suoi uffici nel primo piano, l'amministrazione del debito pubblico sarebbe egregiamente collocata al piano terreno, mentre il terzo piano si potrebbe assegnare a conveniente sede dello stato maggiore generale dell'esercito.

« Per tutte queste ragioni la Commissione promotrice della pubblica sottoscrizione pel monumento nazionale al re Carlo Alberto, esaminata la questione sotto ogni rapporto politico, artistico ed economico, emise ad unanimità il suo voto pel progetto del marchese D'Azeglio, e spera che, per gli stessi motivi da' quali fu determinato questo suo voto, la Commissione creata colla legge 31 passato dicembre ad ogni altro preferirà questo progetto di nazionale monumento. Ella crede che ad indurre questa a tale scelta varrà pure la considerazione che l'esecuzione del progetto sovradicato può essere senza dilazione intrapresa per la parte puramente monumentale, e con ogni agio di tempo completata, a poco per volta, in ogni altra sua parte.

« Adempiendo a gradevole incarico affidatomi dalla Commissione col pregare la S. V. illustrissima di voler far conoscere alla Camera dei deputati le intenzioni ed i voti della Commissione stessa, rassegnandole ad un tempo copie di alcuni cenni dalla medesima pubblicati sul monumento nazionale, ho l'onore di professarmi con distinto ossequio. »

Questi esemplari saranno trasmessi alla biblioteca.

Pongo ai voti l'approvazione del processo verbale.

(È approvato.)

ATTI DIVERSI.

LOUARAZ. Voici une pétition des maîtres de forge et des autorités municipales des mandements de la Rochette et de Chamoux, au nombre de 40 signataires. Je vais la déposer sur le bureau de la Présidence, en priant la Commission qui a été nommée pour examiner les deux traités de commerce conclus avec l'Angleterre et la Belgique, de bien vouloir lui prêter toute son attention.

PRESIDENTE. Sarà trasmessa alla Commissione.

CADORNA. La Commissione incaricata dell'esame del trattato col Belgio e coll'Inghilterra avendo preso cognizione della deliberazione della Camera di commercio di Torino, ha trovato che questo documento meritava di essere stam-

pato, essendo di parere che esso avrebbe potuto portar luce nella discussione quando sia fatto di pubblica ragione.

Io pertanto propongo alla Camera la stampa di questo documento.

PRESIDENTE. Se non vi sono opposizioni, sarà decretata la stampa di questo documento.

(La Camera approva.)

BARRAVARA. Colla petizione 3706 diciassette contribuenti di Cameriano chiedono che quel luogo, unendosi le frazioni di Ponzana e di Peltrengo, venga eretto in comunità separata da Casalino di cui sono ora frazioni, e chiedono lo stabilimento del comune capoluogo in Cameriano.

Questa pendenza cominciò sin dall'anno 1839; già vi sono su tale oggetto quattro pareri, due del Consiglio provinciale di Novara dell'anno 1849 e del 1850; vi hanno pure due altri pareri del Consiglio divisionale di Novara, l'uno del 1849, l'altro del 1850.

I tre primi pareri sono uniformi, l'ultimo del 1850 del Consiglio divisionale è contrario ai tre precedenti. Se più si tarda, credo che sarà il caso di aver ancora degli altri pareri, e creando nuovi imbarazzi si protrarrà una pendenza già di lunga data; intanto i bisogni ed i diritti dei petenti stanno in sospenso.

Credo sia il caso di provvedere sollecitamente, e prego quindi la Camera a volersi compiacere di decretare d'urgenza questa petizione.

(La Camera dichiara l'urgenza.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO PASSIVO DEI LAVORI PUBBLICI PEL 1851.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione sul bilancio dei lavori pubblici.

Sul finire della tornata d'ieri il deputato Bosso aveva fatto la mozione che si soprassedesse alla votazione delle categorie che vengono oggi in deliberazione, finchè si fossero esaminati i progetti delle opere per cui si chiedono fondi nel bilancio stesso, ma la Camera non essendo più in numero, non si è potuto prendere deliberazione su questa proposta, intorno alla quale io accorderò quest'oggi al deputato Bosso facoltà di parlare.

BOSSO. Io crederei necessario che si sospendesse la discussione intorno a quella parte del bilancio dei lavori pubblici che riguarda le spese straordinarie, per gli stessi motivi che ho esposto ieri, cioè perchè non si lasciò tempo di esaminare i progetti delle opere nel bilancio proposte. Infatti ieri sera soltanto, ed alle ore dieci, io ebbi in comunicazione le carte che da parecchi giorni addimandava, e ognun ben vede come fosse impossibile prendere cognizione di progetti così colossali e di tanta importanza nello spazio di poche ore. Pregherei quindi la Camera a voler differire questo dibattimento, almeno sino a domani, oppure, se meglio credesse, sin dopo l'esame del bilancio dell'azienda delle finanze.

BUFFA, relatore. Prego la Camera di osservare, che se si vorrà sospendere la discussione di questo bilancio per esaminare tutti i progetti delle opere ivi descritte, non basterà ritardare nè di un giorno nè di due, e forse anche neppure di un mese, giacchè questo bilancio consta tutto di lavori per cui si richiedono dei progetti alle volte voluminosissimi, per esaminare i quali vi vogliono molti giorni. Quello che si dice per il traforo del colle di Tenda si potrà facilmente dire per qualsivoglia altro lavoro.

Se di ciascuno si domanderà che siano prodotti i progetti per essere esaminati dai deputati, e non so perchè non si potesse chiedere, ove la Commissione lo ammettesse per questo caso speciale, io non so quando si potrebbe votare questo bilancio. Faccio inoltre osservare che non è presente il ministro dei lavori pubblici, e che non sarebbe forse ben fatto il deliberare sopra questa proposta essendo egli assente.

PRESIDENTE. La proposizione del signor Bosso si estende a tutte le categorie che sono ancora da votarsi?

BOSSO. Si riferisce solamente a quella che riflette il colle di Tenda.

PRESIDENTE. Parmi adunque che intanto si potrebbero votare le categorie 18, 19, 20 e 21, su cui non cadono contestazioni, nel qual mentre giungerà il signor ministro.

BOSSO. Mi pare che sarebbe il caso di consultare la Camera sulla mia proposta.

PRESIDENTE. Come ho già spiegato la sua proposizione non si riferisce che alla categoria 22, e non mancherò d'interrogare la Camera intorno a questa quando la discussione cadrà sulla medesima, e quando si sarà potuto sentire il signor ministro, secondo le cui ragioni la Camera potrà decidere.

Frattanto metterò ai voti la categoria 18, *Strada reale di Milano*, portata dal Ministero e dalla Commissione nella cifra di lire 71,090.

La parola è al signor Simonetta.

SIMONETTA. Non è veramente su questa categoria che io intendo di parlare, ma sulle spese straordinarie; e per trattar di queste aspetterò che sia presente il signor ministro.

PRESIDENTE. Se nessun altro domanda la parola, porrò ai voti questa categoria.

BOSSO. Domando la parola.

In questa categoria vedo portata nel primitivo progetto la somma di lire 25,000 per argini ortogonali destinati a mantenere il corso del fiume sotto il ponte costruito sulla Sesia presso Vercelli. Vorrei sapere perchè il signor ministro, che giudiziosamente aveva classificata questa spesa fra le più urgenti, l'abbia poi ritirata spontaneamente; trattandosi di una spesa tendente a conservare un'opera così ragguardevole, io credo sia necessario sapere almeno qual sia la ragione che indusse il signor ministro a mutar consiglio a desistere dalla sua proposta.

BUFFA, relatore. La Camera non ignora che questo articolo a cui allude il signor Bosso, fu abolito dal ministro nelle sue modificazioni al bilancio; la Commissione si limitò a chiedere al signor ministro se egli credeva che, eliminando questa spesa, non ne sarebbe venuto qualche maggior danno alla strada di Milano, ed egli avendo assicurata la Commissione che ciò non poteva aver luogo, e che appunto aveva eliminata la spesa, perchè egli stimava che potesse differirsi senza inconveniente; la Commissione non andò ad esaminare nè il progetto nè altro, e si attenue alla dichiarazione del signor ministro, il quale, a parer suo, poteva più che niun altro portare intorno a ciò un retto giudizio.

PRESIDENTE. Porrò ai voti la riduzione del signor ministro, assentita dalla Commissione.

BOSSO. Almeno vorrei fare una riserva, tendente a che fosse inteso il ministro su questa spesa, che forse comparativamente ad altre dovrebbe essere di maggior urgenza.

PRESIDENTE. Ma poichè il signor ministro ha ritirata

la sua proposta, si può ritenere ch'essa non faccia più oggetto del bilancio.

Pongo ai voti la categoria nella somma proposta di lire 71,090.

(La Camera approva.)

Categoria 19, *Strada reale di Piacenza*, proposta dal Ministero in lire 65,315, e ridotta dalla Commissione di lire 60,000, e portata così in lire 5,315.

La pongo ai voti.

(La Camera approva.)

Categoria 20, *Strada reale di Francia*, stata portata in lire 120,150 62 in bilancio, quindi ridotta dal Ministero in lire 70,250 82, e mantenuta dalla Commissione in quest'ultima cifra.

Se niuno domanda la parola la pongo ai voti.

(La Camera approva.)

Categoria 21, *Strada reale di Genova*, proposta dal Ministero in lire 23,805 90, e ridotta dalla Commissione a lire 18,859 90.

Se niuno domanda la parola, la pongo ai voti secondo la proposta della Commissione.

(La Camera approva.)

Categoria 22, *Strada reale di Nizza*. Riguardo a questa categoria il signor Bosso fece un'istanza sospensiva.

Domando se tale istanza è appoggiata.

(È appoggiata.)

MICHELINI. Io propongo che si sospenda la discussione di questa categoria, almeno sin tanto che venga il signor ministro.

Quando esso ci avrà espone le sue ragioni, si vedrà se sia opportuno di sospendere più oltre la discussione della categoria stessa, ovvero di occuparsene immediatamente. Ad ogni modo io ravviso necessaria la presenza del signor ministro.

Voci. Bene! bene!

PRESIDENTE. Allora si potrebbe passare alla discussione delle altre categorie. (In questo momento giunge il ministro dei lavori pubblici)

Il deputato Bosso fece istanza perchè la discussione della categoria 22 fosse sospesa almeno per due giorni. Questa istanza fu appoggiata. Il deputato Michelini chiese la sospensione sin tanto che la Camera avesse sentite le osservazioni del ministro dei lavori pubblici.

Il signor ministro ha la parola.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io non conosco i motivi per cui si voglia sospendere la discussione di questa categoria, la quale non mi pare presentare condizioni diverse dalle altre.

Ieri la Commissione mi ha richiesto che le facessi tenere nella sera il progetto, io aderii a questa sua domanda, acciò i membri componenti la medesima ne potessero vedere i risultamenti, ho però sin da ieri osservato alla Camera che io non pensavo che la comunicazione di questo progetto alla Commissione potesse avere per iscopo un esame dettagliato del progetto, un'analisi teorica, una tecnica discussione del medesimo.

La Commissione nel richiedermi del progetto in questione, mi disse che quando glielo avessi rimesso ieri a sera, avrebbe avuto tempo sufficiente ad esaminare il merito e dedurne quelle conclusioni che avrebbero potuto servire ad illuminare la Camera in proposito.

Ho quindi aderito alla domanda della Commissione nella speranza che sarebbe per parte sua proceduta a quegli esami che essa credeva opportuni.

BUFFA, relatore. Siccome il signor ministro non era presente quando il deputato Bosso fece la sua proposta, egli non indirizzò la risposta a chi si doveva.

Egli muove rimprovero nella sua risposta alla Commissione; ma in ciò la Commissione non entra punto. Essa ha proposto che il traforo del colle di Tenda, sul quale appunto versa la presente questione, fosse approvato: altri sono di contraria opinione: questi però, o, per meglio dire, quegli che fece tale proposta, non fa parte della Commissione del bilancio.

Essa, ben lungi dal proporre alla Camera che sospenda la discussione di questa categoria, persiste nella sua prima sentenza.

Infatti il relatore non ha avuto dalla medesima alcun mandato per appoggiare questa richiesta del deputato Bosso, e si deve in conseguenza presumere che non ha mutato parere. Prego pertanto il signor ministro d'indirizzare la sua risposta al deputato Bosso, o al deputato Michelini.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Debbo far presente che, se ciascun deputato, intendendo fare studi particolari su questa o quell'altra categoria, avesse a chiedere che se ne sospenda la discussione e votazione, allora gli esami dei bilanci, che sono lavori già per loro natura abbastanza lunghi, verrebbero a protrarsi indefinitamente.

Io non veggio perchè, quando la Commissione ha maturamente studiato in tutti i suoi dettagli il bilancio, ed ha fatto la sua relazione, quando il Ministero le ha somministrato tutti i documenti ed atti che valgano ad illuminarla, possano individualmente i signori deputati richiedere di bel nuovo non solo un esame dei titoli e documenti del bilancio, ma eziandio un prolungamento di tempo per compiere questo esame.

Se il signor deputato Bosso, ed il signor deputato Michelini avversano l'ammissione della somma nella categoria in cui è stata portata, possono rifiutarla, adducendo le ragioni per cui opinano questo rifiuto.

MICHELINI. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MICHELINI. Voglio avvertire soltanto che io non ho veramente appoggiata la proposta del deputato Bosso, ma che proposi unicamente che si sospendesse la discussione fino all'arrivo del signor ministro.

PRESIDENTE. La parola è al signor Bosso.

BOSSO. Io avevo chiesto la sospensione per aver campo di esaminare questo progetto. Già dissi che non era mio divisamento di addentrarmi in un esame approfondito onde rispondere alle questioni tecniche, giacchè a ciò fare richiederebbono certamente e lunghe indagini e molto tempo; ma che desideravo almeno prender nozione del progetto, e della somma di cui trattavasi. La relazione del bilancio è stata presentata alla Camera venerdì sera, nè prima potevasi nemmeno presumere quali sarebbero stati i lavori approvati, quali quelli modificati od eliminati dal bilancio. Ora, da venerdì sera al giorno in cui si è portata all'ordine del giorno la discussione del bilancio dei lavori pubblici trascorsero solo due giorni di tempo; ed a me pare che quando, come io aveva addimandato contemporaneamente all'ordine del giorno di questo bilancio, si fossero comunicate anche le carte, delle quali era indispensabile aver cognizione, e per cui precedentemente aveva fatto istanza, o fossero esse almeno ventiquattro ore prima state comunicate, non era causa di dilazione alcuna. Giustizia voleva che si lasciasse tempo ai deputati di prender visione di un oggetto d'una proporzione tanto importante. Ma, come già dissi, di queste carte mi si diede visione

alle dieci ore d'ieri sera nella biblioteca della Camera, quando questa si chiudeva, e colla proibizione di non poter esportare nemmeno un foglio di carta, cosicchè fu d'uopo differire l'esame di esse sino a questa mattina.

Io rassegno alla Camera questa mia osservazione: ella deciderà, se vuole o no continuare la discussione, qualora si creda abbastanza illuminata.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Quanto al fissare l'epoca in cui debbasi discutere il bilancio, ciò si appartiene alla Presidenza della Camera. La Presidenza l'ha assegnata per quel giorno, ed io mi sono in quel giorno presentato per assistere alla discussione, nè credo che il porre all'ordine del giorno un bilancio od un progetto qualsiasi di legge per una determinata epoca possa esclusivamente dipendere dal desiderio dei singoli deputati.

Parmi poi che tutte le carte, titoli o documenti giustificativi degli stanziamenti fatti in bilancio sieno stati depositati presso la Commissione per un tempo più che sufficiente a mettere in grado chiunque avesse desiderato di particolarmente consultarli, di prenderne visione e di attentamente esaminarli, senza esser costretto a chiedere comunicazione di questo o di quell'altro titolo in occasione della discussione del bilancio.

BOSSO. Domando la parola.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Aggiungo poi che il signor Bosso domanda due giorni di sospensione, non già per fare un esame approfondito dei progetti accennati in bilancio, ma per vederli superficialmente, come egli stesso dice. Io non so in tal caso qual miglior frutto possa trarre da questo studio imperfetto; dice di più che li richiede anche perchè alcuni altri deputati possano averne cognizione; ma se questi signori desiderano occuparsi dei dettagli di tutti i progetti, io domando come sarà possibile proseguire ed ultimare la votazione del bilancio.

L'onorevole preopinante allega trattarsi di un progetto voluminoso; ma tutti i progetti di grande importanza sono voluminosi e complicati; nè saprei perchè quello di cui si tratta debba più specialmente esigere un particolare esame tecnico per parte di un deputato.

BOSSO. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Ha la parola.

BOSSO. Il signor ministro volle travisare affatto la mia domanda.

Qui non si tratta di due giorni per me, di due giorni per un altro deputato, e così dicendo per molti altri. Qui vi sono due opinioni: l'opinione che vuole, e quella che rigetta questo progetto; bisognava che queste due opinioni avessero campo di vedere il progetto. A questo tende la mia domanda; del resto la Camera deciderà.

PRESIDENTE. La parola è al deputato Benso.

BENSO GIACOMO. Io parlo sul merito, e solamente nel caso che la Camera non approvi la sospensione proposta. Intanto anch'io mi unisco al signor Bosso per chiedere la sospensione, essendochè ieri sera fu impossibile prendere ad esame questi documenti.

Quindi io unisco le mie preghiere a quelle del signor Bosso per ottenere che la Camera voglia sospendere la discussione di questa categoria: nel caso contrario mi riservo la parola sul merito.

MELLANA. Se non erro, veggio che la proposta di sospensione non sarà adottata. (Oh! oh!) Almeno mi sembra, ed a momenti vedremo se io mi sono bene o male apposto nel fare questo pronostico.

Intanto dico che io voto contro la sospensione; ma ove la sospensione non fosse adottata, non vorrei che da questo voto negativo nascesse in alcuno fuori di quest'Aula la credenza che con ciò siasi voluto disconoscere nei deputati il diritto (*Voci. No! no!*) di potersi fare comunicare dal Governo i documenti. (*Interruzione alla destra*)

Non intendo imporre la mia opinione a chicchessia, ma prego la Camera di lasciare spiegare il mio concetto. Io dico quindi che nel caso venga respinta la sospensione, che non si deve da ciò inferire che i singoli deputati non abbiano diritto di farsi comunicare quei documenti che credono necessari per illuminarsi nella discussione del bilancio e delle altre leggi.

Dichiaro quindi che io voto contro questa domanda, perchè credo che quei deputati i quali desideravano istruirsi sulle singole materie contenute nel bilancio, potevano prima d'ora fare domanda di quei documenti di cui credevano abbisognare, ed ove fossero stati loro negati o dal Ministero o dalla Commissione, allora era il caso di domandare alla Camera che facesse rispettare il loro diritto, che è incontestabile. Ma in questo momento che tutti aspettano la votazione dei bilanci che da alcuni mesi sono nelle mani dei deputati, non intendo come si potrebbe sospendere e differirne la discussione, solo perchè alcun deputato non si è anticipatamente istruito su quei punti intorno ai quali intende risvegliare l'attenzione della Camera; se ciò si facesse, certo si produrrebbe un cattivo senso nel paese.

Io voleva dare questa spiegazione al mio voto perchè non si creda che io volessi votare contro un diritto che ha ciascun deputato: ma voto contro la sospensione, perchè è colpa del deputato se non ha prima fatto valere un tale diritto; voto così perchè la discussione dei bilanci è talmente urgente da non potersi sospendere per ragioni individuali.

PRESIDENTE. Farò osservare al signor deputato Mellana che ogni deputato ha diritto di chiedere la comunicazione di un documento, ma che spetta alla Camera il decidere se si debba o no far luogo alla sua domanda.

MELLANA. Io ho detto che ogni deputato ha questo diritto: so che la Commissione ed il Ministero possono rifiutarsi; ma allora il deputato ne appella alla Camera, la quale sovraneamente giudica.

DEMARCHI. Io vorrei domandare alla Commissione se la somma di 274,500 lire...

PRESIDENTE. Vorrei prima porre ai voti la sospensione.

DEMARCHI. Io voleva domandare la divisione (*Parti! parti!*)

Vorrei sapere dalla Commissione qual somma delle lire 274,500 che veggonsi stanziata nell'intera categoria, sarà assegnata per il traforo del colle di Tenda.

BUFFA, relatore. È assegnata la somma che è inscritta sul bilancio, cioè lire 150,000.

DEMARCHI. La cosa essendo così, domando la divisione, cioè che si voti prima sui cinque primi articoli, e poi sul sesto separatamente.

PRESIDENTE. Il signor Demarchi farebbe un sottotendimento alla proposta del signor Bosso; egli vorrebbe che si sospendesse la votazione sull'articolo 6, mentre il signor Bosso vorrebbe che si sospendesse la votazione su tutta la categoria. Siccome quest'ultima proposta è la più ampia, essa deve avere la precedenza.

Io pongo dunque ai voti la proposta del signor Bosso che si sospenda la votazione su questa categoria sino a domani.

(Dopo prova e controprova la Camera non ammette la sospensione.)

Resta ancora a votarsi la proposta Demarchi relativa all'articolo 6 di questa categoria 22.

Domando se questa proposta è appoggiata.

(È appoggiata.)

Essendo appoggiata la metterò ai voti.

DEMARCHI. La mia proposta è relativa al porre in votazione i cinque primi articoli, i quali portano la cifra a lire 124,000.

PRESIDENTE. Dalle considerazioni fatte dal signor relatore non risulta che siasi fatta veruna riduzione sull'ultimo articolo, cosicchè rimarrebbe l'intera somma.

DEMARCHI. La Commissione avendo dichiarato che le lire 150,000 sono applicate all'articolo 6, ne viene che restano applicate agli altri cinque articoli le altre 124,500 lire.

BUFFA, relatore. La proposta della Commissione per questi cinque articoli può riputarsi identica con quella del Governo, perchè la riduzione di lire 50,000 sull'articolo 1 fu fatta d'accordo col Ministero stesso, avendo il signor ministro medesimo detto che questo articolo poteva ridursi a lire 50,000 senza inconveniente; rimane quindi...

PRESIDENTE. Mi perdoni, non può essere identica, perchè nel progetto del bilancio l'articolo 6 fu portato a 150,000 lire, e la cifra totale della categoria dopo le modificazioni fatte dal Ministero è di 304,500 lire; ora levandone 150,000 pel 6 articolo, la proposta del Ministero per gli altri cinque articoli resta sempre in lire 154,500.

PALECCAPA, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola per dichiarare solamente che questa partita nell'originario bilancio era portata a lire 180,000; io feci già da principio quella diminuzione, e poi ne ho acconsentita una seconda, in seno della Commissione, di lire 50,000. Non esiste in ciò apparenza di contraddizione; perchè la seconda diminuzione l'ho fatta dopo che era già stata stampata la prima modificazione.

PRESIDENTE. Pongo allora ai voti la proposta riduzione di lire 124,500.

(È approvata.)

BOSSO. Ora verrebbe la proposta fatta di sospendere la discussione su quest'ultimo articolo di questa categoria.

Voci. È già votato.

PRESIDENTE. Io aveva inteso che il deputato Demarchi volesse fare una proposta sospensiva di questo articolo, ma dopo le spiegazioni che ha dato, vidi che tale non era la sua intenzione.

Ora però, se il signor Bosso intende di proporre la sospensione, egli è in sua facoltà di farne la proposta.

BOSSO. Io desidererei che la Camera venisse maggiormente chiarita a questo riguardo, e perciò propongo la sospensione di questo articolo.

PRESIDENTE. Domando se è appoggiata questa proposta.

(È appoggiata.)

La metto ai voti.

Quelli che approvano la sospensione di quest'ultimo articolo, ed il rinvio di questa particolar discussione a domani, vogliono alzarsi.

(Non è approvata.)

Entra quindi in discussione quest'ultimo articolo.

La parola è al deputato Benso Giacomo.

BENSO GIACOMO. È ormai comune sentenza che il mezzo più diretto ed efficace ad ottenere il bene materiale dei popoli sia quello di facilitarne le reciproche comunicazioni. Le difficoltà dei trasporti sono ostacoli allo scambio della eccedenza dei rispettivi prodotti, e le maggiori spese che si richiedono per superarle, possono ravvisarsi come altrettante

tasse indirette che rendono senza pro più cara la sussistenza, mentre il trasporto, se accresce il prezzo delle derrate, non ne aumenta nè la bontà, nè il valore intrinseco.

Ogni lavoro adunque diretto a migliorare le comunicazioni si può ravvisare come una abolizione o diminuzione d' imposta, non a vantaggio soltanto del paese in cui si eseguisce, ma dello Stato in generale, anzi anche delle estere nazioni, perchè il beneficio di una minor spesa accompagna la merce sino al punto estremo nel quale va ad essere consumata.

Ma se queste teorie sono vere, è vero altresì che, nel decretare un'opera di tale natura, bisogna aver di mira il maggior vantaggio possibile, perchè il bene deve anche esser fatto bene.

Si vuol traforare il colle di Tenda per rendere più agevole la strada da Torino a Nizza. La prima indagine che si presenta spontanea alla attenzione della Camera si è quella, se quest'opera colossale meriti la priorità sopra tante altre che, per la ristrettezza dell'erario, dovrebbero restare indietro. Se risultasse che con diverse opere di urgenza maggiore e di spesa eguale, fra tutte si provvedesse meglio ai bisogni su vari punti dello Stato, non sarebbe legge di retta amministrazione il ritardare la prima?

Ma questo esame di confronto non si può fare al presente. Niuno ignora quante volte siasi lamentata in questa Assemblea la insufficienza della nostra legislazione in materia stradale, e come il ministro, pienamente convinto di questo, ci abbia più volte dato affidamento, che indefessamente lavora ad un nuovo, più ragionato sistema da presentarsi alle discussioni del Parlamento. Or bene, prima di questo riordinamento, finchè la pianta delle strade che dal generale vantaggio sono chiamate ad entrar nel novero delle strade reali, non è al completo, non pare nè conveniente, nè giusto intraprendere ingenti opere nuove, che, una volta principiate, occuperanno per molti anni le categorie del bilancio dei pubblici lavori. I bisogni di queste strade che meritano, ma non sono ancora dichiarate reali, non possono finora presentarsi al confronto con quelli delle strade che già lo sono, perchè non lice finora convertire a vantaggio delle medesime i fondi del pubblico erario; ma nol potranno neppur di poi, se fin d'ora, a favore delle attuati strade reali si aprono crediti ingenti con tratto successivo per gli anni avvenire.

Se io, per addurvi un esempio che dalla località non si allontana, vi dimostrassi che anche nell'interesse di Nizza è più opportuno del traforo di Tenda il pensare alla strada del litorale che mettesse Nizza in comunicazione colla strada ferrata di Genova, ove nella stagione piovosa il commercio è spesso interrotto dai torrenti, i viandanti non tanto di rado annegati, e sempre accompagnati dall'angoscia e dai pericoli, io non otterrò risultato alcuno, se prima non giudicaste questa strada meriti entrar nel novero delle strade reali.

A questi riflessi puramente sospensivi se ne possono aggiungere altri relativi all'utilità dell'opera stessa. La strada da Nizza a Torino può essere considerata in se stessa, od in comparazione con quella ferrata di Genova; sotto questo secondo aspetto pare che, essendosi spese somme ingenti per la strada ferrata, sarebbe conveniente di fare anche qualche cosa per Nizza, onde compensare questa città del danno che possa risentire il suo commercio per causa della suddetta strada ferrata. Quantunque io non parteggi la opinione che un nuovo mezzo di comunicazione attuato in un luogo qualunque possa mai rendere peggiore la condizione degli altri paesi, pure, per non addentrarmi in tale questione, mi contenterò di osservare, che non si può ottenere l'effetto se non si adoperano mezzi sufficienti. Ora il traforamento di Tenda

non potrà mai facilitare utilmente il transito da Nizza a Torino da invitare il commercio a sbarcare le merci a Nizza per farle giungere in questa capitale. Anzi, supposto che la strada ferrata di Savigliano si prolunghi sino a Cuneo, si verificherà questo fenomeno, che un collo di merce da Genova giungerà a Torino, e da Torino discenderà verso Nizza sino a Cuneo mediante quel prezzo con cui da Nizza lo stesso collo giungerebbe sino a Sospello, ancor molto lontano dall'apertura della progettata galleria. Anzi, io credo che, dietro il perfezionamento dei vapori ad elice, Nizza finirà con trovarsi più vicina a Cuneo quanto alle sue relazioni commerciali prendendo la via di Genova piuttosto che quella di Tenda, anche dopo il traforamento. E quando anche istituiti precisi calcoli vi fosse qualche divario, non sarà certamente mai tale da compensare gli interessi della spesa necessaria a quest'opera. L'unico mezzo adunque di restituire l'equilibrio antico fra queste due linee sarebbe di rendere ferrata anche quella di Tenda. E qui io non so se questo traforamento sia fatto nell'intendimento di facilitare col tempo la prolungazione della strada ferrata di Savigliano sino a Nizza. Sarebbe questa una cosa essenziale a sapersi, perchè la Camera potesse discutere la questione sotto questo diverso punto di vista.

Ma se, messo da parte ogni parallelo colla strada di Genova, si considera il traforamento di Tenda in se stesso e come una semplice amigliorazione della strada reale di Nizza, io trovo che non è usitato il fare di queste lunghe gallerie per le strade semplicemente carrettabili. Ciò deve provenire da due motivi: perchè, cioè, in primo luogo la ingente spesa non corrisponde mai al vantaggio che si può avere dal non dover salire alla cima del colle; ed in secondo luogo perchè nel far camminare lungo tempo gli uomini sotto terra colla lentezza dei carri e delle vetture non è nè salubre, nè sicuro, e può presentare inconvenienti non pochi.

Per superare le difficoltà che presenta il colle di Tenda nella comunicazione diretta tra il Piemonte ed il lido occidentale dello Stato, è voce comune in quei paesi che vi sia un'altra linea, la quale, lasciando la strada attuale a Limone, vi andrebbe a sboccare alla foce dell'Argentina presso Taggia, ove raggiungerebbe la strada litorale di Nizza.

Il Consiglio provinciale di San Remo nella sua tornata dello scorso autunno aveva a voti unanimi deliberato, che prima di prendere alcuna determinazione circa la strada di Tenda si eseguissero degli studi lungo questa linea dell'Argentina; ma il Consiglio divisionale di Nizza non lo permise. Questa stessa domanda viene ora fatta alla Camera da dodici municipi delle due provincie di San Remo e di Oneglia, con altrettante petizioni; e questo loro desiderio è altrettanto giusto, quanto è cosa prudente di esaminare bene e con maturità le cose quando si devono intraprendere opere così grandiose. È vero che l'onorevole collega Bosso ad istanza dei comuni si compiacque fare una passeggiata lungo la linea dell'Argentina: ma la sua non fu che una rapida corsa, diretta solo a vedere se conveniva domandare degli studi; e la sua relazione fu affermativa; egli trovò che questa linea meritava d'essere esaminata.

Dietro questi fatti, la Camera vede che non è possibile stabilire alcun confronto tra un'opera replicatamente studiata dal signor ingegnere Moglino, ed un'altra di cui altro non si sa finora se non che meritare di essere esaminata. Il parallelo adunque preteso farsi dalla Commissione è ancora immaturo, e per necessaria conseguenza inesatto. Si dice infatti nella relazione che questa strada dovrebbe passare due volte le Alpi e due volte l'Appennino. Il che non è possibile se si rifletta che da Limone tira direttamente al mare con meno

pieghe che quella che dallo stesso punto mette capo attualmente a Nizza, la quale è per conseguenza 41 chilometri più lunga; cosicchè anche partendo da Nizza e venendo lungo la strada del litorale sino alla foce dell'Argentina si risparmiano ancora due chilometri per giungere a Limone.

La relazione soggiunge che la linea dell'Argentina ha quattro salite e quattro discese, ed ognuno comprende che una strada in montagna non può essere piana; ma le salite non sono che due e due le discese, le quali possono rendersi molto dolci anche senza le immense spirali che si rendono necessarie per passar Tenda secondo i due progetti Moglino. Ma la Commissione non ha riflettuto nel sub parallelo, che l'ipotesi del progetto dell'Argentina ci conduce da Limone sino all'ido del mare, invece quello che vi oppone per contro non conduce se non che da Limone a Tenda, restando ancora per giungere al mare le aspre ascese e discese dei due colli di Bruis e di Braus, delle quali chi non conosce le località può vederne la descrizione nel *Viaggi in Liguria* di Bertolotti per farsene una giusta idea.

In senso di censura continua la Commissione a dire che nel progetto Argentina vi sono da fare 80 chilometri di strada nuova; 40 dei quali si svilupperebbero per luoghi deserti. Ma io trovo che questi sono veri vantaggi che arreca il nuovo progetto. Col progetto Moglino si spendono larghe somme per aver sempre la sola antica strada, se si vuole un poco migliorata; coll'altro se ne avranno due: l'antica e la nuova. Ed i siti deserti verranno presto popolati per causa di questa strada, e gli immensi territori di cui non si cava ora presso che verun vantaggio per mancanza delle comunicazioni, verranno resi a cultura, e lo Stato farà una vera conquista di territorio, migliore di quelle che si fanno col brande. Io qui avrei vasto campo a diffondermi sui vantaggi che risentirebbe l'agricoltura da questa strada; ma mi astengo per giungere più presto al fine del mio ragionamento. Vi accendo solo che fra i barchi che si incontrano ve ne ha uno che l'erudito Chabrol nella sua statistica del dipartimento di Montenotte dimostra col raziocinio delle cifre meritare da sé solo la spesa di una strada carrettabile.

Sono all'ultima obiezione della Commissione, il confronto della spesa dei due progetti. Quello di Moglino costava più di tre milioni e mezzo; dopo i ricami dei subcennati municipi ne sortì un altro che costerebbe meno della metà. Ecco già un grosso vantaggio di cui lo Stato è debitore a questi ricami. Io non so che dirvi sul merito di tali perizie; so che è opinione generale in quei paesi che questi tre milioni stiano atti soltanto a principiare l'impresa, o condurla al punto da dover poi essere spinto lo Stato a continuarla. Ma io lascio la cosa come è, non essendo competente a decidere in questa materia. Però non capisco con qual fondamento voglia farsi ascendere l'altro progetto a quattro milioni, tosto che non si è ancor fatto alcuno studio a questo riguardo. Se si calcola pressochè niuna spesa d'indennità di suolo, la facilità degli scavi, trattandosi la più parte di terra, la facilità dei versamenti delle materie, l'acqua, la pietra calcarea, l'abbondanza del legname tutto sul luogo, si vedrà che il prezzo di lire 50,000 al chilometro assegnato dalla Commissione è esagerato del triplo; e che si spenderebbe forse meno di quello che importa il solo secondo progetto Moglino. Non bisogna lasciarsi sgomentare dalle tre o quattro gallerie indicate dal signor Bosso, perchè esse potranno all'esecuzione convertirsi in semplici tagli; altro non trattandosi che di aprire alcune sottili creste che esistono nelle ascelle dei monti.

Ho finito; se non ho asserito dei fatti, anche quelli della Commissione non sono che asserzioni, e gli studi soli degli

uomini d'arte possono far conoscere la verità. Se prima di arrischiare una decisione vorrete ordinarli, seconderete i desiderii di varie popolazioni, ed agirete, per quanto a me pare, da uomini saggi e prudenti. Io vi propongo il seguente ordine del giorno:

« La Camera sospende l'allocatione dei fondi necessari per il perforamento del colle di Tenda, finchè il signor ministro non abbia fatto eseguire gli studi lungo la linea dell'Argentina, e presentato il nuovo elenco delle strade reali; e passa all'ordine del giorno. »

PRESIDENTE. Ha la parola il deputato Piccon.

PICCON. Se l'onorevole preopinante invece di domandare la rimozione della somma proposta in questa categoria, ed invece di proporre un ordine del giorno il quale torna allo stesso che ad un esplicito rifiuto, si limitasse a fare delle istanze per l'apertura di una nuova strada nella valle d'Argentina, io certamente non potrei che lodare la sua proposta, perchè sono convinto anch'io che quanto maggiori saranno le sviluppate comunicazioni tra le diverse provincie e la capitale, tanto maggiore sarà il vantaggio che ne risulterà. Ma io non comprendo in verità come l'onorevole deputato Benso nell'intento di far aprire la strada per l'Argentina, si opponga all'allocatione d'una somma destinata per un'altra strada; io gli domanderei per qual ragione egli non s'è opposto agli altri articoli della stessa categoria, in cui sono pure state portate diverse somme destinate appunto al miglioramento della strada da Tenda a Nizza.

Gli farò poi un'altra interrogazione: io gli domando se col suo ordine del giorno, cogli studi che pretende di far fare intorno alla strada dell'Argentina, intenda che la strada da Tenda a Nizza cessi di essere strada reale; giacchè attualmente questa strada è reale, e intanto che lo è, non veggo per qual ragione non si debbano dallo Stato fare che le spese che si reputano necessarie al suo miglioramento. Dunque io dico; faccia il signor Benso quante istanze vuole perchè si apra una nuova strada nella valle dell'Argentina, ma ora che stiamo votando una categoria riflettente una strada che la legge attuale ritiene come reale, non si opponga al miglioramento di essa strada.

Quando poi nella mente di taluno vi fosse il progetto di far dichiarare provinciale la strada per Tenda a Nizza, per darla preferenza a quella da Limone all'Argentina, io dico, in tale caso bisogna esaminare quale sia il rapporto delle popolazioni che si rinvergono lungo le due strade. Quali sono le popolazioni che possono ritrar vantaggio dalla strada mantenuta reale per la valle della Roia? A questo punto è necessario di far notare, che in sostanza non sono che alcuni comuni della vallata dell'Argentina che chiedono che si sospenda il perforamento del colle di Tenda, ma nella provincia di San Remo vi sono altri comuni, anzi interi mandamenti, i quali hanno un interesse grandissimo a che il traforo si eseguisca per il colle di Tenda; vi è il mandamento di Dobbè-acqua che si trova nella valle di Nervia, vi è tutto il mandamento di Ventimiglia, e questi due uniti assieme, bisogna dirlo, sono i mandamenti più importanti di tutta la provincia di San Remo, questi mandamenti hanno interesse a che la strada si conservi invece per la valle del Roia; ed io son certo che l'onorevole deputato Ricotti che rappresenta il collegio di Ventimiglia certamente sarà del mio avviso; mi rincresce pure che non sia presente l'onorevole deputato di San Remo perchè senza dubbio intenderemo dalla bocca del medesimo che la città di San Remo è più interessata a che la strada si continui per la valle del Roia piuttosto che venga ad aprirsi per la valle Argentina.

Ma del resto poi è cosa da notare, o signori, che i soli mandamenti della provincia di Nizza, che ritraggono grandissimo vantaggio da questa strada, pagano in contribuzione quanto paga l'intera provincia di San Remo, ed a questo proposito presi opportune cifre, di cui darò comunicazione alla Camera. Le contribuzioni prediali e personali di tutta la provincia di San Remo non ascendono che a lire 85,580. Le contribuzioni dei mandamenti di Tenda, di Sospello, di Scarena e di Cortes, che sono i mandamenti vicini alla strada regia di Tenda, pagano 84,659 lire.

Dunque bisognerebbe abbandonare questi quattro mandamenti e lasciarli senza strade di sorta, non facilitar loro ve- run mezzo di comunicazione, solo per favorire la strada di Argentina, nella quale vi è soltanto il mandamento di Taggia ed il mandamento di Triora, il quale ultimo non arriva neppure a 4 mila abitanti.

A parte poi gl'interessi di questi mandamenti che si trovano lungo la strada, domando io, ma qual è la distanza tra Nizza, capoluogo di divisione ed il torrente Argentina? Questa distanza io non l'ho bene calcolata, perchè quanto alla strada del litorale non si hanno documenti, ma credo che non vi sia grande differenza tra questa e la distanza che vi ha tra Nizza e il colle di Tenda; e allora domando io, quale vantaggio si farebbe al commercio di Nizza di obbligare le merci ad impiegare lo stesso intervallo di tempo che vi vuole per giungere alle falde del colle di Tenda, nell'altra strada solo per giungere fino a Taggia, e spendere poi un tempo molto maggiore per valicare i monti della valle dell'Argentina non meno aspri di quello di Tenda. E tutto questo per giungere dove?

Se la strada di Argentina giungesse in vicinanza di Cuneo nella vallata di Pesio, per esempio, la cosa almeno si capirebbe, ma si viene a giungere poi in sostanza sopra Limone, si viene a giungere nello stesso e medesimo colle di Tenda. E qui si dice, ma noi non domandiamo poi in sostanza niente altro che si facciano gli studi: a questo proposito è necessario di osservare che questi studi di confronto tra l'una e l'altra linea sono già stati fatti: il Consiglio divisionale di Nizza nel bilancio del 1849 stanziò appunto una somma per fare gli studi nelle valli della Roia, della Nervia e dell'Argentina. L'ingegnere che fu a ciò commesso non dubitò un istante che si dovesse preferire la strada di Roia.

Non si può poi contendere siano stati fatti degli studi maggiori. Dopo che l'onorevole deputato Bosso fece la sua relazione, l'ingegnere Moglino si occupò del merito delle osservazioni in essa presentate, e fece appunto il confronto tra l'una e l'altra linea. Io bramerei che la Camera conoscesse siffatta relazione, poichè da essa potrebbe scorgere se realmente gli studi siano stati eseguiti, e quale sia la facilità della millantata linea dell'Argentina.

Giova poi notare che nel Consiglio divisionale del 1850, essendosi da alcuni consiglieri domandata una somma per fare studi nella valle dell'Argentina, non colla mira di transitare le Alpi per quella valle, ma nello scopo di fare una strada che da Triora giungesse sino alla strada del litorale, fu anche in questo bilancio portata un'altra somma.

Io non mi farò a parlare del grande vantaggio che, come alcuni asseriscono, si potrebbe ricavare dalla strada dell'Argentina.

Debbo però richiamar l'attenzione della Camera sopra uno dei vantaggi di cui fece cenno l'onorevole deputato Benso.

Si è detto che giusta uno stampato del signor Chabrol vi esiste nella valle dell'Argentina una foresta di non lieve importanza, la quale meriterebbe da sè sola che si facesse una

strada. Ma io domando a questo proposito se i legnami di questa foresta si vogliono poi trasportare in Piemonte. Ognun vede quanto sia assurdo solo il pensarlo. Utile sarebbe adunque una strada da questa foresta al mare per facilitare il mezzo di trasporto del legname al mare onde imbarcarlo, ma per questo non è necessario che si facciano due trafori nella valle di Argentina; in questo non entra nè punto nè poco la questione che si sta agitando, la quale versa tutta nel vedere se debba o no essere allocata questa somma per un'opera così utile, quale si è quella del traforo del colle di Tenda.

Egli è vero che il signor deputato Benso ha anche avanzato, che stante la strada ferrata da Torino a Genova, riuscirà di poca utilità questo traforo; ciò vuol dire in altri termini, che la costruzione di questa strada ferrata deggia fare sì che si abbandonino tutte le altre strade, che si deggiano togliere tutte le altre vie di comunicazione: io ciò non credo, credo anzi che, giacchè si è fatta questa strada che riconosco utilissima per tutto lo Stato, si deggia procurare ancora di fare qualche vantaggio alle provincie, le quali sono sventuratamente situate in regioni, nelle quali non ponno trarne profitto da questa strada ferrata. Starà poi al traffico di sviluppare il commercio, e di ribassare il prezzo di trasporto in modo da facilitare il medesimo.

Del resto ho poi da avvertire, che la maggior parte delle merci che la provincia di Nizza prende da quella di Cuneo non vengono certamente da Torino, vengono dai paesi che si trovano ancora più in su della città di Cuneo, e sarà cosa molto difficile che queste merci siano per avviarsi verso la capitale per andare a Genova per poscia essere imbarcate. Noi crediamo che qualche vantaggio almeno ci risulterà dall'aprimiento di quella strada; che una tale opera sia indispensabile al benessere della nostra già troppo misera provincia, e che il Governo vi abbia un interesse politico grandissimo. Pertanto, senza inoltrarmi maggiormente a combattere tutti gli argomenti addotti dall'onorevole deputato Benso, mi oppongo a che venga accolto il suo ordine del giorno.

DEFORESTA. Io consento coll'onorevole deputato Piccon mio amico, che il deputato Benso involontariamente, ma compiutamente ha travisato la questione. Non si tratta di aprire una nuova strada reale la quale da Torino conduca a Nizza, o dirò meglio nella Francia meridionale, ma si tratta di riparare, di migliorare una strada reale che già esiste in quella direzione. È egli conveniente, è egli urgente di riparare questa strada? di migliorarla in modo che riesca agevole e praticabile in ogni stagione dell'anno? Ecco la questione che la Camera avrà a risolvere nella sua saviezza.

Invece di esaminarla sotto questo punto di vista, l'onorevole signor Benso proponeva che sia denegato, o per lo meno sospeso l'allocatione dei fondi che chiede il Ministero per riparare e migliorare questa già esistente strada reale, e che si facciano degli studi per vedere se possa costruirsi un'altra in altra direzione, in altra valle. Pare che questa domanda sia per lo meno straordinaria tanto che non debba occupare la Camera.

BENSO GIACOMO. Domando la parola.

DEFORESTA. La Camera non ignora che il cambiamento della direzione di una strada che esiste già da più secoli, è una cosa gravissima, una cosa che può portare inconvenienti della massima importanza, pregiudicare abitudini, e quei vantaggi che possono risentire le popolazioni; mi pare quindi che non si possa nemmeno pensare ad una cosa di tal fatta, se non vi sono motivi prepotenti, motivi gravissimi di utilità pubblica. Mi basterebbe di aver accennato questo argomento,

perchè fosse respinta la proposta dell'onorevole deputato Benso senza che sia d' uopo maggiore sviluppo.

Io voglio ammettere con lui, che sia, non dirò facile (poichè tutti già sentiamo quanto sarebbe impossibile di persuadere la Camera che vi sia facilità ad aprire la nuova ideata strada nella valle dell'Argentina), ma che sia cosa che abbia anche qualche probabilità di convenienza; ma dovrà perciò abbandonarsi la strada che esiste attualmente, la strada che, devo pur ricordarlo, è una delle glorie dei nostri sovrani, come lo attestano parecchie iscrizioni esistenti ancora lungo la medesima, per costruirne un'altra? La Camera certamente non sarà di quell'avviso.

Noterò inoltre, o signori, che questa strada reale, quando sia migliorata, come è nell'idea del Governo, e come anche lo domandano e la divisione di Cuneo e la divisione di Nizza, sarà una strada eminentemente strategica a cui si pensa da lungo tempo.

Questa strada, una volta che sia per mezzo della progettata galleria superato il colle di Tenda, può agevolissimamente continuarsi, seguendo la valle del Roia, fino a Ventimiglia, che tutte le persone pratiche affermano essere la vera linea di difesa pel Piemonte. Deve inoltre ritenersi che questa strada, seguendo la Roia, vi profitterà nello stesso tempo alle due provincie di Nizza e di San Remo: quando all'incontro se si facesse quella strada, seguendo la valle dell'Argentina, oltre agli inconvenienti tecnici, che saranno rilevati da persone più competenti, e specialmente dall'onorevolissimo signor ministro dei lavori pubblici, si avrebbe l'inconveniente di fare una strada nel solo vantaggio della provincia di San Remo. Dirò di più, come rilevava opportunamente il mio amico Piccon, che la provincia di San Remo non è nemmeno tutta d'accordo nel volere che la strada reale di cui si tratta si faccia passare per la valle dell'Argentina, ha un interesse appunto contrario, quello cioè che si lasci la strada reale di Nizza dov'è attualmente, ricostruendo soltanto in modo che seguiti la valle della Roia. Che se si vuole una strada centrale nella provincia, e specialmente nella ricca valle dell'Argentina, basta a tal uopo una strada che vada a congiungersi colla strada reggia da Torino al Varo, vicino a Tenda. Ed io debbo dichiarare alla Camera che in questo senso appunto nell'ultima Sessione del Consiglio provinciale di Nizza venne fatta una proposta da un onorevole membro di quel Consiglio, e che il Consiglio medesimo ha votato fondi per lo studio di quella strada provinciale.

Io non mi dilungherò maggiormente per combattere le opposizioni dell'onorevole deputato Benso, riferendomi per un di più alle maggiori osservazioni già fatte dall'onorevole mio amico.

Posto che ho la parola, farò un'osservazione in merito al progetto di legge del traforamento del colle di Tenda, anche per provocare una spiegazione dal signor ministro dei lavori pubblici.

Dalle carte che gentilmente egli ci ha comunicate, non che dal bilancio stesso, io ho rilevato che l'egregio signor ingegnere Moglino ha fatto due progetti per il traforamento del colle di Tenda, e che proponeva una galleria partendo da Limonetto, che è alla base del monte, ed un'altra alla Panice, che è all'incirca verso la metà dell'altezza del monte. Con molto accorgimento osservava il signor ingegnere Moglino che facendosi la spesa che richiede il traforamento del colle di Tenda, era necessario di farla compiuta ed in modo che essa potesse riuscire non solo praticabile in ogni stagione dell'anno, ma anche regolare, e, per quanto possibile, agevole sempre. Il signor ingegnere Moglino aveva riconosciuto

che onde ottenere l'uno e l'altro scopo era necessario che la galleria fosse aperta alla base del monte. Il suo progetto che era veramente commendevole, e lo ha detto lo stesso signor ministro nel suo bilancio, fu sottoposto al congresso permanente degli ispettori del genio. Il congresso permanente ha riconosciuto esatti e bene studiati ambi i progetti, ma non ha esitato a dare la preferenza a quello per l'aprimiento della galleria a Limonetto, cioè alla base del monte, riconoscendo almeno implicitamente, che questo è il solo che possa condurci ad ottenere e l'uno e l'altro degli scopi che si desiderano, viabilità ed agevolezza in ogni stagione dell'anno.

Il signor ministro stesso lo ha anch'esso approvato, giacchè nel bilancio propone la locazione della somma di lire 450 mila per dar principio al progetto dell'ingegnere Moglino, che richiedeva la somma di lire 3,600,000, e raccomanda di leggere la commendevole relazione di quell'egregio ingegnere.

PALEOCAPA, ministro pei lavori pubblici. Domando la parola.

DEFORESTA. Abbiamo però rilevato con qualche rincrescimento, e dirò anche con sorpresa, dalla relazione della Commissione, che posteriormente a tutto questo, dopochè l'ingegnere che ha fatto il progetto ha detto che doveva farsi la galleria alla base del monte, dopochè il congresso permanente aveva approvato e collaudato questo progetto, dopochè il signor ministro stesso lo aveva riconosciuto conveniente, lo stesso signor ministro ha poi creduto che debbasi invece eseguire l'altro progetto, vale a dire quello dell'aprimiento della galleria alla metà del monte, ossia alla Panice. Quale si fu il motivo di questo cambiamento? La Commissione ce lo spiega: il ministro si è in ultimo attenuto piuttosto a questo ultimo progetto per risparmio di spesa e di tempo. Io li esaminerò entrambi. Quanto alla spesa non voglio contestare, o signori, che quando sia possibile di fare economie in qualunque ramo di amministrazione, non esclusi i lavori pubblici, sia dovere del Governo e della Commissione di farle.

Io non contesterò neppure che nello stato oberato delle nostre finanze, noi dobbiamo alacramente ricercare ed adottare tutti i temperamenti che possono condurci ad un'economia. Però, nel caso attuale, mi pare che debba farsi eccezione a questo sistema; quando si tratta d'una spesa che non lascia conseguenza dopo di sé, facciansi pure le economie e risparmi, ma non si applichi questo principio a quelle opere che sono durature per secoli ed eterne, che non si eseguiscano che una sol volta, e che terminate non possono più andar soggette a variazioni; io penso che quanto a queste opere non sia nè opportuno, nè utile il fare delle economie. D'altronde, se si adotta il secondo progetto dell'ingegnere Moglino, cioè l'aprimiento della galleria alla metà del monte, noi avremo la strada praticabile in ogni stagione dell'anno; poichè io posso assicurare il signor ministro che le sue informazioni a questo riguardo non sono esatte, e che l'esperienza e la pratica ci accertano che in certi inverni più rigorosi la strada sarebbe, se non in tutto l'inverno, almeno per qualche tempo, impraticabile; e noi avremo fatto le spese per la galleria e per le strade adiacenti, e non conseguiremo nemmeno lo scopo di avere una strada praticabile in ogni stagione dell'anno. Ma voglio anche ammettere che queste informazioni che ho da persone che parlano per certo, sieno meno esatte, che forando il monte secondo progetto fissato, possa essere in ogni stagione dell'anno, ma quello cioè di renderlo più comodo.

quel complemento e quei miglioramenti a cui possa essere, per ogni eventualità, destinata a vantaggio della provincia di Nizza ed anche di tutto lo Stato, giacchè vi sarà sempre una salita e discesa considerevole nella tratta da Limone a Tenda. È cosa di fatto, o signori, che la strada di Torino al Varo può farsi senza alcuna salita o discesa, con un piano inclinato da Limone a Torino, altro piano inclinato da Limone sino a Nizza. Se però si adotta il secondo progetto dell'ingegnere Moglino, ne verrà che avremo sempre una salita e discesa, e dove l'avremo? l'avremo appunto al monte dove vogliamo fare una galleria; ma poichè si deve fare una galleria, quando vi è mezzo di avere quella strada piana, ossia con un semplice piano inclinato, facendo una galleria alla base del monte, perchè non adottiamo piuttosto questo progetto?

Prego inoltre la Camera a riflettere che, come diceva l'onorevole deputato Benso, questo sarebbe un lavoro grandioso, un lavoro colossale, il primo che s'incontrerà venendo dal mezzogiorno della Francia in Italia. Ora vorremo noi che, per risparmiare una somma anche di qualche considerazione, si faccia un lavoro che quando i forestieri lo vedessero, coll'innoltrarsi nell'Italia, avessero a dire: oh come è rincrescevole che si sia fatto un lavoro sì grandioso in modo sì infelice! Come, tanta grandezza e tanto ardimento, con tanta meschinità e parsimonia?

Aggiungerò poi ancora, che la difficoltà della spesa non si ravvisa sì grande, se si ha riguardo agli anni nei quali sarà ripartita; si tratta di tre milioni e mezzo a spendersi in 18 anni per vantaggio generale di tutto lo Stato e speciale di due cospicue divisioni; non sarà spesa eccessiva se si rifletta che quelle due divisioni concorrono in grande proporzione alle ingenti somme che si spendono per la strada ferrata di Genova, la quale, per essa, non avrà altro effetto che di rovinare il loro commercio.

D'altronde io dico, che, se allo stato attuale le nostre finanze sono oberate, è da sperarsi che non tarderanno a ristabilirsi e a divenire prospere, come lo desideriamo; quindi, siccome il signor ministro non domanda che una somma per ora di 150 mila lire per l'esercizio del 1851, sia che abbia ad eseguirsi l'uno o l'altro dei due progetti, il motivo di economia perde moltissimo del suo valore.

Quanto poi al risparmio del tempo, io noterò solamente che pel secondo progetto vi sarebbero 12 anni e mezzo per eseguirlo, e che pel primo, consta dal parere del Congresso permanente, che, sebbene a tenore del progetto Moglino sieno richiesti 18 anni, potrebbe però anche eseguirsi in 14 anni. La differenza non sarebbe adunque che di un anno e mezzo o due anni, e per questa differenza non mi pare che debbasi sì grandemente pregiudicare l'avvenire.

Signori, se noi adottiamo il secondo progetto, se facciamo la galleria alla metà del monte, non potrà mai più quella strada essere fatta in modo regolare, ed a poter adempiere allo scopo che ci proponiamo, ed alle eventualità che possono verificarsi col seguito, il bene che vogliamo fare diventerà un male irreparabile; signori, pensiamoci seriamente e facciamo in modo che i nostri posteri non abbiano a vedere questi grandiosi lavori come una cosa da lamentarsi, piuttosto che un oggetto di riconoscenza verso quelli che l'hanno attuata.

Io spero pertanto che la Camera, prendendo in considerazione questi riflessi, dal momento che non si tratta di aumentare lo stanziamento, vorrà esprimere il suo desiderio che sia adottato il primo progetto del signor ingegnere Moglino, invece del secondo.

PALEOCAPA, ministro per i lavori pubblici. Io risponderò

prima al signor Deforesta, sul punto per cui mi appuntò di contraddizione, per aver cioè iscritto, dice egli, nel bilancio la somma da me chiesta con applicazione al progetto di maggior costo, e proponendo poi l'altro progetto di minore dispendio.

Io non sono punto in contraddizione. (Udite! udite!)

Il bilancio, secondo il sistema finora praticato, venne compilato dall'azienda, la quale aveva ricevuto i due progetti in discorso dal signor Moglino, e qui debbo rispondere al signor Benso Giacomo, il quale allegò essere i reclami della provincia e del comune di Taggia che fecero por mano alla redazione del secondo progetto, introducendovi molte economie.

Questo non istà. Originariamente vennero fatti due progetti, i quali furono dall'azienda dell'interno sottoposti allo esame del Congresso permanente. È bensì vero che il Congresso permanente aveva scelto il progetto che importa maggior costo, e ciò per ragioni d'arte e per motivi di migliori condizioni che egli vi ravvisava, ma quando fu compilato il bilancio, il Ministero non aveva punto ricevuto i due progetti; esso non li ebbe che qualche tempo dopo. Io ritengo poi che il Ministero possa, principalmente nella parte amministrativa ed economica, e convenientemente anche in fatto d'arte esaminare e decidere quale fra i due progetti meglio convenga adottare, massime che non sarebbe vero che il Congresso permanente dichiarasse unicamente eseguibile e più conveniente il progetto più costoso del signor Moglino, ma dichiarava apertamente che entrambi i progetti erano bene e regolarmente compilati ed eseguibili. Esso poi preferiva quello di maggior costo, principalmente perchè una gran parte della maggiore spesa era destinata a fare lavori assai rilevanti per rettificare lunghissimi tronchi di strada. A tale proposito fo osservare che con questo principio si sarebbero potute proporre varie altre rettificazioni, e far ammontare la spesa ad una somma anche molto superiore.

Io però debbo far presente all'onorevole preopinante che il signor Moglino, presentando questi due progetti fatti con uno studio e diligenza non comuni, e redatti con una perfezione che gli costò sicuramente tempo e fatiche, presentando dico, questi due progetti, ha dichiarato che dava la preferenza a quello per cui si richiedeva una minore spesa.

Quanto alle difficoltà che, secondo la supposizione dell'onorevole Deforesta, s'incontrerebbero nell'esecuzione di questo progetto, io confesso di non conoscere d'onde esse derivino. Io rispetto le opinioni qualunque esse sieno, ma apprezzo più ancora la pratica esperienza di un uomo che non per mesi, ma per anni ha studiato quelle località e le conosce perfettamente.

Il signor Moglino ha dichiarato bensì che ascendendo l'altezza maggiore della Panice dalla parte di Limonetto s'incontravano difficoltà, ma siccome mercè le due gallerie si eviterebbero queste altezze, così egli venne ad assicurare che colla galleria della Panice la strada sarebbe riuscita di facile e comoda viabilità.

Queste considerazioni fatte da un uomo di arte (distinto qual è il signor Moglino, determinarono il Ministero a dare la preferenza ad un progetto anzi che all'altro, e ciò anche contro l'avviso del Congresso permanente, il quale però gli aveva entrambi approvati.

Altro argomento, oltre l'economia, vi fu per indurmi in questo avviso; la minor durata, cioè, del tempo necessario per l'esecuzione dell'opera. L'ingegnere Moglino ha dimostrato positivamente che il progetto di maggiore spesa avrebbe necessitato almeno 19 anni per essere eseguito.

Ora, quando si tratta di procurare un così grande van-

taggio al paese, io non vedo il perchè si dovesse preferire questo progetto ad un altro, il quale esigerà circa 10 anni di meno per esserè condotto a compimento.

Oltre a questo, si doveva ancora per mente ad un'altra considerazione, la probabilità, cioè, di riuscita nel lavoro. Nessuno può immaginarsi quali gravi difficoltà s'incontrino nel traforare un monte; nessuno certamente può prevederle ed appunto perchè è impossibile d'averè questa matematica certezza, trattandosi di scegliere fra due linee, è cosa di grandissima importanza, a fronte anche di altri vantaggi di minor rilievo, l'adottare quella linea di cui hassi maggiore prospettiva di sicura riuscita.

Una delle grandissime difficoltà a cui era d'uopo avvertire era che si doveva fare la strada in un monte costituito di strati essenzialmente schistosi, per cui si temeva per la posizione loro che vi fossero grandi sorgenti e scoli di acqua, e che questi si potessero incontrare di tale forza da opporre ostacoli gravissimi all'esecuzione della galleria. Ora vi sono dati per credere che per la galleria della Panice si procederà con una dolce salita dall'una e dall'altra parte: la punta culminante resta nel mezzo della galleria, con naturale pendenza che dà scolo spontaneo alle acque. Un altro argomento poi, ed essenziale a mio avviso, mi ha fatto determinare nella galleria della Panice, ed è l'esperienza a cui io mi attengo più che ad ogni ragionamento.

Nel secolo xviii, verso la fine, mi pare del 1770, furono fatti studi, i quali condussero fin d'allora gli uomini pratici a scegliere la linea della Panice, e non solamente si fecero progetti, ma s'intraprese il lavoro per modo che sono già aperti 162 metri di galleria, i quali danno la più sicura prospettiva di una buona riuscita dell'opera.

Generalmente è negli strati primitivi che s'incontrano degli ostacoli, che poi generano le frane; ma invece questa galleria di 162 metri già aperta, mostra evidentemente la buona natura della costituzione geognostica in cui si deve lavorare. Io non vedo adunque perchè si dovesse andare incontro a tutte le difficoltà, mettersi a tutti i cimenti per adottare la linea di Limonetto quando qui c'era e c'è tutta la probabilità di riescire senza difficoltà gravi.

Questi motivi tutti mi hanno indotto a preferire la galleria della Panice, e non so veramente se vi si sarebbe dovuto rinunciare per il solo riflesso di fare un'opera grande da essere poi ammirata dai forestieri, i quali ammirano, è vero, questi monumenti, ma disapprovano anche altamente che un Governo s'impegni in ispece eccessive senza alcuna buona ragione. Si vegga difatti il confronto dei due progetti; l'uno costa 3,600,000 lire, l'altro costa, compresi gli accessi alla galleria, 1,554,000, e dico compresi gli accessi, perchè questa galleria della Panice si trova appunto quasi in contatto colla strada attuale, tanto da una parte che dall'altra.

Dal fin qui detto deducesi anche che non mi sono contraddetto, ma quand'anche mi fossi contraddetto, sarei il primo a confessare che ho fatto male a scegliere la prima linea, e che, fattivi migliori studi, doveva scegliere la seconda, e non credo che alcun amministratore, dopo i motivi che ho adottati, quand'anche non avesse alcuna idea dell'arte avrebbe esitato a preferire la seconda linea. (Bravo!)

JACQUIER. J'entends parler contre le numéro 6 de la catégorie 22. Je ne crois pas en présence de la détresse, où se trouve le pays, et après les impôts que nous avons été obligés de voter, je ne crois pas, dis-je, que le Ministère puisse proposer sérieusement une dépense comme celle qui figure dans ce budget au numéro 6 de la catégorie 22.

Je crois que la somme contemplée dans ce numéro enga-

gerait notre avenir. A cet égard je ne puis m'empêcher de dire que si le Gouvernement croit que ce travail est absolument nécessaire, il peut en aliéner l'entreprise au lieu d'en grever le trésor. Je rappelle à ce propos que l'année dernière l'on a discuté la percée du Mont-Cenis; cette dépense fut repoussée en raison de son chiffre; par motif égal je ne saurais voir pourquoi nous adopterions la catégorie 22.

Le col de Tende ne doit pas être préféré au Mont-Cenis ou au petit St-Bernard.

Je sais bien que la percée du Mont-Cenis est un travail un peu plus grandiose, mais il pourrait bien se faire que ce projet eût été oublié dans les cartons du Ministère des travaux publics; c'est pourquoi il est important de le rappeler.

Je ne veux point méconnaître l'urgence qu'il y a de rapprocher Nice du Piémont, je crois même que des raisons politiques d'une grande importance se rattachent à cette question; mais je ne peux pas passer sous silence que ces mêmes raisons ont tout autant de valeur relativement à la Savoie que relativement à la province de Nice, et que du moment qu'on est dans le cas de faire une dépense pour faciliter les transactions commerciales avec un pays éloigné, il ne faut pas oublier les autres pays qui ont également besoin d'avoir des relations avec le Piémont, comme la Savoie, qui est dans le cas de demander qu'on perce les Alpes pour favoriser autant qu'il est possible ses relations avec les autres provinces de l'Etat.

Je me borne à ces simples observations parce que je crois que du moment qu'on entre dans une ligue favorable avec une partie éloignée de l'Etat, on ne peut, sans injustice, oublier les autres.

PALEOCAPA, ministro per lavori pubblici. Quello che ho risposto al signor deputato Deforesta, si riferiva esclusivamente alla preferenza fra i due progetti; e mi era necessario spiegarla per le dichiarazioni antecedentemente fatte dal signor deputato medesimo.

Adesso io farò un cenno sull'importanza che io attribuisco all'ammettere a cominciare questo lavoro.

Molte ragioni si sono dette pro e contro; ma mi pare che tutte queste ragioni tendano finalmente a favorire interessi locali; chi non vuole la galleria del colle di Tenda, perchè vuole andar girando sui monti fino a che si giunga nella valle dell'Argentina: chi non vuole la galleria del colle di Tenda, perchè vuole invece che si cominci un lavoro in Savoia, che è desideratissimo, e che io stesso proposi, poichè presentai una legge espressamente, quale non poté essere discussa dal Parlamento, e che prometto quando che sia di riproporre. Ma tutte queste ragioni, che in sostanza sono di puro interesse locale, che non meritano che loro si dia alcun peso, mentre non sarebbe giusto il dire: siccome si può aprire un'altra strada che costerà 4 o 5 milioni, così trascurate di aprir questa; siccome si può andar in Savoia spendendo 24 milioni circa per passare la catena delle Alpi con una strada ferrata, non pensate adesso alla strada di Nizza: io credo invece (abbandonando tutte le questioni locali, ed i confronti di questa con altre strade) che sia della più alta importanza di aprire questa strada.

JACQUIER. Je demande la parole.

PALEOCAPA, ministro per lavori pubblici. Io appoggio questa opinione a quegli stessi argomenti di vantaggio commerciale con cui il signor Benso invece tentava di oppugnarla; io l'appoggio a motivi politici essenzialiissimi. Io credo che uno dei lavori più desiderabili e più interessanti per il nostro paese si è di aprire la divisata galleria nel Colle

di Tenda, poichè così si metterà Nizza ed il porto di Villafrauca (che è un porto di grande importanza) in moltissima relazione colla capitale, mercè una comunicazione assai facile e sicura in tutte le stagioni dell'anno, che gioverà eziandio grandemente al commercio; la prospettiva poi del prolungamento possibile della strada ferrata da Savigliano fino a Cuneo, lungi che possa essere, come da altri è stato detto, un argomento per attraversare l'esecuzione di questa galleria, mi pare invece che sia un argomento per farla desiderare sempre più. Io ripeto che non veggio in quella strada altra grande difficoltà che il passaggio del colle di Tenda, e credo che sia difficile che si presenti una costituzione geografica così facile e così opportuna per passare la catena dei monti, come quella appunto del colle di Tenda.

Non vi è che un unico passaggio, e quindi si va dal versante del Po al versante del mare; poichè appena passata quella galleria, come altri rifletteva, si discende immediatamente e facilmente per la Roia fino a Ventimiglia.

Io sfido chiunque a trovare un passaggio per altre linee che abbia questa facilità.

Quella strada che nella valle dell'Argentina è desideratissima, sarà facile ad eseguire sin verso la cima della valle, e questo basterà per gl'interessi di quei paesi; ma che si debba di là montare su vette aride, e fare una strada lunghissima per siti asprissimi, non so comprenderlo, a meno che faccia impressione alla Camera l'argomento singolarissimo addotto dal signor Benso, il quale dice: è tanto più da farsi quella strada in quanto che è più lunga, epperò sarà più utile; ed inoltre, perchè passando per luoghi inospiti li renderà più popolati. Io non credo che questi luoghi debbano popolarsi per il passaggio di una strada che sarà impraticabile in una grandissima parte dell'anno; poichè per renderla praticabile per tutto l'anno, è certo che si dovrebbero fare delle spese tali da superare di gran lunga la somma di 4 milioni o 4 milioni e mezzo.

Del resto, ripeto che quanto agli studi ne sono stati fatti moltissimi, e che gli uomini più conoscitori del paese non solo non riconoscono l'opportunità di quella strada, ma ammettono che essa richieda una spesa superiore se non ai mezzi finanziari del paese, ma certo ai vantaggi che se ne potrebbero ottenere. Del resto, io ripeto, la strada di Nizza è una strada importantissima, siccome quella che, oltre di porci immediatamente in comunicazione col mezzogiorno della Francia, ci mette in comunicazione colla riviera di ponente e con quei paesi che vorrebbero insistere per fare una strada di lungo e penoso cammino, e quale tengo per fermo che non si eseguirà mai. La strada dell'Argentina è facilissima finchè si tiene in quella valle, ma questa facilità fa sì che il resto sia tanto più aspro e tanto più difficile in quanto che passa per frequenti alture e discese, cui conviene inevitabilmente assoggettarsi.

Io dunque insisto a che questa somma sia applicata ad uno dei lavori che tanto nell'interesse commerciale generale, quanto nell'interesse della civiltà, come per oggetto politico e militare, interessa moltissimo che venga intrapreso, quale è quello della galleria del colle di Tenda lungo la strada reale di Nizza.

Voci. Ai voti! ai voti!

MICHELINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola è prima al deputato Ricotti, poi al signor Michelini, indi al signor Bosso.

RICOTTI. Nell'appoggiare con brevi parole il progetto proposto pel perforamento del colle di Tenda, io non intendo di trattenerne la Camera su considerazioni tecniche, perchè

mi pare che essa debba attenersi agli studi fatti dalla Commissione e fatti dal Ministero, come da quelli che più direttamente e più giustamente possono procurarsi tutti i lumi in proposito.

Io non v'intratterò nemmeno degl'interessi locali. La Camera ha sentito dagli onorevoli deputati Piccon e Deforesta come altri di questi favoriscono, altri sono contrari al perforamento designato. Del resto si potrebbero opporre alle ragioni di alcuni comuni quelle di altri; per esempio, alle deliberazioni del Consiglio provinciale di San Remo si potrebbero opporre quelle più gravi dei Consigli divisionali di Nizza e Cuneo, ed ai progetti fatti dai privati i progetti e gli studi fatti d'ordine governativo per mezzo di pubblici uffiziali non solo relativamente alla valle dell'Argentina, ma eziandio comparativamente agli altri passaggi. Qui io porrò la questione nei suoi veri termini.

Lo Stato ha o no interesse ad aprire la strada più breve e sicura da Torino a Nizza? Questo interesse lo ha, ed è triplice: economico, imperocchè ben ritiene la Camera che le rapide comunicazioni facilitano il commercio e l'industria, e reca vantaggio non meno ai privati che al pubblico, ha inoltre un interesse amministrativo, perchè il Governo potrà più facilmente trasmettere i suoi ordini; lo ha finalmente politico e militare, come ben dimostrava testè il signor ministro. Ora quale è la via più breve, la più spedita da Torino a Nizza? L'onorevole deputato Benso ci diceva che forse la più spedita potrebbe ritenersi quella che per la riviera conduce da Nizza a Genova, quindi a Torino. Io son ben lontano dall'oppormi a che dal Governo si facciano gli studi necessari per far ristorare la strada da Nizza a Genova, ed anzi esprimo il mio desiderio affinchè il Governo se ne occupi, e procuri che essa sia quanto prima dichiarata regia, e vi si applichino a perfezionarla fondi anche dello Stato, come ad una strada la quale importa non solo a provincie isolate, ma a tutto lo Stato grandemente.

Ma mi permetta la Camera che non mi ponga nemmeno a combattere l'idea che la via da Nizza a Genova e da Genova a Torino possa essere più comoda e spedita di quella che conduce direttamente da Nizza a Torino. Basta dare un'occhiata alla carta, basta riflettere allo spazio doppio per l'una, per quanto concorra ad abbreviarla il vapore, basta infine considerare il perditempo che necessiterebbe il molteplice carico e discarico delle merci.

Restano adunque due vie, la via per l'Argentina e la via pel colle di Tenda. Ci dimostrò il ministro come questa è più economica, più breve e più sicura dell'altra, e spero che la Camera, continuando a dimostrare verso il signor ministro, che così saviamente regge l'amministrazione dei lavori pubblici, quella confidenza che finora gli ha dato, si atterrà alle proposte corroborate da studi tecnici, ed alle conclusioni della Commissione.

Io poi non comprendo come l'onorevole Jacquier, ragionando contro l'adozione di questo progetto, l'abbia additato come una preferenza che la Camera farebbe per Nizza. Permetta l'onorevole Jacquier di fargli osservare che prima che sorga una preferenza bisogna che vi sia stata un'eguaglianza. Ora questa eguaglianza non v'è. Da Torino alla Savoia vi è una strada ottimamente tenuta in tutta la sua estensione e praticabile in tutte le stagioni; da Torino a Nizza sgraziatamente non esiste.

Ora dunque l'eguaglianza non esiste assolutamente. Che cosa propone il Governo? Il Governo propone un lavoro indispensabile, affinchè la strada reale da Torino a Nizza sia ridotta ad uno stato conveniente, simile a quello in cui è la

strada reale da Torino a Ciampieri, dunque non vi ha luogo a preferenza: la preferenza (ed il signor Jacquier ben lo sa) quando sorgerebbe? Quando il Governo venisse qui innanzi al Parlamento a chiedere dei fondi per aprire una strada di ferro da Torino a Nizza: allora vi potrebbe essere una preferenza, in quanto che una strada di ferro sarebbe un vantaggio aggiunto per Nizza, mentre non lo sarebbe per Ciampieri.

Ma io rammento, e forse l'onorevole Jacquier si ricorderà, che la Camera ha già votato un ordine del giorno, mediante il quale il Governo veniva impegnato a non presentare più nessun altro progetto di legge per istrade di ferro prima di presentarne quello che congiunga il più prontamente possibile la Savoia al Piemonte.

Io affretto con i miei voti il momento in cui questo progetto compatibilmente colla situazione finanziaria dello Stato e coi mezzi che l'arte insegna, possa venire eseguito. In conseguenza io non posso sicuramente assentire all'ordine del giorno proposto dall'onorevole Benso, affinché si sospenda l'allocatione di questa spesa.

Io non credo che si abbia a sospendere, massimamente avuto riguardo all'importanza ed all'urgenza dell'opera. Questo lavoro è urgente, in quanto che certamente è uno dei primi bisogni dello Stato il congiungere provincie tanto importanti e segregate tra di loro.

Il lavoro esige una lunga opera, e appunto per questo io credo che sia indispensabile di porvi mano quanto prima. Tanto è più lunga l'opera, altrettanto più presto essa esige di essere intrapresa, onde più presto sicuramente possa essere attuata.

PRESIDENTE. La parola è al signor Michelini.

Voci. Ai voti! ai voti!

MICHELINI. Se si domanda la chiusura, parlo contro la chiusura. (*Risa generali*)

Due sono le quistioni che si agitano in ordine a quest'articolo della categoria 22. La prima è relativa all'ordine del giorno proposto dall'onorevole deputato Benso, col quale verrebbe sospeso lo stanziamento delle lire 150,000 che furono dal Ministero richieste. L'altra questione sta nel vedere a quale delle due gallerie proposte dall'ingegnere Moglino si debba dare la preferenza.

Non dirò lunghe parole sulla prima questione, dacchè vedendo che i deputati di Nizza preferiscono il perforamento del colle di Tenda ad una strada per intero nuova nella valle dell'Argentina, debbo inferire che il perforamento debba a questa strada anteporsi, imperocchè quei deputati non hanno altro interesse che quello di giungere alla capitale il più presto ed il più facilmente che sia possibile. Ora noi dobbiamo avere in mira di fare una strada che ci conduca a Nizza, e non una strada che ci conduca a Taggia; dico a Taggia, perchè qui non trattasi nemmeno di San Remo o Ventimiglia, avendo inteso che il deputato di quest'ultima città preferisce anch'esso il perforamento del colle di Tenda alla strada per la valle dell'Argentina, perchè egli sa che col tempo si farà la strada lungo la Roia, onde evitare i due altri colli che rimangono per giungere a Nizza.

Mi soffermerò un po' più a lungo sull'altra questione. Trattasi di vedere quale delle due gallerie sia da preferire.

Prima di tutto giova ristabilire i fatti. Se di essi ho potuto farmi un'esatta idea, mercè un rapido esame dei documenti che accompagnano quest'articolo di bilancio, io credo che l'ingegnere Moglino ha bensì presentato distinti progetti per due gallerie da farsi, l'una cioè per la valle della Panice, e l'altra per la valle di Limonetto, ma egli conchiudeva doversi

preferire quest'ultima benchè più lunga, e per conseguenza di maggiore spesa.

I lavori del signor Moglino vennero al congresso permanente, e fu incaricato di riferire sui medesimi il cavaliere Carbonazzi, il quale conchiudeva anch'egli doversi dare la preferenza alla galleria per Limonetto a vece di quella per la Panice. Se potessi leggere alla Camera questa relazione, essa rimarrebbe convinta dalle ragioni che vi sono esposte.

È vero che il signor ministro dei lavori pubblici, mosso dal cattivo stato in cui sono al presente le nostre finanze, suggeriva al signor Moglino di esaminare l'altro progetto, accompagnando col suo suggerimento con altri di minor momento, come di diminuire la larghezza della galleria. Il signor Moglino in seguito a quest'eccitamento dovette cedere, come si cede ad un ministro, ma rispondendo faceva tuttavia vedere che era sempre preferibile la galleria più lunga, quella cioè per Limonetto.

Io sono dell'opinione del signor Moglino, e non m'allontana dalla medesima la spesa maggiore che si richiede. Se si trattasse di cosa da farsi attualmente, vale a dire se si domandassero pel bilancio del 1851 3,600,000 lire invece di un milione e mezzo, io stesso allora voterei per la galleria più corta e di minore spesa, ma qualunque sia la galleria che si costruisca, la domanda per quanto riflette il bilancio attuale non è che di 150,000 lire. Il resto verrà poi col tempo, ed è da sperare che col tempo si miglioreranno le nostre finanze, ma frattanto non si deve pregiudicare un'opera che è della massima importanza, che deve recare la vita a tutto l'alto Piemonte ed al contado di Nizza per un'economia futura, per un'economia che i nostri posteri forse ci rimprovereranno. (*Oh! oh!*)

Sì, o signori, perchè la differenza tra la galleria più bassa e quella più alta è notevole quanto ai risultamenti. Se si perfora il colle di Tenda alle falde del medesimo, quando col tempo si aprirà una strada lunghesso la Roia, si avrà un piano inclinato da Torino fino alla galleria, ed un altro piano inclinato dalla galleria sino a Nizza: di modo che non vi saranno più salite propriamente dette.

Inoltre uno degli inconvenienti maggiori che presenta attualmente il colle di Tenda, si è quello che non si può passare durante la cattiva stagione a cagione delle nevi; ebbene se voi preferite la galleria alle falde del colle, evitate questo inconveniente, laddove non lo eviterete cominciando l'apertura della galleria nella valle della Panice, perchè in questo caso bisogna salire tant'alto, che s'incontrerà quella grande quantità di neve che impedisce ora il passaggio durante l'inverno.

Nulla più dirò della questione considerata dal lato tecnico, riferendomi a quanto è stato detto. La considererò bensì dal lato della giustizia, e così risponderò ed agli oppositori di questa spesa, ed a coloro che vorrebbero ridurne la somma. Riguardo alle opere pubbliche i Governi possono appiarsi a due sistemi, quello cioè di abbandonare l'esecuzione ai privati, individui, o società; l'altro sistema è quello che i Governi eseguiscano egli stessi le opere di cui si tratta.

Io confesso schiettamente che preferisco il primo; ma siccome le cose non si vogliono attuare se non gradatamente, così si rassicuri il signor ministro dei lavori pubblici che io per ora non intendo proporre l'abolizione del suo Ministero. Dico bensì che nel primo sistema, vale a dire quando le opere si fanno da società private, si deve lasciare all'arbitrio delle società stesse il fare quelle opere che più credono opportune, e farle dove e come credono di maggior utilità, perchè quando vi sarà l'utilità delle società, vi sarà pure l'utilità del

pubblico. Ma nell'altro sistema, quando il Governo fa queste opere, allora esso debbe considerare che alla loro esecuzione somministrano fondi i contribuenti di tutto lo Stato; e per conseguenza il Governo debbe rifondere su tutto lo Stato quel danaro che dallo Stato stesso riceve. Ora osservi la Camera che la strada dalla capitale a Nizza era una volta una delle principali dello Stato, perchè allora il porto di Nizza era l'unico che avesse il Piemonte. Poesia per l'aggregazione del Genovesato al Piemonte, e per l'apertura delle varie strade che si sono fatte dal Piemonte al mare, vale a dire quelle che da Mondovì tendono ad Oneglia, Albenga e Savona, decadde quella strada, decadde i paesi che si trovano lungo la medesima, cioè il contado di Nizza e la divisione di Cuneo.

Si profusero danari per la costruzione di quelle strade, se ne profondono per la costruzione della strada ferrata di Genova, e bene sta; ma non si risparmi, per Dio! una spesa infinitamente minore per sollevare una parte grandissima dello Stato dalla miseria in cui essa è per cadere, se non vi si pone rimedio.

Siccome poi mi sta sommamente a cuore che si eseguisca la galleria di Limonetto anzichè quella della Panice (perchè non bisogna solamente pensare al presente, ma ancora all'avvenire), così per timore che la maggiore spesa allentanti la Camera dal preferire la galleria più vantaggiosa, io invito il ministro ad esaminare questo progetto, vale a dire se non sarebbe opportuno di concedere all'appaltatore che aprirà la galleria per Limonetto il diritto di rimborsarsi di una parte della spesa mercè un pedaggio da esigersi per un numero d'anni da determinarsi...

PALEOCAPA, ministro per lavori pubblici. Domando la parola.

MICHELINI. Con questo sistema si avrebbe quella galleria che credo sia da preferirsi all'altra, e nel tempo stesso non sarebbero di troppo gravate le finanze.

Per tutti questi motivi voto contro l'ordine del giorno proposto dall'onorevole deputato Benso, ed a favore dello stanziamento di lire 150,000, ma non vorrei fosse fin d'ora pregiudicata la scelta della galleria.

PALEOCAPA, ministro per lavori pubblici. Ho chiesta la parola, prima di tutto per rettificare un'idea, al che non riuscii rispondendo al signor Deforesta, ed è che non sussiste che fra i due progetti il signor Moglino preferisse quello di Limonetto; il signor Moglino (può attestarlo la Commissione) ha scelto quello di Panice, ed ha addotto per questa sua preferenza giusti e fondatissimi motivi; è vero, ripeto, che il Congresso permanente preferiva l'altro, ma io, per considerazioni che non credo di dover ripetere onde non annoiare la Camera, ho creduto di dovermi attenere al primo.

Quanto poi all'argomento addotto dal signor Michelini che facendo la galleria di Limonetto, per diminuire la spesa si potrebbe stabilire un pedaggio, risponderò con rapportarmi a quanto ho detto per provare che non solo l'economia non fu l'argomento unico, ma nemmeno il principale che m'abbia determinato a preferire la galleria della Panice; parlai del tempo da impiegarsi nella sua costruzione, della prospettiva di sicura e di facile riuscita; ma, rispetto al pedaggio, osserverò che il signor Michelini si mette in aperta contraddizione coi suoi larghissimi principii in favore del commercio, poichè se si vuol fare questa strada, si è appunto per facilitare i trasporti da Nizza a Torino. Ora, se s'impone un pedaggio di qualche entità, si verrà a scemare una gran parte dell'utile che il commercio si può ripromettere da questa strada. Se poi verrà stabilito un pedaggio tenuissimo, non sarà al certo sufficiente per compensare le spese incontrate.

MICHELINI. Domando la parola.

PALEOCAPA, ministro per lavori pubblici. A questo proposito io ricorderò alcune disposizioni per facilitare il commercio date anni sono dal Governo, il quale fece sacrifici gravi, anzichè stabilire pedaggi. Citerò il caso della strada consorziale della Riviera. Colà si voleva stabilire il pedaggio, ed il Governo saviamente diceva: io non vi accordo il pedaggio, poichè aggrava il commercio, vi concederò piuttosto un sussidio.

Finalmente osserverò, che quando si volesse riguardare questo pedaggio come una misura di economia, allora si dovrebbe proporre un pedaggio anche per la galleria della Panice, e così si avrebbe tutto il vantaggio della differenza del prezzo del provento presumibile del pedaggio medesimo.

BIANCHEMI. Domando la parola.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. La parola è al signor relatore.

BUFFA, relatore. Mi riservo di dire due parole in ultimo; ma se si chiude la discussione, io vi rinuncio, perchè mi pare che su quest'argomento si sia già parlato abbastanza.

BIANCHEMI. Io aveva chiesta la parola non sopra questa categoria, ma bensì per fare alcune interpellanze al Ministero, le quali sono a prendersi in molta considerazione nella votazione.

PRESIDENTE. Parlerà prima della votazione, intanto la parola è al signor deputato Spinola.

Voci. Ai voti! ai voti!

SPINOLA. Signori, comunque io debba essenzialmente approvare tutto quanto tende ad accrescere o migliorare le comunicazioni tra l'interno del paese ed il litorale occidentale marittimo, io non posso che ravvisare per lo meno prematuro lo stanziamento fin d'ora d'una somma qualunque per il perforamento del colle di Tenda.

La Commissione accenna nella sua relazione tre progetti di cui uno dell'ingegnere Moglino, che propone questo perforamento con una spesa di lire 5,620,000 da effettuarsi in 18 anni.

Un altro dello stesso ingegnere Moglino, che lo fa ascendere a lire 1,500,000 da effettuarsi in 12 anni e mezzo; un terzo dell'ingegnere Bosso che accenna ad una nuova via per la valle dell'Argentina da farsi con minore dispendio, e molto maggiore vantaggio del paese, in quanto che lo doterebbe per intero di una nuova comunicazione.

Qualunque possano essere le idee di ciascuno, in ordine a questi diversi progetti, vuoi si avere presente che qualunque sia quello, cui creda la Camera dover dare la preferenza, l'adottarne uno impegna necessariamente in una grandissima spesa, che l'attuale depauperamento delle nostre finanze rende ancora più grave e pericoloso.

Quindi nasce il bisogno di non sobbarcarsi ad un'impresa di tal fatta senza il più maturo consiglio.

Dei tre progetti accennati dalla relazione, il Consiglio permanente, che è il Consiglio d'arte dello Stato, non vide che il primo e il più grave, gli altri due li ignorò affatto; il secondo di questi progetti, in ispecie, è veramente singolare, e se riguarda le stesse opere contemplate nel primo, ne fa la critica più amara, in quanto che si dimostra con esso potersi con il terzo della spesa, cioè con lire 1,500,000 fare ciò per il che col primitivo progetto si domandavano lire 5,620,000. Quand'anche il terzo di questi progetti sia un semplice progetto di massima, e non uno studio dettagliato di linee e di profili come gli altri due, sta di fatto che esso pure è interessantissimo, e perchè suggerisce una comunicazione affatto nuova, non un semplice migliora-

mento delle preesistenti come gli altri due, e perchè accenna ad una spesa comparativamente minima, e perchè sarebbe sorgente per molti paesi dello Stato di nuove ricchezze, come quello che renderebbe al commercio immensi prodotti del suolo, e moltissime boscaglie, che per mancanza di comunicazioni debbono ora rimanere abbandonati. Di qual importanza si ravvisi quest'ultimo fatto lungo il litorale occidentale marittimo, voi potete rilevarlo da questa sola circostanza, che il Consiglio provinciale d'Oneglia, nell'ultima sua tornata, votò degli studi per tre diramazioni carrettiere in quella direzione, nell'esclusivo interesse dell'agricoltura, ed il Consiglio di San Remo ne votò pure una quarta con lo stesso fine ed intendimento. In sostanza, o signori, il maggiore interesse del paese in generale si è quello che deve dettare le nostre deliberazioni, e ciò non può ottenersi senza una piena cognizione di causa di tutto quanto può interessare l'attuale questione.

Nessuna urgenza ci spinge ad intraprendere fin da quest'anno quest'opera, poichè un lavoro la di cui spesa vien ripartita in 18, o almeno in 12 anni e mezzo, non può dirsi urgente, e in ogni caso la somma che si risparmia questo anno si potrà spendere in più negli anni venturi.

Consequentemente io, propongo che venga per il momento sospesa ogni deliberazione circa la proposta fatta del perforamento del colle di Tenda; quindi il Ministero potrà provvedere a tal riguardo con legge speciale, quando siano più accuratamente studiati i due progetti pel perforamento stesso indicati nella relazione, e la possibilità, non che le condizioni dell'apertura d'una nuova comunicazione tra la provincia di Cuneo e il litorale occidentale marittimo attraverso la valle Argentina. Allora la Camera con più maturità di consiglio potrà decidere quale delle linee in questione crederà la migliore, più utile e vantaggiosa al commercio, ed al bene generale del paese.

BOSCO. Mi rincresce di prendere la parola mentre la Camera sarà forse già stanca da tutto quanto già dissero su questo argomento gli onorevoli deputati che mi hanno preceduto in questa discussione. (*Voci. Sì! sì!*) Ma spero che mi si permetterà almeno di aggiungere alcune parole e brevi osservazioni sopra il grave argomento che ci occupa. (*Parli! parli!*)

Prima di tutto devo applaudire al coraggioso concetto del signor ministro di proporre un'opera avanti alla quale ristette la potenza del Governo francese, nè osò intraprendere il nostro Governo allorchando di denaro rigurgitavano le nostre finanze, e quando la nazione non aveva con Nizza altra comunicazione. Ardita invero è la proposta, soprattutto in tempi sì calamitosi.

Non posso entrare in dettaglio d'arte perchè, come ho già esposto, non ebbi tempo di esaminare il progetto di cui mi fu concesso aver visione solo questa mane; mi atterro adunque a pochi cenni generali.

Noi abbiamo due progetti i quali ad un tempo furono presi in seria Considerazione dal Congresso permanente, composto di persone distintissime e competentissime, di persone verosimilmente sul merito di tali opere.

Allorchè fu discusso il progetto al Congresso permanente trovavasi presente il signor Moglino, autore d'ambidue i progetti. Egli non aveva mancato di difendere quello che parevagli migliore, ed il Consiglio diede la preferenza al progetto per la via di Limonetto. Dopo il voto del Congresso, dopo che il signor ministro avea approvata questa deliberazione e ne aveva apposta la spesa sul corrente bilancio, il quale bilancio, checchè ne dica il signor ministro essere

formato dall'azienda, essendo esso prima di venir pubblicato colle stampe esaminato dal ministro sul quale pesa tutta la responsabilità, dopo il voto, dico, del Congresso permanente, dopo aver portato nel bilancio quel progetto sul quale tutta la Camera credeva di entrare in discussione, ecco che a lei vien presentato un altro progetto, quello che non era stato dal Congresso ammesso, e col quale vuoi variare, a suggerimento del signor ministro, la posizione delle gallerie state dal Congresso permanente approvate col voto dell'8 giugno 1850. Io non so da quali considerazioni sia stato indotto il signor ministro a variare il progetto sancito dal voto del Congresso, massime che nell'emettere questo voto i membri del Congresso avevano motivate tutte le circostanze che gliene facevano preferibilmente proporre.

Egli diede quindi commissione al signor ispettore Moglino di presentare il progetto della galleria da esso prescelto in opposizione del voto del Congresso; è vero che questo progetto era già stato presentato anch'esso, come ora disse il signor ministro, al Congresso permanente, ma da questa circostanza appunto io deduco più fondato argomento contro il medesimo, giacchè venne preso in considerazione assieme all'altro progetto e con esso raffrontato. Se non fosse stato presentato prima, potrei concorrere nell'opinione del signor ministro, ma questi progetti essendo stati tutti e due contemporaneamente presentati ed esaminati dal Consiglio permanente, siccome questi all'articolo secondo del succitato voto in termini precisi diceva: « meritare per ogni rispetto la preferenza la direzione per la valle di Limonetto, » questo palesemente dimostra come quivi, non ostante tutte le ragioni or ora dette dal signor ministro, egli si trovi in contraddizione col Congresso permanente, contraddizione questa assai chiaramente manifestata, come voi tutti, o signori, avete inteso dagli stessi signori Deforesta e Benso; e da altri onorevoli preopinanti che parlarono prima di me su questo progetto.

Dunque vede la Camera in quale emergenza si trova: essa è chiamata a dare un voto sopra un progetto che non è ancora definitivamente studiato, sopra un progetto in cui le persone le più competenti e di somma abilità, quali sono i membri del Congresso permanente, trovansi in contraddizione col signor ministro, il quale anch'esso, io non ne dubito, l'avrà studiato.

In tale disparere io non esiterei ad opinare in favore del Consiglio permanente, giacchè non so se il signor ministro abbia percorse quelle località, oppure se le conosca per sole informazioni avute, mentre è ben certo che i membri del Congresso prima di dare il loro voto, furono sul luogo, visitarono, percorsero tutti quei monti, e non diedero un voto infondato e leggiero sopra argomento di tanta importanza.

In conseguenza della scelta da esso fatta il signor ministro diede all'ingegnere Moglino l'ordine di formare per questo progetto una nuova perizia; tutti sanno certamente che il signor ingegnere Moglino, dipendendo dal ministro, poteva bensì rassegnare rispettosamente qualche osservazione, ma non già ricusare di ottemperare alla incombenza ordinata. Esso pertanto presentò il chiesto calcolo col quale si faceva un'economia di lire 329,000; ma nel tempo stesso egli (son le stesse parole della relazione 3 gennaio scorso) esprimeva il suo timore di *comprare quel risparmio a troppo grave sacrificio della comodità e della sicurezza del transito.*

Nello affidare al signor ispettor Moglino questo incarico il signor ministro discese ad istruzioni veramente singolari

ed assai rilevanti, le quali è bene che sieno conosciute dalla Camera.

Esso soggiunse: restringete la sezione della galleria; limitatela a sei metri di larghezza, abbassate l'altezza sino a metri sei e centimetri quaranta. In tal guisa il ministro ordina di formare una via sotterranea di un miglio in lunghezza, e destinata a dar comunicazione ai carriaggi, all'affluenza dei pedoni, di bestiami, adottando una larghezza minore di quella assegnata alle più ristrette strade comunali fatte a cielo scoperto.

Ora io chieggo a chiunque, anche non sia dell'arte, se in tal guisa, come disse il signor Moglino, non sarebbe compromessa la sicurezza del transito. Come volete voi che sopra una via, la cui larghezza carreggiabile si riduce a metri 5, 50, possano transitare carri ed aversi il cambio fra quello che viene e l'altro che va in senso opposto, e col'affluenza e di uomini e di bestiami, e ciò per un foro che richiede più di tre quarti d'ora ad attraversarsi?

Vede dunque la Camera che il progetto vuol essere ancora bene studiato in tutti i suoi particolari, sia che si adotti la linea proposta dal Ministero, sia che si mantenga quella approvata dal Congresso permanente e portata nel bilancio.

Ed in questo stato di cose potremo noi coscienzavolmente votare una somma, la quale vincolerebbe la nazione per corso di diciotto o venti anni, e soggetta a tante eventualità che possono renderne assai dubbia e problematica la riuscita?

Ed in verità, nella formazione di una galleria scavata in un terreno della natura geognostica come quella di quei monti schistosi, chi può prevedere gl'inconvenienti che possono presentarsi per scoscendimenti, per le sorgenti di acque e tutti gli altri casi eventuali che ne possono duplicare, triplicare la spesa? Ed allora che cosa avremo noi ottenuto dopo una spesa di due o di tre milioni, che forse saremmo costretti di abbandonare? Nè qui io voglio farmi profeta di sinistri augurii, chè anzi io desidererei realizzabile questo progetto, e lo desidererei cordialmente per tutte quelle popolazioni che vi hanno interesse; ma io ripeto che sarebbe, allo stato delle cose, inopportuno ed imprudente al giorno d'oggi il vincolare la nazione per 18 o 20 anni in una spesa di cui non si conosce ancora quale possa essere la portata e quali i risultati che, non ostante gravissimi sacrifici, si potranno ottenere.

Avvi ancora a questo riguardo un'altra osservazione da fare al signor ministro, ed è perchè egli non ha piuttosto presentata una legge speciale per quest'opera, colla quale si verrebbe a vincolare la nazione per tanti anni in avvenire e preferse piuttosto di comprendere in un articolo del bilancio un lavoro di tale natura ed una spesa tanto colossale.

Il ministro, a parer mio, avrebbe dovuto di quest'opera farne oggetto di una legge apposita; massime che molte altre leggi speciali si sono fatte per lavori pubblici meno importanti di questo, di più tenue spesa e di minore importanza.

La Camera prenderà questa mia osservazione in quella considerazione che nella sua saviezza crederà la medesima potersi meritare.

Riguardo poi all'urgenza del procedere all'esecuzione di questa strada, come taluni hanno preteso di dimostrare, assolutamente io non la posso con essi riconoscere.

Questa strada è un'opera tale che non sarà condotta a termine che fra dodici o quindici anni, ed anche più, atteso le opere che si dovranno intraprendere, e le difficoltà che mano

mano si verranno affacciando nell'esecuzione dei lavori; io credo che questo non si possa negare.

L'onorevole signor ministro ci disse poi, e giudiziosamente ci disse che è meglio studiare, ristudiare e rigettare eziandio, purchè in tempo, una linea già approvata, sempre quando dopo ulteriori considerazioni si riconoscesse non potersi effettuare. Quest'idea del signor ministro è certo lodevolissima. Ma perchè non ha egli dunque di nuovo consultato il Congresso permanente, ed esposte al medesimo quelle considerazioni e quegli studi che gli avevano fatto prescegliere un altro progetto?

Mi permetterò poi di osservare ancora che per la comunicazione fra la capitale e Nizza sono quarant'anni che noi ci serviamo di questa linea, e se non si è fatto alla medesima alcun miglioramento mentre le nostre finanze erano assai prospere, dovremo noi intraprenderlo in questi momenti di finanziaria ristrettezza? D'altronde, per Nizza vi è anche la strada che passa per Mondovì e Gressio; impiegate 100 o 150,000 lire per migliorare questa strada, raddolcite qualche salita, ampliate qualche curvatura. Voi già vedete che il commercio s'avvia per quella parte, e vedrete che, ridotta questa strada in migliore stato, non sarà più urgente di fare la colossale spesa che vi viene proposta per la linea in questione. E se noi volessimo ragionare comparativamente, vi sono poi molti altri lavori ben più urgenti, per esempio le opere che devono assicurare il ponte sulla Sesia, e pel quale i fondi furono sospesi ed eliminati del presente bilancio per la ristrettezza delle finanze; avvi la via del Sempione che è quasi quasi abbandonata; insomma vi sono molti e molti altri lavori ben più urgenti di questo.

Io non faccio di ciò un aggravio al signor ministro, ma faccio osservare soltanto che comparativamente a molte altre, quest'opera non è la più urgente.

Osservate ancora come questa non sia urgente; perchè abbiamo, oltre alla strada per Mondovì e l'attuale via di Tenda che ci pongono la comunicazione con Nizza, imminente l'attuazione della via ferrata di Genova; e certamente se già fin d'ora, mentre non è ancora in tutta la sua estensione eseguita, molte persone preferiscono andare per Genova a Nizza, maggiormente preferiranno questa direzione quando sarà finita la medesima. Per tutte queste considerazioni, io credo che la Camera non deve così leggiermente lasciar vincolar la nazione coll'adottare senza una legge speciale, senza un progetto apposito, senza discussioni profonde, una spesa portata a 150,000 lire, e che sarà continuativa forse per venti o trenta anni. Per tutte queste ragioni io invito la Camera a voler soprassedere per ora dall'accordare la somma richiesta dal signor ministro.

PALROCAPA, ministro dei lavori pubblici. Chiesi la parola semplicemente per respingere anco una volta l'accusa che mi vien fatta di essermi messo in opposizione con quanto fu da me stesso proposto. Io ripeto, che quando si è redatto il bilancio, due progetti erano stati presentati al Congresso permanente, progetti che io non aveva esaminato; ripeto ancora, che nessuno è più deferente di me ai voti del Congresso permanente quale io stimo ed apprezzo moltissimo, e per ciò appunto lo consulto; ma che quando il Congresso permanente ha riconosciuto due progetti, entrambi eseguibili, buoni ed opportuni, se egli dà la preferenza per alcuni motivi ad uno di essi, io credo che il Ministero, per la sua responsabilità che ha del suo operato, possa e debba esaminare se i motivi della scelta siano sufficientemente fondati e validi. Ora già esposti che in confronto di tali motivi, altri mi si presentavano che mi decisero a dare la preferenza al progetto della galleria

della Panice, e credo di aver agito perfettamente nel mio diritto non solo, ma anche secondo ogni coerenza attenendomi a questo partito, poichè, giova ripeterlo, non è vero che il progetto di cui è caso sia stato respinto. Dalle parole stesse che ha letto il signor Bosso, si vede che il Congresso permanente ravvisò meritevole di preferenza il progetto per Limonetto: se il Congresso permanente avesse poi creduto insequibile quello della Panice, non sarebbe stato nel caso di emettere un giudizio di preferenza fra i due progetti.

Se poi il Congresso permanente non si recò sul luogo a studiare ed esaminare i progetti, si fu perchè credette di potersi riferire al giudizio ed al lavoro del signor cavaliere Moglino.

Questi poi da me consultato quando si propose il cambiamento mi osservò che la difficoltà unica che egli vi rinveniva, quella si era che col progetto da me preferito e mercè cui si otteneva un'economia di 500,000 lire, potevasi forse incontrare una minore facilità di passaggio.

In ciò però io mi attenni a quanto si pratica generalmente.

D'ordinario le gallerie non si fanno più larghe di sei metri. Nè veramente avvi alcun bisogno di maggiore larghezza.

Ma poichè l'onorevole preopinante cita altre strade, osserverò che nelle strade condotte in gallerie avvi minor bisogno di larghezza che nelle strade a cielo scoperto, perchè le prime non potendo essere soggette nè a neve, nè a pioggia sono sempre perfettamente sgombre, e quindi più sicure, ed il piano di esse facendosi quasi senza pendenza, non richiede quella parte ricolma che è necessaria per conservare le strade le quali anche per un tal motivo debbono avere una larghezza maggiore. Per queste ragioni fui e sono d'avviso che non si debba rifiutare un'economia di tanto rilievo; prima però di terminare, senza rivenire su quanto dissi rispondendo al signor Deforesta riguardo ai motivi che mi hanno indotto a preferire la galleria della Panice, ricorderò solo, e bramerei che non si dimenticasse, l'argomento principale che si è quello della maggior probabilità di una felice riuscita nella già praticata apertura su quella linea di 162 metri di galleria. A tale proposito il signor Moglino ha espressamente dichiarato che non si doveva considerare quella galleria come abbandonata per difficoltà incontrate, poichè anzi dal modo con cui si è conservata quest'apertura si deduce che difficoltà di esecuzione non ve ne furono, cosicchè non saprei perchè si dovrebbe preferire una linea che può per le condizioni geognostiche del terreno presentare delle difficoltà forse insormontabili, ad una già incominciata e fatta nella parte più pericolosa, cioè verso il nord dove generalmente la roccia è più cattiva, e dove maggiori sono gli ostacoli che s'incontrano nell'attraversare la galleria.

Se dunque i 162 metri scavati nella prima pendice dove son più difficili le condizioni del terreno, se questo scavo fatto già dalla parte del nord presenta una prospettiva di probabile e facile riuscita, io credo di non andar errato dicendo doversi scegliere questa linea quand'anche non concorressero tutte le altre condizioni di preferenza.

Voci. Ai voti! ai voti!

BIANCHERI. Domando solo una spiegazione al signor ministro.

AUDISIO. Io aveva pure chiesto la parola.

PRESIDENTE. Ve ne sono molti altri iscritti prima di lei.

Voci. Ai voti! ai voti!

BIANCHERI. Signori! Io riconosco quanto altri mai l'importanza somma di questa strada che si vuol perfezionare mediante il perforamento del colle di Tenda. Riconosco quanti altri mai l'utilità della medesima, non tanto per le provincie

ch'essa metterà in comunicazione, come altresì per tutto lo Stato e per i rapporti strategici e politici che vi sono annessi; ma non posso dissimulare una gravissima difficoltà che mi si presenta alla mente. Questa difficoltà consiste in ciò, che quando le opere di cui si tratta, si dovessero limitare al solo perforamento del colle di Tenda, sarebbero non solamente inopportune, ma si potrebbe sicuramente dire che non riuscirebbero mai di una vera utilità. Il fondamento di questa mia asserzione, non lo deduco dalla mia opinione personale, ma da altri dati più certi e positivi.

Tutti conoscono quali difficoltà e quali ostacoli insormontabili si frappongono lungo l'attuale strada reale che mette in comunicazione la provincia di Cuneo con quella di Nizza. Uno scrittore, che certamente non sarà sospetto in questa questione, poichè ragionò appunto sull'importanza del perforamento del colle di Tenda relativamente ai vantaggi che possono derivarne per le due divisioni di Nizza e di Cuneo, asserì francamente che quando si volessero imitare le opere della strada in discorso al perforamento del colle di Tenda, e non si proseguissero oltre con aprire una nuova strada lungo la Roia per Ventimiglia, e quindi continuando lungo il litorale per Villafranca e Nizza, la spesa del perforamento del colle che si propone non potrebbe arrecare l'utilità che se ne attende, e neppure produrrebbe alcun vantaggio per le finanze, le quali come tutti sanno stante i pericoli ed i disagi della strada attuale, devono sottostare a forti spese pel trasporto dei generi di privativa demaniale ed accordano inoltre una sensibile diminuzione dei diritti di dogana su tutte le merci che vi transitano.

Ecco come si esprime a questo proposito lo scrittore suaccennato.

« Le difficoltà da cui è circondata la linea attuale (l'autore parla appunto della strada attualmente esistente)...

PRESIDENTE. Venga all'interpellanza.

BIANCHERI. Vengo all'interpellanza, ma prima devo spiegarne i motivi.

« Le difficoltà da cui è circondata la linea di comunicazione attuale rendono vano ogni sforzo umano per superarle. Conservata la stessa linea, scomparso il colle di Tenda mediante l'ideato perforo, pur sempre esisterebbero il Braus ed il Brois coi loro incalcolabili effetti, che sono inevitabili, e tante gallerie quanti i monti, ove l'impossibile si potesse raggiungere, cagionerebbero spesa superiore all'erario di qualunque nazione. È dunque forza abbandonare questa linea, e cercare in altra località più propizia via, consentanea ai bisogni della presente generazione, ed opportuna a quei più ampi sviluppi che il progredire dell'umanità fa sperare alla nostra patria. »

Il progetto che si è presentato alla Commissione la quale opinò per lo stanziamento della somma di lire 150 mila è un progetto limitato al perforamento del colle di Tenda. Ora se la Camera vota la spesa per questo perforamento, senza conoscere quali siano i progetti e le opere che il Governo intende intraprendere per la sistemazione della strada che deve proseguire sino al litorale, può dirsi che vota senza sufficiente cognizione di causa, e senza poter misurare, nè prevedere il definitivo risultamento dell'opera che si progetta, o quanto meno senza essere sicura di ottenere tutti quei vantaggi che vennero or ora accennati dagli onorevoli preopinanti.

Laonde, prima di dare il mio voto per l'approvazione della spesa progettata, io domando al signor ministro dei lavori pubblici se il progetto di strada che deve congiungere Cuneo con Ventimiglia e Nizza, passando pel colle di Tenda, sia già stato sottoposto alla sua approvazione, quanto meno se sia ferma intenzione del Ministero di continuare quella

strada lungo il Roia sino a Ventimiglia, e si sieno già fatti gli studi opportuni.

Dirò di più, che il signor ministro prima di approvare il progetto Moglino pel perforamento del colle di Tenda, deve aver portata la sua attenzione sul complesso di questo progetto, poichè egli ci ha detto poc'anzi che questa strada sarà molto vantaggiosa non tanto sotto il rapporto commerciale, ma anche sotto il punto strategico politico inquantochè si farebbe proseguire sino a Ventimiglia ed andrebbe poscia sino al golfo di Villafranca che interessa molto di congiungere e mettere in comunicazione col Piemonte. Da ciò si vede che il signor ministro si è già dovuto preoccupare di questa continuazione di strada, onde poter dare il suo assenso al progetto Moglino.

Io prego quindi il signor ministro di voler manifestare alla Camera in che stato trovisi questo progetto, e se realmente intenda di mandarlo ad effetto tostochè le finanze dello Stato saranno in grado di sopportarne la spesa.

Secondo la risposta che il signor ministro sarà per dare a questa mia interpellanza, io voterò in favore o contro lo stanziamento della somma di cui si tratta.

PALEOCAPA, ministro pei lavori pubblici. Se al signor deputato Biancheri non fosse sfuggito quanto già dissi prima, avrebbe inteso che ho già pensato alla discesa per la valle della Roia. La memoria poi che egli ha citata fu scritta appunto per provare la necessità di portare grandi miglioramenti alla strada di Nizza, e che il primo fra questi è l'apertura del colle di Tenda, poichè vi si dice che, perforato questo colle, si avrà opportunità di scendere per la valle della Roia a Ventimiglia.

Che poi sia contraria alla mia proposizione l'opinione di quello scrittore, io non so comprenderlo, poichè egli non disse già: *fate tutto in una volta*, ma bensì: *praticate il perforamento del colle di Tenda, perchè allora la valle della Roia vi si presenta facilissima per discendere a Ventimiglia.*

Ora questa è un'idea vaga e generale; nè avvi bisogno di studi per dimostrare che la valle è aperta, e che passato il colle di Tenda si può discendere sino al mare per la valle della Roia. Non so poi perchè mi si opponga che si potrà andare a Nizza per la valle della Roia, abbandonando i passaggi più difficili dei colli di Brois e Braus; su di ciò siamo d'accordo, ma intanto, io dico, facciamo l'opera grande, quella appunto da cui dobbiamo incominciare, perchè esigerà una durata di nove anni, od almeno sette per compierla, e faciliteremo di gran lunga il conseguimento dei vantaggi che da questa strada hassi motivo di sperare.

Del resto non si creda che, facendo anche soltanto quest'opera, noi facciamo cosa inutile, perchè tutti sanno che le comunicazioni da Cuneo a Nizza non sono interrotte durante l'inverno se non se appunto pel passaggio del colle di Tenda; si tratta adunque di intraprendere presto l'opera che deve evitare siffatto dannoso inconveniente; eseguita questa, penseremo poi al resto.

Voci. Ai voti! ai voti!

BIANCHERI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Se la discussione continua, io debbo dare la parola agli oratori che l'hanno domandata prima.

BIANCHERI. La domando per fatto personale.

Voci generali. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'ordine del giorno del deputato Benso Giacomo. (*Vedi sopra.*)

BENSO GIACOMO. Domanderei la divisione di quest'ordine del giorno, essendo la sospensione domandata fondata

sopra due ragioni, la prima finchè il ministro non faccia eseguire gli studi lungo la linea dell'Argentina; l'altra finchè il ministro non presenti lo stato completo delle strade reali dello Stato.

Siccome vi potrebbe essere qualcheduno che opinasse di votare per l'un motivo e non per l'altro, domanderei che sia posto in votazione per divisione.

BOSSO. A parer mio sarebbe meglio prima di consultare la Camera se si debba sospendere l'allocatione in generale.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno propone la sospensione dell'allocatione a due termini; ma non in modo assoluto.

BOSSO. Io ho già proposto che non fosse allocata nel presente esercizio la somma di lire 150 mila. Prima si potrebbe votare questa mia proposta d'eliminazione del bilancio, e poi, ove sia il caso, si potrà votare l'ordine del giorno del signor Benso Giacomo.

PRESIDENTE. Giunge in questo punto al banco della Presidenza un altro ordine del giorno del deputato Bertolini così concepito:

« La Camera, rimandando la discussione della presente questione all'epoca dell'esame del bilancio 1852, cancella questo articolo 6 dalla categoria 22 del bilancio del 1851. »

Domando se è appoggiato.

(È appoggiato.)

BOSSO. Io aderisco a quest'ordine del giorno.

DI REVEL. Domando la parola contro quest'ordine del giorno. Signori, quantunque io abbia per patria d'origine quella provincia la quale è più direttamente interessata in questa questione, tuttavia farò tacere i sentimenti del cuore unicamente esternando quelli che mi detta la ragione.

La provincia di Nizza è separata dal resto degli Stati da tre altissimi monti, uno dei quali, il principale, è il colle di Tenda. Questa provincia dopo l'unione del ducato di Genova ha naturalmente cessato dall'essere il porto del Piemonte, perchè quello di Genova ha preso il predominio. La provincia di Nizza si sostiene ancora nel suo commercio di transito al Piemonte, perchè gode di un diritto differenziale per tutte quelle mercanzie le quali sono tariffate più di 12 lire, a 12 lire e mezza il quintale.

Senza di questo diritto differenziale essa non potrebbe concorrere col porto di Genova a cagione delle spese di trasporto poichè è noto che, mentre un quintale di mercanzia non costa più di 4 o 5 lire venendo da Genova a Torino, ne costa 10 venendo da Nizza.

In ora essa può reggere ancora qualche poco la concorrenza, perchè, dico, gode di questo diritto differenziale di 3 lire, ossia della diversità che passa tra il prezzo dei trasporti per la via di Genova e quello per la via di Nizza.

Un giorno o l'altro io veggo che s'invocheranno i principii di eguaglianza per tutte le provincie, e, per effetto di questo, la linea delle dogane che separa la provincia di Nizza dal Piemonte verrà avvicinata al mare. Ora, o signori, quando saremo giunti a tal punto, se noi togliamo alla provincia di Nizza i mezzi di commerciare col Piemonte, essa diventerà una provincia francese (*Sensazione*), imperocchè là si portano i sentimenti, dove vi sono gl'interessi, e la provincia di Nizza cesserà di averli comuni col Piemonte, quando non avesse i mezzi di commerciare col medesimo.

Io respingo quindi l'ordine del giorno proposto dal deputato Bertolini, e credo che la Camera faccia un atto di giustizia e di buona politica ammettendo lo stanziamento di codesta somma nel bilancio.

BERTOLINI. Non dirò molte parole. Se io intendessi di oppormi assolutamente a che si facesse questo traforo, allora sarebbero opportuni i riflessi esposti poc'anzi dal deputato Di Revel; ma siccome io proposi soltanto la questione sospensiva, non credo che le sue osservazioni possano trovar luogo in opposizione al mio ordine del giorno.

Io penso che la proposta di stanziare nel bilancio la somma di lire 150,000 per il traforo del colle di Tenda, o, per meglio dire, per le opere preliminari che per questo si richiedono, sia inopportuna e prematura.

È inopportuna, perchè nello stato attuale delle finanze non dobbiamo imprendere un lavoro che ci costerà parecchi milioni. È prematura, perchè la Camera non avendo sotto gli occhi il necessario progetto, non è sufficientemente illuminata, e perciò avrebbe a votare alla cieca.

Ecco le ragioni del mio ordine del giorno.

BUFFA, relatore. Sinora ho taciuto per non moltiplicare di troppo gli oratori; ma, poichè la discussione ha proceduto tant'oltre, prima che si venga ai voti bramo dire alcune parole anch'io.

Io mi restringerò all'emendamento del deputato Bertolini, per non rinnovare in tutta la sua ampiezza la discussione, e dico che l'urgenza di quest'opera parmi grandissima, ed appunto perchè ci vogliono dieci o dodici anni per compierla, l'urgenza cresce. Se, come diceva benissimo il conte di Revel noi togliamo alla provincia di Nizza il mezzo di poter sostenere in qualche modo la concorrenza del commercio tra Genova ed il Piemonte, noi portiamo tutti gl'interessi di quella provincia verso la Francia. Quindi la questione è in primo luogo politica. Il Parlamento prima di votare l'abolizione di questa spesa deve ponderare ben bene le ragioni prodotte dal conte di Revel. Se si richiedono nove o dieci anni per condurre a compimento questo lavoro, cresce la necessità di dar subito principio al medesimo.

E siccome fra tre anni al più la strada ferrata tra Torino e Genova sarà compiuta, vede la Camera quanto sia necessario, quanto sia urgente di affrettarsi ad aprire un'altra comunicazione, non dico fra il Piemonte e quella parte dello Stato, ma fra il Piemonte ed il mezzodi della Francia.

S'ingannava poi il signor Bertolini dicendo che le 150,000 lire proposte nel bilancio si debbono consumare nelle spese preliminari: qui non si tratta di spese preliminari; si tratta di por mano subito all'impresa.

BERTOLINI. Tanto peggio!

BUFFA, relatore. Non tanto peggio, ma tanto meglio, inquantochè la necessità politica di quest'impresa fa sì che ogni giorno che noi acquistiamo, è una sicurezza maggiore che noi diamo all'integrità dello Stato. (*Bene! bene!*)

Prego quindi caldamente la Camera di non lasciarsi vincere da considerazioni di economia, quando si tratta dell'interesse di una provincia, quale si è la provincia di Nizza, quando trattasi dell'interesse dell'intero Piemonte.

L'interesse del Piemonte, io credo debba andare innanzi all'interesse dei comuni che sono lungo la valle dell'Argentina. E sotto questo rispetto, dirò schiettamente che se l'opposizione che si muove è plausibile per un lato, che è quello dell'economia, ha pure un altro aspetto, che, secondo me, la Camera non può sicuramente approvare, ed è quello di contrapporre all'interesse generale dello Stato, e, siccome fu dimostrato da principio, anche all'interesse strategico, e soprattutto commerciale dello Stato, l'interesse di pochi comuni. (*Bravo! bravo!*)

Voci. La chiusura! la chiusura!

PRESIDENTE. La parola è al deputato Franchi.

Voci. Ai voti! ai voti! La chiusura!

FRANCHI. Se la Camera chiede di passare ai voti, allora io rinunzio alla parola.

PRESIDENTE. La chiusura essendo chiesta, la pongo ai voti.

MELLANA. Parlo contro la chiusura, ed osservo ai signori della maggioranza che la domandano, che due dei loro oratori, che non erano iscritti, ottennero di parlare, e parlarono contro l'ordine del giorno proposto dal mio amico, il deputato Bertolini. Io, che già ero iscritto, spero potrò parlare, restringendo il mio dire su quest'ordine del giorno, che io intendo di difendere, a meno si voglia solo lasciar parlare coloro che parlano contro il medesimo; il che non parmi decoroso per nessuno: spero quindi di essere ascoltato.

Gli onorevoli Di Revel e Buffa, che hanno parlato contro la proposta Bertolini, si appoggiarono sulla considerazione politica di ritenere possibilmente unita d'interessi la provincia di Nizza al rimanente dello Stato. Io approvo e divido questo loro desiderio: ma osservo che essi furono troppo discreti e, dirò, fino avari nella loro domanda. È tanto l'interesse che tutti dobbiamo avere di stringere questi legami colla provincia di Nizza, che dobbiamo provvedervi ben altrimenti di quello che propongono gli onorevoli Buffa e Di Revel.

Io, che difendo l'ordine del giorno proposto dall'onorevole Bertolini, credo di raggiungere più efficacemente lo scopo politico che si propongono gli onorevoli oppositori. Ci vogliono nove anni per compire questa galleria...

Varie voci. Diciotto.

MELLANA. Il signor ministro ha detto che bastano nove, ed anzi spera di ultimarla in sette: io non entro in questa discussione, ma accetto l'asserzione del signor ministro, e ragiono su questo dato che ritengo positivo. Se noi avremo nove anni di continua pace, che io non mi auguro, credo che in questo tempo verrà il caso di pensare, non ad una strada carrettiera, ma forse forse ad una strada ferrata... (*Oh! oh! oh!*) Io credo che non sia impossibile; coloro che fanno le meraviglie, dovevano farle ben più a ragione quando venne in capo al Ministero di farne una per passare il Moncenisio. (*Bene! dalla sinistra*) Prima che si faccia quella, certo si deve far questa: questa un giorno potrò votarla, quella forse non la voterò mai.

Però non è mia intenzione di sollevare una questione prematura, e di chiamare l'attenzione della Camera su questa strada ferrata. La mia intenzione, quando da prima avevo infruttuosamente domandata la parola, era appunto per domandare al signor ministro se negli studi eseguiti per questa galleria siasi fatto caso dell'eventualità (sia pur essa lontana) che vi si possa fare una via ferrata, e se siasi tenuto conto di questa circostanza, per modo che, venendo ad avverarsi questo lontano desiderio, possa questa galleria servire anche per uso di via ferrata; ed è per ciò che io desidererei che si differisse a sei mesi, e fors'anche un anno, a por mano a quest'opera, affinchè fosse studiata sopra questo doppio rapporto, che cioè questa galleria fosse fatta in modo da poter dare accesso egualmente alla strada carrettiera e ad una via ferrata, foss'anche ad una sola rotaia; come pure se questa galleria sia eseguita in luogo ovvio per un passo di via ferrata.

Io non entro nelle altre questioni; ma mi restringo puramente a domandare al signor ministro, se non sia necessario nei tempi di moto in cui siamo, nei quali non si può prevedere quello che si farà, non solo fra nove, ma fra due anni, di essere antiveggenti. (*Interruzione a destra*) Sì, coloro stessi

che si compiacciano d'interrompermi, forse saranno i primi, fra due o tre anni, a venirci a domandare questa strada ferrata. Domando quindi anche ai signori che m'interrompono, se non sia prudente in un'epoca di tanto movimento, come è la nostra, mentre si sta per votare una ragguardevole somma per un'opera gigantesca, quale si è quella di aprire una via nelle viscere del colle di Tenda, il prevedere il caso che per quel foro debba passare una strada ferrata. Chi vi assicura, se anche il Governo non fosse in grado, che non possa sorgere una società che s'incarichi di tale strada, ove noi gli potessimo offerire una galleria compiuta? Se il ministro ha fatto questi studi, sentiremo le sue ragioni, altrimenti io dico che è tale circostanza questa, che merita di sospendere per sei mesi od anche un anno questi lavori. Ora vede la Camera, fra il signor Di Revel ed io, chi sia più preoccupato del principio politico di vieppiù stringere i rapporti di Nizza col rimanente dello Stato. Credete voi, o signori, di potere con una miglioria di una strada carrettiera dare a Nizza ed al suo porto mezzi vevoli per lottare colla concorrenza che ad essa può fare Genova, massime quando sarà compiuta la strada che porrà quel porto in comunicazione col lago Maggiore, con Torino e Milano? Questa è una vera utopia, e noi spenderemo una ingente somma per far nulla in pro del porto di Nizza: solo dando ad easo, come a quello di Genova, una via ferrata, noi potremo dire di aver provveduto debitamente. Non dico si debba far subito, ma dico che questa è sufficiente ragione per prevedervi nel fare questa galleria.

Voci. Ai voti! ai voti.

MELLANA. Aggiungo di più, che è sperabile che si voglia presto presentare il bilancio del 1852: la proposta Bertolini restringendosi a rimandare questa discussione a quel bilancio, la dilazione non è che di pochi mesi; e per questa breve dilazione otterremo il beneficio grandissimo di deliberare con più maturo Consiglio in cosa di così grave momento, non solo per le finanze, ma anche per alti principii di politica e di commercio. Voto per l'ordine del giorno dell'onorevole Bertolini.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Presentare il bilancio del 1852 sarà tanto più difficile quanto più si prolunga la discussione e votazione di quello del 1851; ad ogni modo risponderò francamente al signor Mellana, che studi per una strada ferrata da Torino a Nizza non vennero sinora praticati, e mi limiterò ad osservargli, che quando si volesse fare questa strada ferrata, bisognerebbe svilupparla con pendenze minori, e quali sieno praticabili all'esercizio con locomotive, ovvero adottare un piano inclinato uniforme, od una serie di piani inclinati fino agli eccessi della galleria. Quanto al passaggio della galleria parmi che, avendo

una strada a doppia via per andar a Genova, potrebbe bastare un semplice binario per quella di Nizza, e sarebbe quindi il medesimo praticabile. Fin da quando si discusse della concessione della strada ferrata da Torino a Savigliano io accennai che, mentre credevo indispensabile di dovere stabilire una doppia via per questa linea, per essere Savigliano punto di grande concorso di strade, perchè paese concentrico delle provincie di Cuneo, Saluzzo, Alba, Mondovì, il cui commercio viene in gran parte a raccogliersi in detta città; fui però d'avviso che in caso di prolungazione o diramazione di questa linea potrebbe anche bastare un solo binario, opinione questa che fu dalla Camera adottata. Ora la galleria del colle di Tenda è in misura sufficiente a potervi stabilire una strada ferrata ad una via sola. E mi pare che 6 metri e 20 centimetri di larghezza colla pendenza del 27 per mille vi sieno anzi molto favorevoli.

La galleria difatti dei Giovi, che è più lunga, ha una pendenza 28 per mille, e così superiore a quella del colle di Tenda.

Ad ogni modo però io non credo che si possa per ora pensare all'esecuzione di questa strada ferrata, e che perciò una lontana speranza della medesima debba far sospendere l'esecuzione dell'opera di cui si tratta.

BOSSO. Domando la parola.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Pongo ai voti la proposta del deputato Bertolini. (*Vedi sopra.*)

(La Camera approva.)

La categoria resta, in conseguenza di tale ordine del giorno, ridotta alla somma di lire 124,500.

COMUNICAZIONE DEL GOVERNO.

NIGRA, ministro delle finanze. Ho l'onore di presentare alla Camera un decreto regio, con cui il signor deputato Arnulfo è incaricato, qual commissario regio, di sostenere la discussione del bilancio passivo dell'azienda di finanze.

La seduta è sciolta alle ore 3 e 1/4.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

- 1° Relazioni di Commissioni che saranno in pronto;
- 2° Seguito della discussione del bilancio del dicastero dei lavori pubblici;
- 3° Discussione del bilancio passivo dell'azienda di finanze.