

TORNATA DEL 19 MARZO 1851

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE PINELLI.

SOMMARIO. *Atti diversi — Seguito della discussione del bilancio passivo dei lavori pubblici pel 1851 — Ordine del giorno del deputato Santa Rosa relativo all'articolo 6 della categoria XII, Strada reale di Nizza — Spiegazioni del ministro dei lavori pubblici — Osservazioni dei deputati Michelini, Mantelli, Balbo, Avigdor e Biancheri — Mozioni dei deputati Barbier e Simonetta — Approvazione delle categorie XIII e XIV — Proposizione del deputato Cattaneo sulla categoria XXV — Osservazioni del deputato Ricci Giuseppe, del ministro dei lavori pubblici e del relatore Buffa — Approvazione dell'ordine del giorno del deputato Cattaneo e della categoria XXV — Aumento della categoria XXVI — Mozione del deputato Bartolommei sulla categoria XXVII, Strade reali di Sardegna — Spiegazioni del ministro dei lavori pubblici — Approvazione di quella categoria — Proposizione dei deputati Pissard, Mongellaz e Jacquier sulla categoria XXVIII, Strada reale da St-Julien ad Annemasse — Osservazioni del relatore e del ministro dei lavori pubblici — Annullamento delle categorie XXVIII e XXX, e approvazione delle XXIX, XXXI e XXXII — Mozione del deputato Chiarle sulla categoria XXXIII Concorsi e sussidi straordinari, ecc. — Risposte del ministro suddetto e del relatore Buffa — Approvazione di quella categoria ridotta.*

La seduta è aperta alle ore 2 pomeridiane.

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

AIDENTI, segretario, espone il seguente sunto delle petizioni ultimamente presentate alla Camera :

3708. Parecchi abitanti della Savoia eccitano la Camera ad approvare il trattato di commercio col Belgio, persuasi che esso contiene riforme doganali avvantaggiose alle popolazioni industriali.

3709. I fabbricanti in ferro e gli abitanti dei comuni della Rochette e di Chamoux, presentano osservazioni sopra i trattati di commercio col Belgio e coll'Inghilterra.

3710. Colin (petizione mancante dei requisiti dalla Camera voluti).

3711. Il sindaco del municipio di San Remo chiede che il collegio ivi esistente venga con apposita legge eretto in collegio reale onde possa godere di tutti i vantaggi a tal qualità inerenti.

3712. I fratelli Antongina, di Borgosesia, narrando come a causa del trattato del nostro Governo recentemente concluso col Belgio, il nuovo loro stabilimento di filatura della lana a pettine eretto l'anno scorso in Aramo, si veggia appena nato costretto a perire, chieggono che si ripristini l'antico dazio per i filati di lana, oppure che loro si attribuisca un premio annuale almeno per un decennio, sul valore dei prodotti del proprio opificio, corrispondente alla pattuita riduzione.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'approvazione del processo verbale della tornata precedente.

(La Camera approva.)

GANDOLFI. Colla petizione 2188, Giovanni Boggiani, di Sestri Levante, domanda di essere ammesso a godere del beneficio accordato a' suoi compagni d'arme coi decreti 8 aprile e 10 ottobre 1848. Le ragioni esposte dal petente, antico soldato dell'impero, ed i mezzi che suggerisce per ovviare alle obiezioni che potrebbero farsegli, sembrandomi di qualche

rilevanza, pregherei la Camera di voler decretare d'urgenza la petizione medesima.

(La Camera dichiara l'urgenza.)

PRESIDENTE. Se vi sono relazioni di Commissioni in pronto darò la parola ai relatori.

(Non si presentano relatori.)

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

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la continuazione della discussione del bilancio passivo dei lavori pubblici pel 1851.

Ieri sul finire della seduta si è votato l'ordine del giorno del deputato Bertolini, con cui la categoria 22 era ridotta a lire 124,500, stante l'annullamento della cifra portata all'articolo 6, riflettente la galleria attraverso il colle di Tenda.

SANTA ROSA. Nella Sessione dell'anno scorso votando il bilancio dei lavori pubblici, la Camera ha cancellato opere pubbliche dal medesimo, perchè, o non le trovò giustificate, o credette opportuno che i progetti di opere di qualche rilievo fossero in prima esaminati negli uffici, e discussi da Commissioni apposite, e quindi dovessero essere presentati con leggi speciali.

Ieri la Camera, adottando l'ordine del giorno proposto dal deputato Bertolini per motivi suaccennati, ha aggiornata, ma non ha respinta la spesa pel traforamento del colle di Tenda, proposta dal ministro dei lavori pubblici all'articolo 6° della categoria votata ultimamente. Difatti, la Camera dichiarando che questa spesa doveva essere riprodotta nel bilancio del 1852, si riservò in allora di discuterne il merito.

Son convinto che quest'opera pubblica è di un'alta importanza, e trae seco questioni non tanto locali, ma generali, perchè politiche e commerciali. Crederei quindi che questa spesa dovrebbe venir prontamente esaminata e discussa pro-

fondamento dalla Camera, ed essere proposta per una legge speciale, senza aspettare la presentazione del bilancio del 1852. Così avvisava la Camera l'anno scorso a proposito dell'arginamento del Gélon, la cui spesa se fu respinta in occasione della discussione del bilancio, fu poi autorizzata quando le fu domandata per una legge speciale.

Invoco ora un trattamento eguale per le opere relative al perforamento del colle di Tenda, e mi lusingo di ottenerlo. Non volendo prolungare la discussione relativa a questa spesa, mi riservo di giustificarla e svilupparne l'importanza d'interesse nazionale, quando ne verrà utile la discussione, e mi limito intanto ad invitare il ministro dei lavori pubblici a presentare un progetto speciale di legge a quel riguardo.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io desidererei che fosse letto l'ordine del giorno adottato ieri, perchè non l'ho presente alla memoria.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno adottato nella seduta d'ieri è il seguente:

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

Quest'ordine del giorno non credo che si opponga alla proposizione del deputato Santa Rosa.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Quest'ordine del giorno rimanda la discussione della questione al bilancio del 1852. Non so se la Camera intenda ch'esso escluda la presentazione di un progetto speciale di legge. (No! no!) Se quest'ordine del giorno non l'esclude, io sono disposto a presentare un progetto di legge, rassegnando ad un tempo alla Camera quei progetti stessi della galleria di cui si è ieri discusso.

Spiegherò di bel nuovo la mia opinione, come ho già fatto ieri sulla preferenza che do ad un progetto piuttosto che all'altro, e la Camera pronuncerà. Domando solamente che venga deciso poter io presentare la legge malgrado l'ordine del giorno, perchè mi rincrescerebbe sentirmi dire in occasione di tale presentazione: La discussione su questa strada è stata rimandata al bilancio 1852, è quindi intempestiva la produzione di una legge a tal riguardo.

MICHELINI. Io credo che lo spirito dell'ordine del giorno di ieri si riferisca unicamente allo stanziamento dei fondi pel perforamento del colle di Tenda, prescrivendo che tale stanziamento sia rimandato al bilancio 1852; quindi nulla osta che sia presentato quando siasi un progetto di legge per tutte le opere relative al perforamento del colle di Tenda, purchè la prima quota di tali fondi sia fissata sul bilancio del 1852.

È vero che in tal caso si ritarda di un anno l'esecuzione di un'opera che è di somma importanza per tutto l'alto Piemonte e pel contado di Nizza, ma certamente la Camera d'oggi non vorrà allontanarsi dal voto emesso nella tornata d'ieri.

Io voterò pertanto la proposta dell'onorevole deputato Santa Rosa, e spero che il signor ministro, il quale presentava un articolo relativo alla spesa di cui si tratta nel bilancio di quest'anno, non avrà difficoltà ad aderire alla domanda del deputato Santa Rosa, e di presentare un progetto di legge il quale comprenda e divida in vari anni la spesa necessaria pel perforamento del colle di Tenda.

SANTA ROSA. Dietro la dichiarazione fatta dal signor ministro di aderire al mio invito, mi resta ad osservare che la questione relativa allo stanziamento dei fondi, sollevata dal deputato Michelini, si risolverà quando sarà presentato quel progetto di legge. Ma non ostando alla mia proposta l'ordine del giorno votato ieri alla Camera, nè essendovisi fatta op-

posizione, prendo atto delle dichiarazioni fatte dal signor ministro, e spero che egli adempirà alla promessa fatta di presentare questo progetto di legge come finora ha sempre adempito a quelle che ha fatte alla Camera.

MANTELLI. Io credo che colla mozione del signor Santa Rosa, anzichè abbreviarsi la strada la si allunghi. Noi abbiamo bisogno di tante leggi, che ogni proposta, la quale si faccia per oggetti speciali, ritarderà la spedizione degli affari d'interesse generale.

Ora si fa questione del voto dato ieri dalla Camera, con che si rimanda lo stanziamento pel traforo del colle di Tenda al bilancio del 1852. Se si trattasse di fare una nuova strada a carico dello Stato, io converrei nell'opinione che ci voglia una legge speciale; ma qui si tratta invece di una strada ch'esiste e che vuol essere migliorata. Non è la maggiore e minor spesa che debba implicare la questione, perchè i miglioramenti di strade sono portati in bilancio, e anche in bilancio può benissimo essere portato un articolo che ammonti a due, tre, quattro milioni. Si è già d'altronde riconosciuto dalla Camera che il bilancio è la legge delle spese, e quando si presenta una questione di spesa, è appunto nel bilancio che si deve fare.

Io pertanto stimo la mozione del signor Santa Rosa affatto inutile. Senzachè occorra presentare un progetto di legge speciale per questa spesa, essa può benissimo inserirsi nel bilancio del 1852, senzachè per ciò se ne rimandi l'adozione alle calende greche. Noi attualmente discutiamo il bilancio del 1851; ma la Camera io credo si sia già potuto fare questo criterio, che nell'attuale bilancio, per quanto ci studiamo, non possiamo fare sensibili economie, non possiamo fare che economie, le quali, se non si possono dire ridicole, non sono però tali da variare sensibilmente lo stato delle nostre finanze.

Ora, il bilancio che stiamo discutendo, e che pur troppo continuerà ancora a venire in dibattimento per qualche tempo, è da noi discusso, perchè tale è il nostro obbligo, senza essere però un bilancio normale, e tale non l'avremo finchè per le leggi organiche non siasi riordinata la nostra amministrazione. Allora solo noi potremo avere cognizione del vero stato delle nostre finanze, e stabilire un bilancio adeguato alle medesime, ed entreremo più presto in quella vita di riforme a cui tutti dobbiamo aspirare.

Io credo pertanto che la Camera, discutendo questo bilancio, deve, nello stato attuale delle cose, formarsi l'idea di discutere quello del 1852, forse quello del 1853, e Dio non voglia che andiamo più avanti.

Io pregherei pertanto la Camera di essere sollecita a discutere questo bilancio ed a riflettere che, essendo con esso, come ho detto, discusso implicitamente il bilancio del 1852, lo Stato potrà fare già un'economia certa nella stampa di tutti i bilanci del 1852, risparmiando tante spese nello stampare tante lunghe discussioni nei nostri rendiconti, le quali non riescono del tutto fruttuose.

Spero che il Ministero prenderà norma dai voti della Camera per fare quelle economie che gli abbiamo suggerite.

Pregherei dunque la Camera a tenere a calcolo le sagge osservazioni che le vennero fatte pochi giorni sono dall'onorevole conte Balbo, di non perdersi in discussioni, e specialmente in quelle che non possono tornare di alcuna utilità nello stato attuale delle cose, e di approfondire quelle altre, le quali saranno per suggerire al Governo il modo che deve tenere nell'amministrazione dello Stato, di pensare quindi ad occupare il nostro tempo in leggi organiche le quali faranno strada al consolidamento delle nostre istituzioni.

In questo modo solo noi potremo entrare in una vita normale.

Dietro tutte queste considerazioni, mi riservo al fine di questo bilancio di proporre un ordine del giorno, con cui, esprimendo desiderio che segua con prontezza la discussione di tutti gli altri bilanci che sono in pronto, sollecitare la Commissione ad emettere le sue conclusioni intorno a quelli su cui non è ancor fatta la relazione, e quindi stabilire una norma tanto per il bilancio del 1851 come per quello del 1852, salvo a discutere le spese nuove che sarebbero annotate in questo ultimo, ed eccitare il Ministero a proporre leggi organiche, affinché si possa una buona volta uscire da questo provvisorio, in cui non si possono fare nè riforme, nè economie. (*Bravo!*)

MICHELINI. Nella discussione di ieri gli oppositori dell'opera di cui si tratta non ne contestavano l'utilità, ma l'argomento principale che adducevano contro la spesa del perforamento del colle di Tenda consisteva nel non avere una giusta idea della medesima e dell'opera cui deve sopperire. Quindi si rifiutò lo stanziamento preliminare. Io stesso, dopo la tornata d'ieri, facendo le mie lagnanze ad alcuni deputati che avevano votato contro lo stanziamento dei fondi (*Oh! oh! — Risa generali*), sentii che tutti per rendere ragione dei loro voti, dicevano che non erano informati della spesa di cui si trattava. (*Interruzioni e segni generali di diniego*)

Ora poi l'onorevole deputato Mantelli si oppone alla presentazione di una legge speciale, e dice bastare chesi domandino fondi nel bilancio del 1852. Ma allora siamo in un circolo vizioso da cui non si esce più; e tanto varrebbe a respingere una volta per sempre lo stanziamento di cui si tratta.

Io credo per contro che si debba, come proponeva l'onorevole Santa Rosa, presentare un progetto di legge speciale a tale riguardo, imperocchè allora nessun deputato potrà più dire di non essere informato di ciò che si tratta.

Osservo d'altronde che in generale si procede in tal guisa, quando si tratta di progetti di leggi finanziarie che hanno un tratto consecutivo.

Per non andar in cerca di un esempio lontano, dirò che il ministro dei lavori pubblici ha presentato un progetto di legge in ordine di lavori di cui si parla in una categoria che discuteremo quest'oggi, vo' dire per la sistemazione della strada della Sardegna, al qual effetto sono necessari 8,000,000 e mezzo, e di quest'anno si comincerà a pagare un milione.

Io credo pertanto che, malgrado le osservazioni fatte dal deputato Mantelli, debba ammettersi la domanda del deputato Santa Rosa.

PRESIDENTE. Il deputato Santa Rosa propone il seguente ordine del giorno:

« La Camera prendendo atto della dichiarazione del ministro dei lavori pubblici di presentare un progetto di legge speciale, relativo al perforamento del colle di Tenda, passa all'ordine del giorno. »

Domando se è appoggiato.

(È appoggiato.)

La parola è al deputato Balbo.

BALBO. Io sorgo per appoggiare nel tempo stesso e le osservazioni fatte dal deputato Mantelli, e la proposta del deputato Santa Rosa. A parer mio quest'ultima non contraddice punto a quelle.

Quand'anche non si fosse proposto l'ordine del giorno del deputato Santa Rosa, nulladimeno il risultato sarebbe il medesimo, perchè il Ministero è in diritto di proporre una legge ogni qual volta questa, già prima proposta, non fu rieletta. Credo adunque che nulla ostasse al Ministero per la

presentazione di una legge speciale per il traforo del Colle di Tenda.

Il signor deputato Michelini ha già fatto avvertire come vi sarebbe maggior vantaggio e regolarità nell'occuparsi di tale opera per via d'uno speciale progetto di legge.

Quando una spesa è portata per parecchi anni nel bilancio, io credo pure sia molto più regolare che vi sia una legge, la quale dia potere al Ministero di fissare il contingente per ogni anno.

Con tutto ciò però non intendo di farmi oppositore alle osservazioni del signor Mantelli; chè anzi io le credo molto opportune e necessarie: e se il signor deputato Mantelli non le avesse fatte, io aveva già in animo d'interpellare il Ministero, perchè dichiarasse alla Camera se era nella sua intenzione di presentare in questa Sessione il bilancio del 1852.

Il deputato Mantelli ha promesso di proporre un apposito ordine del giorno per invitare il Ministero a presentarlo in una forma sommaria.

Questa determinazione io la reputo ancora migliore della interpellanza che mi era proposto di fare. Io credo che sia questo il solo modo di giungere finalmente ad una discussione regolare dei bilanci. Se noi non votiamo in quest'anno che il bilancio del 1851, incominceremo la prossima Sessione con i medesimi inconvenienti che incontrammo al principio della Sessione attuale, l'incominceremo cioè colla discussione del bilancio, il che, se non è irregolare, è quanto meno inopportuno.

Se all'incontro procediamo sommariamente, come osservava il deputato Mantelli, alla discussione dei due bilanci 1851 e 1852, al primo aprirsi della Sessione noi potremo immediatamente occuparci di leggi organiche, i risultati delle quali potranno già portare utili effetti nell'esame dei bilanci, imperocchè il Ministero presentandoci questi, non più al principio della Sessione ma incirca alla metà, potrà profittare dei risultati delle prime leggi organiche già votate, e noi faremo allora come si fa in tutti i Parlamenti d'Europa, in cui il bilancio dell'anno venturo si discute sempre verso la metà della Sessione, all'incirca nella primavera dell'anno corrente. Allora si potrà discutere molto più adagio, più opportunamente, più interamente; allora vi sarà luogo a tutte le osservazioni le quali attualmente possono giovare a ben poco. Io già ho parlato una volta dell'abbreviare, per quanto riguarda al bilancio attuale, sia le discussioni generali, sia anche le discussioni delle categorie. Il signor deputato Avigdor ha fatto il medesimo invito; ma io non insisto su questo, perchè comprendo benissimo che qualunque proposizione simile, partendo dai banchi della maggioranza, dal banco dei ministri, od anche dal presidente, pare non abbia, rispetto alla minorità, tutta la convenienza.

Io penso che meglio sarebbe che qualche membro della minoranza sorgesse a fare questo medesimo invito. Il diritto della minorità è di essere ascoltata; un invito di lei che, certo, quando non parla, o quando parla meno, fa un sacrificio, può avere una molto maggior forza. Un'esortazione al sacrificio non può certo esser meglio accolta che quando viene fatta da coloro stessi che i primi subiscono tale sacrificio. Mi associo pertanto alla proposizione del deputato Mantelli tanto più volentieri, inquantochè egli appartiene appunto alla minoranza.

AVIGDOR. Je serai fidèle à ce que j'ai eu l'honneur d'observer samedi à la Chambre et je ne l'entreprendrai pas trop longtemps; j'ai demandé la parole uniquement pour appuyer la proposition qui a été faite par l'honorable député Santa Rosa.

Hier la Chambre a adopté un vote sur lequel il est naturellement impossible de revenir aujourd'hui. Par ce vote, il faut en convenir, la Chambre a placé au ban de l'exil le comté de Nice. (*No! no!*) Pendant longtemps et fort longtemps on n'a rien fait pour ce comté. Pour moi qui suis né dans ce pays-là, ce dont je m'honore, la Chambre comprendra, j'en suis sûr, que tout ce qui regarde cette province puisse m'intéresser; et elle comprendra aussi bien les sentiments qui m'obligent à lui demander un peu d'indulgence quand je viens prolonger ce débat par mes observations.

Je me permets de présenter à la Chambre une réflexion seule. Nice ne connaît du Piémont, il faut en convenir, que l'autorité tyrannique qui a régné sur elle depuis 1814. Si des provinces de l'État ont obtenu quelques faveurs du Gouvernement, celle de Nice non-seulement ne les a jamais partagées, mais elle a toujours été traitée avec rigueur.

FARINA PAOLO. E il porto franco?

AVIGDOR. Et pour réprimer en elle les instincts français, on l'a continuellement assujéti à la férule des proconsuls de l'absolutisme qui venaient en maîtres lui dicter des lois suivant leurs caprices. Et après cette expiation de 33 ans, au moment où pour la première fois on vient vous demander une somme fort modeste, acceptée par la Commission, vous l'avez refusée. Et ce perforement pourtant était pour le moins aussi utile à Turin qu'à la province de Nice. C'est pour les mettre en contact, en rapport, et elles ne le sont pas maintenant pendant six mois de l'année.

Si nous considérons les choses sous le point de vue d'économie politique, n'est-il pas reconnu que les dépenses consacrées à l'amélioration des propriétés sont au bénéfice du propriétaire lui-même? On nous dit d'attendre pour cette amélioration après la discussion des lois organiques; mais, n'est-ce pas, comme si un fermier disait: en attendant que je sois bien organisé chez moi, je vais laisser ma propriété en friche, je vais m'abstenir d'améliorer ma propriété. Si vous entendiez une pareille sentence, chacun de vous, messieurs, dirait que cet homme a perdu le sens commun.

Ainsi, messieurs, quand on me parle de renvoyer la discussion d'un projet de loi en faveur du perforement du col de Tende après la discussion des lois organiques, je renonce bien à voir cette œuvre utile accomplie avant une époque que je ne saurais fixer. Il s'écoulera une longue série d'années avant que la province de Nice puisse se mettre en rapport direct avec la capitale.

Pour la discussion de ces lois organiques il nous faudra l'espace de six à huit mois, et il n'en faudra pas moins pour commencer les travaux, quand vous en aurez voté les dépenses, et après il faudra encore douze ans pour terminer ce perforement. Il me semble que la raison serait péremptoire pour ne pas retarder plus longtemps.

On a hier réclamer les mêmes droits pour le perforement du Mont-Cenis. Je le dis hautement, lorsqu'il s'agira d'un travail semblable pour la Savoie, je serai le premier à le voter, quelque monstrueux et quelque exorbitant qu'il puisse paraître.

Je crois, messieurs, que lorsqu'on met en rapport les provinces avec la capitale, c'est toujours au bénéfice du pays qu'on le fait. Si vous me le permettez, je vous citerai l'exemple de la Belgique. Après une guerre pénible soutenue avec la Hollande, la Belgique, obérée de dettes de toute espèce, que fait-elle? Elle entreprend avec courage la construction des chemins de fer de tous côtés, elle facilite les moyens de communication entre les provinces et la capitale, et sort ainsi dans peu de temps de l'État de détresse dans lequel se trou-

vaient les provinces, et devient le pays de transit de presque toute l'Europe.

La Belgique a fait des sacrifices, il est vrai; elle s'est endettée, c'est encore vrai; mais ces dettes-là lui ont rapporté. L'argent qu'on dépensera pour le perforement du Col de Tende ne sera donc pas perdu, et vous en retirerez un grand profit. Les routes, vous le savez mieux que moi, sont les artères des pays.

Quel fut un des soins principaux de Colbert? Ce fut de créer des routes, et constamment des routes. Que fit avant lui Sully? Des routes. C'est-là, je crois, ce que nous devons faire, et faire immédiatement; car si nous attendons que les lois organiques soient toutes votées, il est bien possible que les provinces se lassent de payer, ne connaissant absolument de notre Chambre que les nouveaux impôts qu'elle demande à la nation. La province de Nice n'est pas favorisée dans la répartition d'impôts, et c'est justice. Mais, si nous lui imposons les mêmes charges qu'aux autres parties de l'État, nous lui devons à bon droit les mêmes avantages, dont jouissent Gênes, le Piémont et la Sardaigne.

Eh bien! messieurs, vous en conviendrez, ceci n'est que de la rigoureuse justice. Dès le moment que vous obligez un pays à payer les contributions comme tous les autres, vous devez lui donner les mêmes avantages qu'aux autres. Le perforement en question, et je le répète pour qu'on ne le perde pas de vue, n'est pas seulement utile à Nice, il l'est également au Piémont.

J'ai encore une observation à faire. Hier on a fait valoir dans cette enceinte les intérêts de clocher. Malheureusement ceci a, pour ainsi dire, dégoûté la Chambre. Si l'on avait envisagé la question sous le point de vue de l'intérêt général, comme il était essentiel de le faire sur de pareilles questions, je crois que la Chambre aurait voté d'une autre manière.

Je me borne donc à appuyer la proposition qui a été faite par l'honorable de Santa Rosa, et j'espère que la Chambre voudra bien l'accepter.

Quant à l'observation qui vient d'être présentée par l'honorable député Mantelli, j'observerai que j'ai été, je pense, des premiers à dire qu'il fallait nous hâter de voter les bilans, et hier même j'avais l'honneur de dire à M. le ministre des finances que pour nous mettre à même de voter le bilan de 1852, il devait, non pas dresser un nouveau bilan, comme il l'a fait, mais qu'il devait simplement alléguer les différences des recettes et des dépenses entre le bilan de 1851 et celui de 1852, et nous engager à voter sur ces différences.

En adoptant ce système à la fin de la Session actuelle nous aurons voté le budget de 1852, et au commencement de la Session de 1852 nous commencerons régulièrement le débat du budget de 1853. Alors nous entrerons véritablement dans la voie régulière et nous acquerrons le crédit moral aux yeux des nations étrangères.

Mais en attendant, il ne serait pas fort judicieux de vouloir paralyser une partie de la fortune publique en faisant d'imprudentes économies sur l'amélioration des routes. Les routes, ainsi que je l'ai dit, sont une des principales ressources de l'État. En les créant, nous multiplierons les fortunes du pays, nous multiplierons la circulation qui est au pays ce que la circulation du sang est à notre existence.

BIANCHERI. Signori, io dirò brevissima parola intorno all'ordine del giorno proposto dall'onorevole Santa Rosa. Io credo che il voto dato ieri dalla Camera in ordine all'articolo 6 della categoria 22 del bilancio che si sta discutendo, sia stato motivato dacchè la Camera non si credeva sufficientemente illuminata sulla convenienza e sulla importanza del

lavori che in tale articolo si proponevano di fare. Se la Camera sta al voto d'ieri, cioè a dire che si debba riproporre la questione nel bilancio del 1852, io credo che essa si troverà nelle medesime circostanze in cui si trovava al giorno d'oggi.

Signori, io sono d'avviso coll'onorevole Mantelli che allorché si tratta di un'opera relativa ad una strada già esistente, anche di un'opera straordinaria, possa benissimo proporsi nel bilancio. Ma qui, dalle discussioni che si sono fatte nella tornata d'ieri, è risultato evidentemente che la questione è molto complessa. Non si tratta unicamente di vedere se quella spesa è utile e se possa produrre dei buoni risultati allo Stato in ordine al perforamento del colle di Tenda, ma si è incontrata una gravissima opposizione per parte di alcuni deputati relativamente alla scelta della linea che debba preferirsi per questa strada.

Io credo che questa questione non possa convenientemente discutersi all'occasione di un bilancio. Penso che le difficoltà che s'incontrano ogni qualvolta si presentano questioni di massima in occasione della discussione di un bilancio, s'incontrano per l'appunto perchè su tali questioni proposte così incidentalmente, non si fanno studi speciali dalle Commissioni, dagli uffici, da tutti i deputati insomma intorno alle medesime.

Ora, se questa questione si presenterà nel bilancio del 1852, la Camera non potrà con maturità di consiglio veramente pronunciarsi intorno ad essa. Noi incontreremo quindi le stesse difficoltà che si sono presentate nella tornata d'ieri, ed allora invece di guadagnar tempo, come tutti desideriamo, se ne perderebbe assai.

Per lo contrario, se viene proposta una legge speciale dal ministro dei lavori pubblici, tutti i deputati naturalmente avranno cura di conoscer profondamente tutte le circostanze che hanno relazione a quest'opera. In allora a tutti sarà lecito di fare quelle modificazioni che crederanno opportune, la Camera si pronuncerà con perfetta cognizione di causa, e non s'impiegherà un momento di più di quello che s'impiegherebbe qualora venisse ancora in discussione all'epoca del bilancio del 1852.

Signori, abbiate presente che questa questione ha fatto perdere alla Camera tutta la tornata d'ieri, e conseguentemente io credo che da ciò ne risulti la necessità che questa opera si faccia e si determini per mezzo d'una legge speciale. Io appoggio quindi l'ordine del giorno del deputato Santa Rosa.

BUFFA, relatore. Da tutte le parti della Camera odo oratori farci delle ottime riflessioni sulla necessità di abbreviare la discussione di questo bilancio, ed io mi meraviglio che nessun di loro ne abbia tratta la conseguenza spontanea, che sarebbe quella di domandar la chiusura; quindi la chiedo io. (*Bravo!*)

PRESIDENTE. La chiusura essendo chiesta, domando se è appoggiata.

(È appoggiata.)

Essendo appoggiata, la metto ai voti.

(La Camera approva.)

BARBIER. Puisque la parole ne m'a pas été accordée par suite de la clôture de la discussion, je me brone à faire une réserve; toutes les raisons qui ont été données par l'honorable Avigdor pour la route de Nice sont applicables à la route du Grand St-Bernard. Les provinces d'Aoste et d'Ivrée ont des besoins plus impérieux et plus urgents que celle de Nice, et la route du Grand St-Bernard a un caractère d'utilité publique plus prononcé et plus urgent que les améliorations

que l'on demande pour la route de Nice par le Col du Tende déjà praticable. Dans le cas qu'un projet de loi soit présenté pour ces améliorations extraordinaires sans plans et sans dépense fixe, je représenterai mon second projet de loi sur un subside pour la route du Grand St-Bernard, et j'espère que la Chambre n'aura pas deux poids et deux mesures.

MARTINET. Je demande la parole pour proposer la question préalable.

L'ordre du jour proposé par M. de Santa Rosa n'est pas nécessaire, je pense, pour que M. le ministre ait le droit de présenter avant le budget de 1852 un projet de loi relativement à cette route; car il est parfaitement dans son droit de le présenter quand bon lui semblera. Ainsi cet ordre du jour n'est pas, selon moi, nécessaire.

Au contraire, il paraît que M. le ministre nous a dit qu'il sait très-bien qu'il serait dans son droit, mais qu'il ne croirait pas devoir le proposer du moment que la Chambre n'a pas l'intention de l'adopter. Or la Chambre, en adoptant cet ordre du jour, se lierait pour l'adoption de la loi future, tandis qu'en adoptant la question préalable, elle ne se lie pas du tout, et M. le ministre reste parfaitement dans son droit de présenter son projet de loi ainsi qu'il l'entendra.

PRESIDENTE. Faccio avvertire al deputato Martinet che il signor ministro non disse questo: disse solamente, che temeva che l'ordine del giorno votato ieri gli facesse ostacolo per presentare questo progetto di legge.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Il signor deputato mi fa dire ciò che non dissi mai, e sarebbe diffatti un vero assurdo, se io avessi detto di non voler presentare una legge alla Camera salvo nel caso in cui fossi certo che essa venisse adottata; io ho solamente inteso di domandare se l'ordine del giorno di ieri possa vietarmi di presentare una legge, poichè mi riescirebbe spiacevolissimo il sentirmi osservare, in occasione di una simile presentazione, essere questa inopportuna affatto, per la ragione che la spesa del traforo dev'essere rimandata alla discussione del bilancio 1852. Ma quando la Camera mi tolga da questo dubbio, io mi riservo a presentare una legge, od a proporre una somma occorrente in bilancio secondo che la cosa sarà più spedita, mentre, come già esposi, altro a ciò non mi spinge che l'intimo convincimento che l'opera di cui è caso sia di interesse generale dello Stato, perchè lo Stato essendo composto di una serie di provincie separate le une dalle altre da ostacoli naturali difficilmente superabili, è interesse appunto di tutto lo Stato di menomarli; e qui intendo parlare tanto della Sardegna quanto della Savoia che di tutto il litorale marittimo.

Quanto poi al vedere se si possa più facilmente riuscire nell'intento o con una legge, o col mezzo del bilancio, ciò dipende dalla determinazione che prenderà la Camera. Io porto avviso che le proposizioni del signor deputato Mantelli sono della più grande saviezza ed opportunità, e credo di poter dire a nome di tutto il Ministero che il medesimo sarebbe soddisfattissimo se la Camera aderisse a questo sistema, perchè non si tratta solamente della sollecita presentazione dei bilanci, ma ben anco di renderne più agevole la discussione; perocchè se noi ritorneremo sulle questioni già state discusse, per quanto spedita sia la presentazione del bilancio, non otterremo l'effetto che è quello di farlo colla desiderata sollecitudine approvare.

MARTINET. La clôture n'a pas été prononcée sur la question préalable; ainsi la discussion est encore ouverte. Si je proposais l'ordre du jour, il pourrait paraître que je veux créer un obstacle contre la présentation d'un projet de loi

quand monsieur le ministre croira devoir le faire; mais en proposant la question préalable, il n'y a absolument aucun obstacle pour elle. La Chambre laissera ainsi à monsieur le ministre la faculté de présenter son projet de loi. Elle ne se lie nullement pour l'avenir. Elle ne fait que maintenir au ministre le droit qu'il a de présenter son projet de loi.

Je persiste donc sur la question préalable, a fin que nous ne soyons liés, ni pour l'adoption, ni pour le rejet de cette loi, et que la question reste ainsi intacte.

PRESIDENTE. Faccio osservare che l'ordine del giorno proposto dal deputato Santa Rosa non tende ad altro che a prender atto della dichiarazione fatta dal ministro di presentare un progetto di legge.

SANTA ROSA. Non intendo col mio ordine del giorno domandare altro, che quanto propose il deputato Martinet, rimanendo così stabilito che col voto di ieri non si fa ostacolo al ministro di presentare un progetto speciale di legge per l'oggetto di cui si tratta; io ritiro quindi la mia proposta (Bene!) e la ritiro, perchè così ottenni il mio scopo, e perchè antepongo a tutto il non far dal canto mio spreco di parole inutili, ed abbreviare così le discussioni.

BARBIER. Je prie monsieur le ministre de me dire s'il se propose de présenter ce projet de loi dans le courant de cette Session.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Se la Camera ammette che io abbia facoltà di presentare una legge, mi riconoscerà anche in diritto di presentarla quando mi sarà possibile. (Risa)

BARBIER. Comme la Chambre ne s'est pas prononcée à cet égard, il appartient à monsieur le ministre de déclarer ses intentions.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la categoria 23.

SIMONETTA. Domando la parola per una proposizione generale.

Fra le spese straordinarie non vedo annotata alcuna cifra per la costruzione della strada che metter deve al canton Ticino.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Questa strada non esiste nè è compresa in questa categoria.

SIMONETTA. Non esiste la continuazione, ma ve ne ha sempre una parte che è stata fatta a spese di Re Carlo Alberto.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Domando scusa, in questa categoria non è il caso di annotare alcuna somma per la strada da lui citata: si tratta soltanto di stanziare fondi per le spese delle strade che sono state già dichiarate reali.

Calza qui appunto l'osservazione giustissima fatta dal signor Mantelli, poichè io non posso introdurre spese per strade nuove, ma sibbene per quelle già contemplate da leggi e dichiarate reali: se il signor preopinante desidera fra queste classificata la strada da lui accennata, ne faccia la mozione con apposita legge, e la Camera pronuncerà.

SIMONETTA. Ma siccome sarebbe assolutamente necessaria...

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. (Interrompendo) Allora proponga una legge, valendosi della sua facoltà d'iniziativa; ne sono già state proposte tante altre...

SIMONETTA. Appunto per ciò io volevo domandare al signor ministro, se intende di fare egli questa proposta, vista la necessità e l'utilità di tale strada non solamente per quella provincia, ma realmente per l'interesse generale del commercio.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. A questo pro-

posito, io ricorderò che fuvvi un ordine del giorno del generale Bes, votato dalla Camera, in conseguenza del quale si dichiarò che sarebbe stata istituita una Commissione per esaminare le domande da ogni parte inoltrate per classificazioni di strade.

La Commissione, appena formata, se ne occupò, ed io spero che presenterà il suo lavoro al più presto possibile. Dirò anzi che per agevolare tale lavoro, feci io stesso un abbozzo o tessuto di rete stradate, il quale ho basato sulle domande fatte, e specialmente su viste e considerazioni di pubblica utilità e di generale interesse.

Ricordo che fra le altre domande vi è anche quella relativa alla strada di cui parlò l'onorevole preopinante. Quando il nuovo progetto di sistema stradale sarà compito, si vedrà cosa si debba decidere a tale riguardo.

Intanto prego il signor deputato a voler por mente che per condurre a termine un piano o rete così grandiosa di strade per tutto lo Stato è necessario un discreto spazio di tempo.

PRESIDENTE. La categoria 23 fu proposta dal Ministero in lire 25 mila, e ridotta dalla Commissione a lire 20 mila.

Metto a' voti questa categoria nella somma di lire 20 mila, come fu proposta dalla Commissione.

(La Camera approva.)

Categoria 24, *Strada reale di Ginevra.* Essa è proposta dal Governo in lire 96,703 26, e ridotta dalla Commissione a lire 35,505 26.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. La Commissione colla proposta riduzione ha escluso interamente la somma che era stata portata dapprima in lire 91,403, e ridotta poscia a lire 61,400 per la rettificazione di un tronco di strada tra i ponti di Brogny e Mercier.

Io giustificherò i motivi per i quali mi parve interessante di conservare se non tutta, parte almeno della somma stanziata onde attendere all'esecuzione di quel tronco di strada da me ravvisata di grande importanza per il commercio e per molte altre considerazioni.

Le relazioni fra Genova e Ginevra sono andate sempre diminuendo, a misura che si facilitavano le comunicazioni tra Ginevra e Francia, per la via di Marsiglia, e quindi fra Ginevra e tutta la Svizzera occidentale. Quelle strade estere hanno migliorato moltissimo, e tuttochè non pochi miglioramenti sieno pur anche stati fatti nelle nostre, essi non furono sufficienti per farle gareggiare colle prime.

Attualmente nel tronco di strada da Genova a Ginevra si stanno facendo, e saranno vicini a compiersi molti miglioramenti. Tre strade esistono per andare da Genova a Ginevra, ed hanno comune il tronco che attraversa il Piemonte, e che passando le Alpi, discende per la valle dell'Arco sino precisamente al ponte di Aiton. Eravi antecedentemente due strade ambe principali, la quali mettevano a Ciamberi, ed avevano comune la linea da Ginevra a St-Julien, ed il tronco da Albens a Ciamberi.

Da Albens poi si poteva andare direttamente a Ginevra per Rumilly.

Di queste due strade una è lunga 117 chilometri, l'altra 114, se non erro. La rettificazione dell'Isère ha dato opportunità di fare un'eccellente strada, la quale seguitando la linea destra dell'Isère stesso va fino ad Albertville dove si trova la strada che da Albens mette ad Anney, e da Anney raggiunge poi quella che per il ponte di Brogny e nuovamente a St-Julien. Quella strada la cui linea corre lungo l'Isère sta per compiersi fra tre mesi e non ha che 100 chilometri; si guadagnano dunque 17 chilometri sur una dire-

zione, e 14 su l'altra. Pel commercio questo risparmio è d'un grande rilievo, ma l'importanza maggiore (che a mio avviso deve notarsi) si è che nelle linee che mettono al ponte Brogny, e della lunghezza come ho or ora accennato di 100 chilometri, vi sono a partire da Aiton 71 chilometri che possono riguardarsi come in perfetta pianura. Dopo seguono i monti della Savoia alta, ove si incontrano alcune ascese e discese assai sensibili, e fra queste avvi quella dal ponte di Brogny a Mercier, difficile e faticosa a segno di far perdere una gran parte dei vantaggi di questa strada.

Ora, rettificare tale linea sarebbe pel commercio di una immensa utilità, perchè fra tre mesi essendo aperta la strada lungo la destra dell'Isère, il commercio troverebbe un cammino assai facile e più breve di 17 chilometri a confronto della più lunga delle altre due strade, e di 14 chilometri a confronto della meno lunga; quindi nella condizione attuale del commercio, e nel concorso dalla parte di Marsiglia mi parve della massima importanza anticipare la costruzione della strada in discorso, perchè, come dico, fra tre mesi sarà aperta una strada mercè la quale da Aiton passando pel ponte di Gresy, e poi rimontando l'Isère si va sino ad Annecy ed al ponte di Rumigny con 70 chilometri di strada che può ritenersi quasi piana. Questi sono i motivi che mi farebbero desiderare ardentemente che fosse conservata se non tutta, una parte almeno della somma portata in bilancio, e così se non le intiere lire 61 mila da me proposte la seconda volta, almeno la metà di questa somma, che è di 45 mila lire, onde potere intraprendere subito i lavori, mentre appunto si sta attendendo a compiere quella strada, quale, come vi accennai, sarà aperta entro tre mesi.

BUFFA, relatore. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

BUFFA, relatore. Risponderò brevemente al signor ministro. Tutte le ragioni da lui addotte non provano che una cosa sola, cioè che questa strada sarebbe molto utile; ma non rispondono alle obiezioni fatte dalla Commissione per eliminare questa spesa dal bilancio di quest'anno. Il commercio tra il Piemonte e Genova possiede già un'altra strada più lunga, è vero, ma però eccellente: quindi non si tratterebbe qui che di aprire una seconda strada migliore ad un commercio che ne possiede già una buona.

La Camera ha dimostrato l'aver voluto andare molto a rilento nel votare le spese che non presentano un carattere di assoluta urgenza. Ora, se ci è spesa, che non abbia siffatto carattere si è precisamente questa, colla quale si vorrebbe procacciare il meglio a chi già possiede il bene. Io quindi sarei d'avviso che considerando le strettezze del nostro erario, e le condizioni in cui si trova il commercio, di cui parlava il signor ministro, si possa senza nessun inconveniente ritardare d'alcun poco l'apertura di questa nuova strada, ed eliminarne la spesa dal bilancio del 1851; e ciò senza contestare per nulla le ragioni di utilità addotte dal signor ministro.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la proposta della Commissione che consiste nell'annullamento dell'articolo 1° di questa categoria.

(La Camera approva.)

Quindi pongo ai voti la categoria nella somma di lire 35,305 26.

(La Camera approva.)

Categoria 35, *Strada reale di Levante*, proposta dal Ministero in lire 179,619 01, e ridotta dalla Commissione a lire 79,619 01.

La parola è al deputato Gandolfi.

GANDOLFI. Signori, la strada reale che ci occupa in questo momento fu costruita in parte sotto l'impero francese, in parte sotto il Governo del re; se la prima ha il vantaggio di essere stata eseguita senza risparmio di spesa, colla grandiosità propria alle strade imperiali, questa si risente dello spirito di economia che presieder deve ai lavori provinciali, chè tale si era dapprincipio siffatta impresa: un tale danno però fu compensato coll'averci dato almeno la comunicazione colla Toscana per un tratto di 40 e più miglia nel periodo di circa 6 anni, laddove in pari tempo i Francesi, tuttochè in località molto più facili, se si eccettua un piccolo tronco appunto nel distretto del collegio di Sestri, non arrivarono, credo, a un 10 miglia circa: ma in diversi punti dessa però presenta molti inconvenienti e difetti.

Signori, se l'erario non versasse nella critiche circostanze, in cui si trova certamente, io solleciterei molte modificazioni a quella via, cui uno spirito che non saprei qualificare negli ingegneri, diede direzioni e pendenze assolutamente sconvenevoli; nè ultima fra queste modificazioni sarebbe quella di togliere pendenze del 10 e fin 14 per cento collo abbassare di parecchie centinaia di metri il punto culminante vicino all'oratorio di N. D. delle grazie, di cui fra poco avrete ad occuparvi, per continuar così ad utilizzare le due piccole gallerie di Zoagli, se pur non fosse meglio riprendere il progetto francese di tenersi a poca altezza dal mare. Siccome però mi è opinione che per ora non si debba dar opera che al pretto necessario, non sarò certamente io che proporrò spese, delle quali si possa far di meno; mi limiterò quindi ad occuparmi di un sol punto di questa stessa strada che reclama l'attenzione della Camera e del signor ministro. Vo' parlare del tronco che traversa il grosso borgo di Nervi.

Tanto gli ingegneri francesi quanto i nostri in questo luogo si trovarono a fronte di ostacoli che duravano da 50 e più anni.

Se fosse la natura che li opponesse, forse sarebbero già superati, ma dessi vengono dagli uomini, e quindi il mal volere, o la negligenza li fa ancora sussistere.

Voi dovette sapere, o signori, che quel paese constava e consta tuttora di una sola strettissima strada tortuosa, come gran parte degli antichi borghi del litorale. Il profittar di questa via per la continuazione della strada di Toscana cagionava lo atterramento di un numero rilevante di case, se si voleva avere un discreto rettilineo; era dunque ovvio passar dalla parte del mare; ma qui sorgeva altra difficoltà, faceva mestieri traversare tutti i giardini che in quel paese, anzichè semplice sito di delizia, sono una sorgente di guadagno per i belli vivai di agrumi che vi esistono, a tal che l'indennità dovuta ai proprietari sarebbe stata assai più rilevante.

A fronte di siffatti rispettivi ostacoli ne avvenne che mai si prese una decisione formale definitiva, ed io credo che, sebbene di molto attenuato il difetto per varie demolizioni eseguitesi, anche in questo momento, nulla siavi di stabilito. E intanto? E intanto sussiste ognora la sconvenienza lungo una strada, che ora è reale, di un tratto tutto tortuoso con pendenze incommode, e che in alcuni luoghi non presenta neppure lo spazio necessario allo scambio, non che dei carrettoni, delle semplici vetture: ho detto, in alcuni luoghi, perchè ripeto, in molti altri si son già atterrate non poche case.

Ora dunque io non farò nessuna proposizione a questo riguardo; ma siccome dal finqui detto pare che siasi abbandonata l'idea di passare a mare, e per altra parte è sconveniente la continuazione di siffatto stato di cose, desidererei che il signor ministro provvedesse in proposito, ed ove fosse la sua

intenzione di conservare l'attuale passaggio, volesse dar opera a che il medesimo fosse alfine stabilito in un modo che si convenga ad una strada reale, e comodo ai viaggiatori che per un buon quarto d'ora devono essere ballottati su d'un selciato pessimo, e stare esposti ancora in due o tre siti, ad essere fermati per la ristrettezza della via.

E giacchè ho la parola, per non prenderla un'altra volta, mi permetterò un'osservazione sull'articolo 5 di questa categoria.

Vedo dalla relazione che precede il bilancio che la maggiore spesa proposita per questo ristauo proviene dal non essersi potuti utilizzare i legnami vecchi di questo ponte.

Son tre anni al più, o signori, che questo ponte importante, lungo, credo, 70 metri, fu riparato, si può dire, a nuovo con un metodo non osato prima, di lasciar, cioè, gli assi del medesimo assolutamente scoperti ed esposti così a tutto l'attrito delle ruote, ai cocenti raggi del sole ed all'azione della pioggia. Mi si disse in quell'epoca che era un esperimento. Lo sia pure; ma intanto al giorno d'oggi, e così in brevissimo tempo, tutto quel tavolato è già usato e fracido, ed esige nuovi ristauri: io dunque mi permetterò di richiamare in proposito la sollecitudine dell'onorevole signor ministro affinché voglia esaminare se non sia il caso di ritornare all'antico sistema, ovvero provare il metodo di Mac-Adam, ovvero ancora se si può usare, come credo, sugli assi, se non sarebbe meglio di introdurvi la copertura di asfalto: io mi limito a cotali osservazioni; il signor ministro come persona perita della materia saprà scegliere fra i vari metodi; a me basta che si procuri di rendere più rara la necessità delle riparazioni per non esporre lo Stato a ripetute spese ed il passaggio ad essere troppo sovente, se non reso impossibile, almeno praticabile solo con pericolo e disagio dei viandanti mentre si eseguiscano i ristauri.

PRESIDENTE. Le osservazioni finora fatte cadono tutte sull'articolo nono di questa categoria. Per conseguenza io credo che si potrebbero frattanto votare i primi otto articoli.

CATTANEO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

CATTANEO. Signori! Benchè molto mi lusingasse il veder portata in questa categoria del bilancio una ragguardevole somma per la costruzione di un ponte sulla Magra, il quale da troppo lungo tempo è desiderio universale di tutto il distretto elettorale che ho quivi l'onore di rappresentare, tuttavia non ho creduto di dover combattere nel seno della Commissione la eliminazione di quella somma dal bilancio; e tanto meno è mia intenzione di combatterla ora in presenza della Camera.

Innanzitutto piacemi, o signori, di rendere omaggio a quei principii d'imparzialità, e di rigorosa giustizia, senza di che sarebbe vano lo sperar di conciliar l'amore ed il rispetto delle popolazioni verso gli atti del Parlamento.

Fu costume sempre fra di noi di non sostenere nei bilanci allocazioni di somme destinate all'esecuzione di opere di pubblica utilità, se prima non se ne avevano i progetti definitivi, regolarmente approvati, i quali ne determinassero le precise condizioni e la spesa. E dacchè l'usanza stessa fu lodevolmente conservata anche dopo l'introduzione del regime costituzionale, e la medesima, quantunque non senza qualche fortunata eccezione, ci servì di scorta ad approvare o disapprovare le opere proposte nei passati bilanci, sento che avrei gran torto se volessi farmi ad oppugnare per mio profitto una massima salutare, che io stesso ho fermamente sostenuta in altre simili occasioni.

Io non domanderò dunque che venga conservata in bilancio la somma di lire 150,000 come fondo preparatorio per la costruzione di un ponte sulla Magra; ma spero che piacerà alla Camera di non ricusarmi il suo favore, e mi limiterò a pregarla di voler in qualche modo dar prova di simpatia per la sollecita effettuazione di un'opera di pubblica utilità, che da circa un mezzo secolo sta nei desideri vivissimi di quelle popolazioni.

Ciò che l'onorevole relatore della Commissione vi accennava intorno a quest'opera nella sua relazione, mi dispensa dal diffondermi quivi in dimostrarvene la convenienza, l'utilità, e la necessità. Importa grandemente che quell'opera si affretti nell'interesse dell'agricoltura, poichè assai di frequente o non è permesso il varco per più giorni dall'una all'altra sponda del fiume, o non può effettuarsi se non con grave pericolo, e qualche volta anche colla perdita dei veicoli e dei capitali agricoli, non che della vita dei miseri agricoltori. Importa nell'interesse del commercio che si pratica per quell'unica via da molti paesi d'oltre Magra pel porto di Lerici; importa nell'interesse dei viaggiatori, e delle più pronte e sicure comunicazioni dello Stato nostro colla Toscana, ed oltre; importa nell'interesse del Governo, onde non rimangano spesso disgregati i due capoluoghi della provincia di Levante; importa finalmente pel decoro dello Stato, non rimanendo più oggi altro impedimento a chi percorre l'Europa dalle rive dell'Oceano all'Adriatico, fuorchè il passo infelicissimo della Magra.

E non è per altro certamente, se non per queste considerazioni, e perchè al commercio genovese importa assaissimo che le comunicazioni colla bass' Italia non siano, come ora accade, frequentemente impedito, che il Consiglio generale della divisione di Genova, in una delle sue tornate dell'autunno scorso, deliberava all'unanimità di sollecitare dal Governo l'effettuazione dell'opera in discorso. Ora pertanto se l'allocatione portata in bilancio pel ponte sulla Magra venisse totalmente soppressa, quantunque fosse nel tempo stesso raccomandato al Governo di sollecitarne l'effettuazione, tristissimo ne sarebbe l'effetto, dacchè per una parte si riguarderebbero come negletti i voti del Consiglio divisionale di Genova, e per l'altra rimarrebbero frustrate le speranze delle povere popolazioni limitrofe alla Magra. Esse crederebbero, o signori, che per la terza volta nel breve giro di dieci anni si volesse ritogliere loro con una mano ciò che ad esse offerivasi coll'altra. E qual impressione riceverebbero elle? Niuna altra certamente (mi duole il dirlo), fuorchè un'impressione dolorosissima, capace di generare in loro lo scoraggiamento, il dispetto e la disaffezione.

Ma io non credo certo d'ingannarmi pensando che ciò sia ben lungi dalle vostre intenzioni. Voi non dovete, nè vorrete soffrire che vadano sfiduciati i popoli, e perdano stima ed amore alle nostre istituzioni, solo perchè un semplice vizio di forma viene con mal garbo ad interpersi fra la promessa del Governo ed il vivo e lungo desiderio dei governati.

Signori, il progetto definitivo d'un ponte in muratura da costruirsi sulla Magra esiste, e la spesa totale per la sua esecuzione, comprese le strade di accesso e le opere a difesa, ascende non più che a 500,000 lire. Questo progetto fu da me presentato al signor ministro dei lavori pubblici or sono due mesi, nè mancherebbe oggi al medesimo nessuna delle debite forme, e voi ne approvereste certamente l'attuazione se, per lodevole rispetto alle presenti troppo gravi condizioni del pubblico erario, il signor ministro non mi avesse eccitato ad esonerarlo di questo carico, cercando modo di affidarne l'esecuzione all'industria privata, mediante concessione ba-

sata sul godimento temporaneo del pedaggio, ed una somma da concordarsi.

Ora anche questo desiderio del signor ministro fu per me adeguato, e, siccome vi accennava l'onorevole relatore della Commissione, sarà, spero, fra non molto tempo ridotto ad uno speciale progetto di legge che verrà sottoposto alle vostre deliberazioni. Ma poichè non può dubitarsi che non si richieda il concorso di una certa somma di aggiunta della concessione del pedaggio; poichè il progetto definitivo esiste, e le condizioni finanziarie dell'opera proposta sono fin d'oggi pienamente conosciute; poichè nelle analoghe circostanze che si presentarono nello scorso anno in occasione della discussione del bilancio dei lavori pubblici rispetto al ponte sulla Stura presso Cuneo, piacquevi approvare l'intera allocazione stanziata per quel progetto, con tutto che fosse in parte tuttora ipotetica, non troverete, spero, indiscreta la mia domanda se mi fo a pregarvi che per le sovra espresse considerazioni, invece di sopprimere assolutamente l'allocatione portata nel presente bilancio per la costruzione di un ponte sulla Magra, vogliate contentarvi di ridurla dalla somma di 150,000 lire a quella di lire 20,000, od anco a somma minore, se così a voi piaccia.

Voi ben vedete, o signori, che la mia preghiera non offende per nulla quel giusto desiderio che tutti abbiamo di ricercare ogni maggiore economia nella discussione dei bilanci; ma egli è pur vero che se piacciavi accordarle favore votando quella tenuissima somma, mentre per una parte porgete un dolce conforto alla speranza di molte popolazioni, e le restringete di fede e di amore alle novelle nostre istituzioni, date nel tempo stesso al signor ministro il più efficace stimolo a maggiormente affrettare l'adempimento di un'opera tanto desiderabile e desiderata.

Prego pertanto il signor presidente a voler porre ai voti la mia proposta, che sta nel ridurre a sole lire 20,000 la somma di lire 150,000 stanziata dal Governo per la costruzione di un ponte sulla Magra.

RICCI GIOVANNI. Io non sorgo per oppugnare l'opportunità, dirò di più la necessità di un ponte sulla Magra. Io voglio solo far osservare alla Camera, che lo stabilire la località in cui si debba costruire questo ponte, ha sollevate molte e gravi discussioni. La Camera ricorda che furono presentate nell'anno scorso parecchie petizioni non solo di privati cittadini, ma eziandio di municipi, le quali, quantunque dichiarate d'urgenza, stante la proroga della Sessione, non poterono essere riferite. Le ragioni che venivano in tali petizioni esposte sono molte e gravi. Se la proposizione del signor deputato Cattaneo tende solo ad assicurare quelle popolazioni che la Camera prende interesse alla costruzione in genere di questo ponte, io l'appoggio vivamente, perchè credo che sia giustizia l'attivare prontamente tale opera; ma se con questo voto si potesse menomamente pregiudicare e dare, per così dire, affidamento che sia piuttosto in questa che in qualsiasi altra località che si debba tale ponte costruire, allora io pregherei la Camera a sospendere il suo voto e ad attenersi strettamente alla dichiarazione fatta dalla Commissione, perchè desidererei che essa potesse giudicare, avendo sotto gli occhi tutti gli elementi necessari.

La relazione indica che il progetto non è ancora compiuto, e così implicitamente che per parte del Governo non può essere stata presa ancora alcuna risoluzione definitiva. Vi si accenna pure che secondo altro divisamento del Governo si tratterebbe di cedere il pedaggio che attualmente si percepisce pel passo del fiume sulla Scaffa ad una società che si assumesse l'incarico di eseguire la costruzione di questo

ponte. Come ben vede la Camera, nulla avvi ancora di definitivamente stabilito per questa pratica, e non è ancora determinata dal Ministero quale sarà la via che vorrà intraprendere.

Conseguentemente io appoggio la proposizione del deputato Cattaneo, quando essa miri soltanto a far votare una somma anche minima per dare così una specie d'affidamento alle popolazioni della riviera di Levante, che questo ponte sarà il più sollecitamente costruito; ma intendo che sia assolutamente riservata qualunque determinazione di località.

CATTANEO. Io non voglio che fare una semplice osservazione, ed è che se il signor deputato Ricci avesse letto la *Gazzetta Ufficiale* del 15 aprile 1850 avrebbe veduto che già da gran tempo si è presa determinazione rispetto alla questione della località in cui questo ponte dovesse essere costruito. Non credo conseguentemente sia il caso di ritornarvi sopra, e non credo neppure che appartenga alla Camera il prendere deliberazione alcuna sovra convenienze di località, e decidere ove e come si debba compiersi una data opera di arte. Spettava unicamente al Governo il determinarlo, ed esso l'ha fatto già da molto tempo.

Faccio osservare poi (e prego la Camera a volermi perdonare se entro in questi dettagli), faccio osservare, dico, che ritornando su questa questione di località, si dovrebbero portare nel seno della Camera pettegolezzi, che io ho voluto evitare col sacrificio del mio amor proprio. E poichè si è voluto parlare di petizioni, dovrebbero ricordare quella insolentissima inviata alla Camera, la quale conteneva le più gravi accuse contro la mia persona.

Avrei potuto ottenerne riparazione, e se non l'ho fatto si fu solamente per amore di diminuire il più possibile anzichè accrescere lo scandalo. Non mi pare però sia il caso di ritornare di nuovo su questa questione, dal momento che le parole che ho l'onore di dire alla Camera si restringevano a chieder favore all'opera in discorso, e non si riferivano a nessuna questione secondaria.

RICCI GIUSEPPE. Quando io accennava alle petizioni presentate alla Camera relative al ponte sulla Magra, alludeva naturalmente alle ragioni che in esse petizioni erano sviluppate.

Io certamente ho disapprovato allora, e disapprovo altamente adesso qualunque espressione inserita in taluna di queste petizioni la quale fosse menomamente offensiva per un deputato qualunque, imperciocchè in questo io riconosco che non c'è solo sconvenienza verso la persona, ma c'è anche mancanza di rispetto in verso della Camera intera.

Perciò, in conseguenza, io l'ho riprovato allora e la riprovo adesso; e mi gode l'animo che mi si offra questa occasione per dichiararlo in faccia alla Camera. Ma il signor deputato Cattaneo dice che nella *Gazzetta Ufficiale* del 15 aprile il Governo aveva fatto conoscere la sua risoluzione di stabilire il ponte in una località piuttosto che in un'altra.

Io dico che il Governo poteva benissimo formarsi un'opinione, ma che questa opinione è soggetta ad essere modificata dal voto della Camera. La Camera può, sentendo il voto e le ragioni delle popolazioni, esaminando i vantaggi che la posizione di un ponte, di una strada piuttosto in una direzione che in un'altra può recare alle popolazioni; può, dico, riconoscere quale sia la località più opportuna, più vantaggiosa a determinarsi, e dire: acconsento alla spesa, ma in questo o in quel limite, ma in questa o in quella direzione.

E veramente io non posso concepire che si voglia limitare il potere della Camera in tali questioni, e credo che essa non vorrà rinunciare a questo suo diritto. È una prova che que-

sta questione non poteva essere matura, e non poteva essere stabilito un confronto tra le spese che erano necessarie in una località, od in un'altra; è la confessione stessa che ci fa la Commissione, la quale dice che non c'è progetto definitivo.

Come vorrete mai che si possa dire: nella tale località un'opera d'arte costa maggiormente che in un'altra, quando non avete un progetto definitivo? Avrete delle idee, delle indicazioni; ma queste idee, ma queste indicazioni sono state contraddette da altri ingegneri; conseguentemente, finché non è cosa definitiva, il Governo stesso non può avere un criterio deciso per determinarsi più per un luogo che per un altro.

Non è mio intendimento di sollevare adesso nessuna questione intorno alla località, non essendo mia intenzione di far perdere tempo alla Camera entrando nei particolari.

Io ho detto solo, che siccome non era ancora intervenuto un voto della Camera nella questione, io intendeva che la questione fosse interamente riservata all'epoca in cui il Ministero verrà a proporre o un progetto di legge per concedere quel pedaggio a favore del costruttore del ponte, ovvero ne presenterà un altro per eseguirlo a spese dello Stato, e dirà così quale sia il sistema che abbia adottato. Allora solo sarà il caso di entrare nella questione, allora si esporranno le ragioni, si faranno vedere gl'interessi che esistono, e per l'una parte, e per l'altra, e la Camera pronuncierà la sua decisione.

Se il signor ministro avesse fatto conoscere alla Commissione che aveva un progetto definitivo passato al Consiglio permanente con quelle cautele che sono prescritte dalle leggi attuali, allora io avrei mossa e sviluppata la questione adesso alla Camera; ma siccome la Commissione dichiara che questo progetto non esiste, e propone alla Camera di depennare questa somma dal bilancio, io ho fatte queste osservazioni per appoggiare le conclusioni prese dalla Commissione, perché non si conceda questa somma fino a che un progetto definitivo sia fatto, e venga a presentarsi una legge per la concessione del pedaggio, o per la costruzione del ponte.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Ho chiesto di parlare, solo per far vedere che questa discussione è affatto intempestiva.

Il Governo dopo aver fatto moltissimi studi, assunte accurate informazioni, dopo aver sentite le ragioni ed esaminate le rappresentanze di quelli che volevano il ponte a San Genisio, e di quelli che lo desideravano a Formola, ha creduto di dover confermare la deliberazione presa, salvo errore, nel 1842, dal Re Carlo Alberto, il quale aveva decretato il ponte a San Genisio. Ad ogni modo il Governo avendo ponderata seriamente la questione, e studiata accuratamente le circostanze che militavano a favore dell'uno o dell'altro di questi paesi, ha esposto nel foglio ufficiale i motivi della scelta fatta, nella speranza appunto che sarebbero cessate le incriminazioni elevate contro questa determinazione per essere i motivi esposti ravvisati dal Governo così ragionevoli, da appagar ogni persona che non fosse mossa da interesse o passione locale. Se non si è riuscito nell'intento, le questioni rinasciranno quando si presenterà il progetto di legge relativo a questo ponte: ciò nullameno io credo che il Governo abbia piena facoltà di fissare nel progetto di legge lo stabilimento del ponte in quel sito che ravvisa il più conveniente, il più economico, e ad un tempo meglio soddisfacente ai bisogni del paese.

Quando si presenterà tale progetto di legge, se la Camera non dividerà l'avviso del Ministero, rifiuterà di approvarlo, ed allora il signor deputato che vuole il ponte a Formola potrà presentare un progetto di legge nel senso da lui desi-

derato; ma, lo ripeto, attualmente questa questione mi pare affatto intempestiva.

BUFFA, relatore. È necessario che la Camera abbia sotto gli occhi il vero stato della questione. La Commissione pigliò a propria norma la massima generale che non si stanziino fondi per nessun lavoro, di cui non sia già in pronto il progetto, e non si sappia la precisa spesa e le condizioni giusta le quali vi si potrebbe metter mano.

Posto questo principio, essa non aveva che a considerare, riguardo a ciaschedun lavoro, se queste condizioni intervenissero; ora il ponte sulla Magra è appunto uno di quelli in cui queste non intervengono, perocché il Ministero non ha apparecchiato il progetto necessario per mettervi mano: essa dunque, per non contraddire a sè stessa, doveva eliminare dal bilancio la spesa a ciò relativa.

La Commissione riconobbe e riconosce non solo l'utilità, ma la necessità di questo ponte; ma questa utilità e questa necessità non la potevano far recedere da quella massima generale che aveva ammessa per tutti gli altri casi; e se altrimenti avesse operato, si sarebbe mostrata ingiusta, avrebbe adoperato doppio peso e doppia misura.

Il signor Cattaneo riconosce egli stesso la giustizia della massima proposta dalla Commissione; egli è quindi in obbligo di riconoscere anche quelle conseguenze che logicamente ne conseguono. Egli non domanda più 100 mila lire, ma dichiara che si contenterebbe di una somma assai più piccola, anche di 10 mila lire. Ma non è la gravità della somma a cui si deve qui riguardare, sibbene la massima stabilita apprimizio; e questa rimane violata così stanziando 10 mila lire come un milione. Nè val meglio l'altro motivo di voler con ciò dare un affidamento a quelle popolazioni; poichè la Camera non deve vincolare il suo voto innanzi che ella sappia che cosa veramente il suo voto possa importare: e a quelle popolazioni deve bastare la fiducia nella giustizia e nella saviezza del Parlamento.

Del resto, le contestazioni appunto che sono sorte fra due degli onorevoli proepinanti, gioverebbero piuttosto a dimostrare che la questione non è ancora giunta a maturità, che altro. Inoltre è d'uopo osservare che probabilissimamente questo lavoro non potrà essere approvato, come si usa di tutti quelli delle altre strade reali, nel bilancio, ma dovrà esserlo per legge; poichè, come venne anche accennato dal signor Cattaneo, fu, non ha guari, fatta una proposizione al ministro da una società privata, la quale si incaricherebbe di quest'opera, mediante alcune condizioni che essa propone al Governo. Queste condizioni, come si nota nella relazione, sono tali che il Governo spera di poterne venire ad un convegno definitivo. Quando si venisse a questo convegno, a che servirebbe la somma stanziata? A nulla, perocché sarebbe necessario che il Ministero presentasse un progetto di legge speciale. Sarebbe quindi un anticipare alla cieca sulle future deliberazioni e del Governo e della Camera il voler stanziare ora una somma. Quindi la Commissione non può a meno di insistere sulla sua prima deliberazione, che cioè questa somma venga totalmente cancellata dal presente bilancio.

PRESIDENTE. La parola è al deputato Cattaneo.

CATTANEO. Piacemi innanzi tutto di rendere omaggio alla verità; e quindi non posso a meno di dichiarare che trovandomi pienamente convinto della giustizia e convenienza delle osservazioni fatte dal signor relatore, non trovo opportuno di più insistere sulla mia proposta di ridurre la locazione di lire 150,000 a sole lire 20,000.

Desiderando però che rimanga acquistata la simpatia della Camera in pro dell'opera di cui si ragiona, propongo invece,

e prego la Camera a voler accettare con favore un ordine del giorno così concepito :

« La Camera, riconoscendo la necessità di sollecitare la costruzione di un ponte sulla Magra, che assicuri ed agevoli le comunicazioni per la regia strada di Levante, raccomanda al Ministero di affrettare a tal uopo la presentazione d'uno speciale progetto di legge, e passa alla votazione della categoria. »

PRESIDENTE. Domando alla Camera se è appoggiato quest'ordine del giorno.

(È appoggiato.)

Essendo appoggiato lo metto ai voti.

(La Camera approva.)

Pongo ai voti la proposta della Commissione che riduce questa categoria a lire 79,619 01 annullando l'articolo 9.

(La Camera approva.)

Categoria 26, *Strada reale del Sempione*, proposta dal Governo in bilancio nella somma di lire 16,930, e ridotta dalla Commissione a lire 16,852 07.

BUFFA, relatore. Prima che si passi ai voti su questa categoria debbo fare una domanda al signor ministro. La Commissione ebbe in mano alcuni documenti che riguardano l'articolo 3 di questa categoria, ma altri le ne furono spediti più tardi dal signor ministro, i quali per inconvenienti fortuiti tardarono tanto a pervenirle, che la relazione fu stampata prima che questi fossero a sue mani.

Questi documenti facevano una nuova domanda di cui nel bilancio non è cenno; in essi si diceva che i ripari al Toce di cui parla il bilancio e che erano già stati eseguiti, furono da piene successive guasti e resi inutili, e che perciò bisognava immediatamente accingersi a farne dei nuovi: porgevasi anche il progetto già compilato, ed approvato dal Congresso permanente, e indicavasi la spesa necessaria per questo nuovo argine. Nella relazione non si fa cenno di tutto questo, perchè, come ho detto, i documenti relativi pervennero alla Commissione troppo tardi, ma prima di venire ai voti è necessario conoscere se il signor ministro persista in questa sua nuova domanda.

PALEOCAPA, ministro pei lavori pubblici. Non solo credo di dover insistere, ma ripeto che io ritengo quest'opera di tutta necessità. Dirò in quai termini stanno le cose. Nella situazione di Campone, il Toce batteva la strada con tanto impeto, che si temeva da un momento all'altro che la portasse via. Si compilò tosto un progetto di restauri, ma questi riescirono insufficienti, perchè alla prima piena sopravvenuta le difese furono distrutte, e la corrosione di bel nuovo incominciata, pose la strada in imminente pericolo, quale in oggi si trova, di essere esportata.

Essendosi ricorso all'ufficio d'intendenza di Pallanza, esso ordinò un progetto di riparazioni che venne sottoposto all'esame del Congresso permanente, il quale decise che l'esperienza avendo dimostrato che la difesa fatta antecedentemente non era stata sufficiente, e che non conveniva più attenersi a quella misura, propose l'esecuzione immediata di un'opera che importava la spesa di lire 25 mila. Questo lavoro è già stato commesso stante l'assoluta urgenza che vi era per la stagione che corre; dimodochè spero che sarà compiuto il lavoro prima che altre piene sopravvengano; del resto io posso assicurare che la condizione della località era tale, che se quest'opera non si intraprendeva a tempo, la strada era compiutamente rovinata. Egli è questo uno dei casi in cui il ministro ha non solamente la facoltà, ma stretto dovere di provvedere secondo l'urgenza del bisogno.

Adunque io domando oltre ciò che è portato in questa categoria l'allocatione della spesa di lire 23,038 50.

PRESIDENTE. Domando se questa proposta è appoggiata.

(È appoggiata.)

La metto ai voti.

(È approvata.)

Così vien portata la categoria intera a lire 59,910 57.

La metto ai voti.

(È approvata.)

Viene ora la categoria 27, *Strade reali dell'isola di Sardegna*, portata dal Governo e mantenuta dalla Commissione nella somma di un milione.

BARTOLOMMEI. Ho domandato la parola per indirizzare una domanda all'onorevole signor ministro dei lavori pubblici, che cioè mi sappia dire cosa intende ed abbia deciso di fare circa la costruzione del ponte Coghinas. In una delle tornate della Camera nell'ultima scorsa Sessione, all'occasione che si discuteva il bilancio del 1850 del Ministero dei pubblici lavori, io in un mio discorso sviluppai come era di estrema necessità, di pretta giustizia, non che conveniente, la costruzione pronta di quel ponte: dico di estrema necessità, perchè non passa inverno che, per mancanza d'un ponte sul fiume Coghinas, non s'abbia a lamentare delle disgrazie e delle vittime; dico pretta giustizia, giacchè l'onorevole signor ministro sa benissimo, e la Camera non ignora che quel ponte fu, nel 1846, decretato per legge regia, e dico poi finalmente che è conveniente, giacchè l'intero materiale è lavorato e preparato sul luogo ove s'intende erigere il ponte. Vorranno il signor ministro e la Camera acconsentire a lasciare sperdersi quel materiale che è costato ingente somma allo Stato? Io non posso ciò credere, io ho troppo buona opinione del senno e giustizia della Camera, come pure dell'accuratezza del signor ministro, perchè si voglia, senza alcuna buona ragione lasciare cotesto prezioso materiale inoperoso, come testimonianza irrefragabile del non volere il Governo del re fare nulla a pro della sempre dimenticata provincia della Gallura ed Anglona.

Il signor ministro ben vorrà rammentarsi che egli pure conveniva sulla necessità assoluta di doversi costruire quel ponte. Com'è dunque che egli, nel presente suo bilancio, non ha divisato chiamare alla Camera e fare stanziare una qualche somma a terminare quel ponte? Ha egli il signor ministro abbandonato il pensiero della costruzione del ponte di Coghinas? Se ciò è, lo confessi alla Camera, e così le provincie interessate avranno acquistato la trista convinzione che il Governo non volle far nulla in loro beneficio, ed è risoluto a lasciare la così detta *scafa* sul fiume Coghinas, specie di barca quadra per servire a passare da una sponda all'altra i viaggiatori; ed accerto la Camera che essa scafa sarebbe assai meglio e più convenientemente piazzata nel museo egiziano di Torino come opera antica, che sul fiume Coghinas.

Io aspetto una risposta dal signor ministro, che spero sarà in conformità della giustizia che compete alle provincie di Gallura e dell'Anglona.

PALEOCAPA, ministro pei lavori pubblici. Faccio presente all'onorevole preopinante che fu stabilito dal Parlamento, approvato dal Re e convertito in legge un sistema di strade reali per la Sardegna; e che venne annualmente assegnato un milione per provvedere all'attuazione del medesimo.

Quando si è discusso questo sistema di strade reali, il signor deputato si ricorderà che egli ha sostenuto che doveva comprendersi la strada di Gallura, ma per molte circostanze e considerazioni che ora sarebbe superfluo richiamare alla memoria, la sua opinione non prevalse: adunque la strada

di Gallura ove incontrasi il ponte di cui si parla, non fu compresa in quella rete stradale. Nella condizione poi in cui si trova il ponte di Coghinas, come la linea di strada di Gallura, ve ne sono molte altre, perchè non bisogna credere che tutte le strade della Sardegna siano contemplate nel piano generale stato approvato, e che è già abbastanza esteso. Si è poi nella stessa legge determinato che quanto alle classi di strade non dichiarate reali si sarebbe nominata una Commissione ad oggetto di fissare quali debbano essere dichiarate provinciali e quali semplicemente comunali o consortili, alle quali tutte lo Stato non potrebbe certamente sopprimere.

Questa Commissione è stata istituita, ed a seconda della parola data all'onorevole preopinante fin da quando seguiva una tale discussione, ebbi a raccomandare alla medesima di occuparsi specialmente di questa strada, e di un'altra interessantissima, che è quella da Alghero a Sassari. Recentemente ancora ho pregato il signor generale La Marmora, quant'altri mai interessantissimo per tutto ciò che riflette il vantaggio della Sardegna, a volersi occupare essenzialmente di queste due strade. Quando le medesime siano dalla Commissione, ed inoltre dalle rappresentanze provinciali che hanno parte in questa importante bisogna, classificate fra le provinciali, quando le provincie si adoperino a stabilire un piano d'imposte (ora appunto che fu presentata una legge per regolare le imposte provinciali della Sardegna), e cerchino in tal modo di procurarsi i fondi necessari per eseguirle, il Governo potrà, riconosciute le circostanze speciali di questa o quell'altra strada, domandare, ove d'uopo, alla Camera un anticipato sussidio come venne dalla legge previsto. Tutto questo mi sarà in allora dato di fare, ma attualmente non posso, contro il disposto della legge, togliere dai fondi assegnati alle strade reali alcuna somma per eseguire strade provinciali.

SULIS. Io crede che la mozione del deputato Bartolommei, a vece di essere fatta a questa categoria 27, sarebbe tornata più opportuna alla categoria 25. Forse se una tale mozione si fosse fatta alla categoria da me accennata, il signor ministro non avrebbe addotte le ragioni che ora venne esponendo, le quali io riconosco pienamente essere giuste.

Ma qui non trattasi già di volere stabilire quest'opera siccome la conseguenza di una strada da farsi, ma bensì di ricordare al signor ministro dei lavori pubblici la discussione che relativamente a quest'opera si fece in questo medesimo recinto nell'esame del bilancio dell'anno scorso.

Allora il signor ministro disse che rimaneva un residuo di lire 60,000 riguardanti le opere di questo ponte, e prometteva che egli le avrebbe adoperate per far sì che quest'opera del ponte fosse ultimata. Quindi ora non è il caso di far altro, che di chiedere nuovamente al signor ministro se veramente egli intenda di adoperare queste lire 60,000, perchè questa opera così urgente, così necessaria sia fatta, od almeno si cominci a porre in esecuzione. Tale richiesta, ridotta a questi termini, mi pare che sia ben onesta, e che dovrà interessare lo stesso signor ministro, affinchè una volta si compia quest'opera, e così ci tolga dalla necessità in cui ci troviamo di venire ogniqualvolta si presenta il bilancio dei lavori pubblici a chiedere la stessa cosa.

BARTOLOMMEI. Sarò breve. (Bravo!) Molte ragioni che io voleva pur esporre alla Camera essendo testè state svolte dall'onorevole deputato Sulis, non occorre tornarle a ripetere. Osserverò al signor ministro dei lavori pubblici, che è impossibile che la provincia possa costruire quel ponte a sue spese, stante la condizione miserabile in cui si trova.

Ed invero, come si potrà pretendere che la provincia possa

costrurre del proprio questo ponte, se non ha nessunissima maniera di proventi o rendite, e se non può nemmeno far traffico delle proprie derrate? Se si vogliono trasportare a qualche punto commerciale le derrate che quella provincia produce, il trasporto assorbe il valore delle medesime. Pensi dunque il signor ministro quale è il modo il più opportuno di provvedere a quest'urgenza; faccia una proposizione alla Camera, ed io son persuaso che la Camera la accetterà.

PALEOCAPA, ministro pei lavori pubblici. Aggiungerò qualche parola. La provincia, dice il signor deputato, non è in misura di fare il ponte; ma non è in misura di farlo sul piano primitivo. E questa fu la causa del ritardo verificatosi nell'esecuzione di altre strade e di altri lavori; si voleva fare un ponte sproporzionato allo scopo. Io credo che se si attiene al primo progetto, non vado errato dicendo che questo non importava meno di 200,000 lire. Questa è stata la cagione per cui non si è fatto nulla; ed essendo in gran parte rovinato anche il lavoro che già si era incominciato, crederei che la somma di 60,000 lire che può rimanere sugli assegni fatti antecedentemente sarebbe di gran lunga inferiore al bisogno.

Tutto quello adunque che io ho potuto fare, si era di sollecitare la determinazione della condizione di questa strada; e quando ho detto che la provincia potrà avvisare a costruire il ponte, non volli già dire che debba avvisare a costruirlo con quella misura esagerata di spesa con cui era stato fatto il primo progetto.

Non so se sia qui il signor ingegnere capo Bella; egli potrà dire che l'ho incaricato, specialmente nella prima visita che farà a quelle località, di avvisare ai mezzi di trar profitto il meglio possibile del materiale che si ha, e di vedere se possa combinarsi un progetto sopra basi più moderate. Questo compiuto, si vedrà poi ciò che fia possibile di fare coi fondi che rimarranno a disposizione in seguito alla liquidazione dell'antica impresa, in un coi soccorsi che potrà dare la provincia per compiere l'opera.

BELLA. Intendo dare una semplice spiegazione alla Camera intorno alla questione che s'agita.

Per secondare le istruzioni precise che aveva ricevute dal Ministero (per eseguire le quali ho cercato di adoperare tutta la massima possibile attività) ho dovuto necessariamente limitare ogni studio ed ogni ricerca a quelle operazioni che avevano rapporto colle strade reali state sanzionate per legge, e senza rivolgere cure particolari a quello che poteva essere relativo alle strade provinciali che si debbono stabilire. Il mio dovere principale era incontestabilmente quello di cercare l'utile impiego dei fondi che il Parlamento avea destinati per compiere il sistema stradale dell'isola, ed in questo non venne risparmiata fatica alcuna.

Io non reputo per ora di dover maggiormente dilungarmi in siffatto proposito, e quando venga il caso di dare maggiori spiegazioni, io sono disposto a farlo con quella maggior precisione che mi sarà possibile.

ANGIUS. Quando nella passata Sessione, nel progetto di legge sul sistema stradale della Sardegna, fu stabilito che il tronco già cominciato per la comunicazione di Cagliari con la Ogliastra si continuasse sino a un porto della Gallura, si è fatta una proposta utilissima. Ma se io ho altamente lodato e lodo siffatta proposta per la massima sua utilità, non ho potuto lodare, nè loderei giammai, la restrizione che nella legge si è posta designando i punti intermedi di questa strada centrale orientale, e non posso approvare questa designazione, appunto perchè vedo che la causa della medesima non fu la causa del bene pubblico, ma tutt'altra...

PRESIDENTE. Egli è fuor di questione.

ANGIUS. Io devo avvertire il ministro e la Camera sopra la legge del sistema stradale, in cui...

PRESIDENTE. È inutile entrare in questa discussione, perchè si tratta d'una legge già votata.

ANGIUS. Mi lasci continuare il mio discorso sino al fine, e intenderà quale sia il mio intento. (*Mormorio*)

È necessario che io avverta la Camera che quando nel votar quella legge ha posta quella restrizione, essa deliberò non bene illuminata. (*Oh! oh! — Rumori*) È necessario che il signor ministro faccia verificare se veramente esistono gl'inconvenienti che io voglio dimostrare, e sono essi una spesa maggiore, che sia d'uopo, e l'incomodità dell'accesso alla medesima per molti che devono profittarne: e se riconosca veri gli accennati inconvenienti, allora procuri che quella legge sia riformata in quella parte che è men utile, anzi dannosa, perchè sia lasciato agli uomini dell'arte di condurre la linea varia come vorrà la forma del terreno, tenendo sempre presente l'interesse delle finanze e la comodità de'viatori.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Pongo ai voti la somma di lire 4,000,000 proposta dal Governo, ed approvata dalla Commissione.

(È approvata.)

Categoria 28, *Strada reale di Saint-Julien ad Annemasse.*

Il Governo aveva proposto per quest'opera la somma di lire 100,000, la Commissione ne propone la soppressione.

PISSARD. Messieurs, il n'est pas dans mes habitudes d'abuser des moments de la Chambre; je n'en abuserai pas aujourd'hui.

Je me contenterai de présenter quelques observations sur la catégorie 28 du budget en discussion, pour vous prouver la nécessité de la dépense proposée par le Gouvernement, dépense qui au fond n'est que le remboursement d'une créance dont l'Etat se reconnaît le débiteur.

Lors du traité de Vienne le Gouvernement sarde a été obligé de faire des sacrifices de territoire en cédant au Canton de Genève la ville de Carouge et plusieurs autres communes sardes qui l'environnent. Mais comme par suite de cette cession la route qui traversait ces communes, et qui reliait St-Julien avec le Chablais et le Faucigny, s'est trouvée transportée sur un territoire étranger, notre Gouvernement était obligé de faire quelques dépenses pour améliorer la route qui passant sous le mont Salèves relie directement Annemasse à St-Julien. Il demanda en conséquence une indemnité au Canton de Genève qui était appelé à profiter des avantages de l'ancienne route.

C'est en suite de cette demande que dans le traité de Turin du 16 mars 1816 on inséra l'article 21 ainsi conçu:

« ... La délimitation fixée par l'article premier exigeant la construction ou l'amélioration sur plusieurs points de la route de communication entre la Basse-Savoie et le Chablais, une somme de cent mille livres de Piémont sera mise par le Canton de Genève à la disposition de Sa Majesté. Cette somme sera payable à St-Julien dans les six mois qui suivront la signature du présent traité. »

Cette somme qui représente une valeur de cent vingt mille livres neuves a été effectivement versée entre les mains du trésorier de St-Julien par le Gouvernement genevois. Mais elle n'a pas encore reçu sa destination.

Enoncer ces faits, messieurs, n'est-ce pas prouver la légitimité de l'allocation que vous demande le Gouvernement?

Aussi votre Commission du budget a-t-elle été unanime à reconnaître la nécessité de cette dépense; elle formule même

dans son rapport un blâme contre le Gouvernement qui a tardé pendant trente-quatre ans à l'effectuer.

Pour demander la suspension de cette allocation, elle se retranche derrière le principe qu'elle a adopté, et dont je reconnais la justice, de n'allouer aucune dépense qu'autant que les plans et les devis des travaux à exécuter sont entièrement terminés.

Mais permettez-moi de vous le faire observer, messieurs: tous les plans et devis de cette route ont été faits, mais comme le chiffre de la dépense montait à 180,000 francs, monsieur le ministre a trouvé le chiffre exagéré. Pour le diminuer, il a demandé la réduction de la largeur de la route de 8 mètres à 5 mètres, et la suppression des chasses-routes qui sont une dépense de luxe, parfaitement inutile dans cette localité.

Il ne s'agit donc point, messieurs, d'un devis à faire, mais d'un simple travail de cabinet, d'une simple réduction qui peut être effectuée dans le courant du mois prochain. J'appelle au témoignage de monsieur le ministre.

C'est pour épargner les moments de la Chambre, pour lui éviter la discussion d'une loi spéciale, que je vous prie, messieurs, de repousser la suspension proposée par votre Commission.

Voici plus de trente-quatre ans que l'on réclame les travaux nécessaires à l'amélioration de cette route. La nécessité se fait d'autant plus sentir aujourd'hui, qu'une ligne de douanes a été établie sur les frontières de la Suisse depuis le premier février 1850, et que la route réclamée est indispensable pour le transport des bois du Chablais et du Faucigny, pour le transport des vins de Frangy et de Seyssel, pour toutes les relations agricoles et commerciales du collège électoral, que j'ai l'honneur de représenter, avec les provinces septentrionales de la Savoie.

Dernièrement la Chambre a renvoyé à l'année prochaine l'exemption des frais du culte qui est aussi une dette de l'Etat et qui pèse bien lourdement sur les populations de la Savoie. Qu'elle nous accorde au moins une juste part dans le budget des travaux publics; ce sont là des dépenses utiles, elles enrichissent le pays, elles donneront du travail à nos laborieuses populations, elles les aideront à payer les impôts qui les accablent.

Je propose à la Chambre de porter une somme de 60,000 francs pour les dépenses à faire cette année sur la route de Salèves.

PARENT. Messieurs, la convenance, la grande nécessité de la route dont il s'agit n'est plus en question; cette question a été résolue par les pouvoirs souverains, soit par notre Gouvernement et par le Gouvernement suisse. La dépense de cette route n'est pas à la charge de notre Gouvernement, c'est le Gouvernement suisse qui en fait les frais.

Il me semble que dans cette circonstance la Commission n'a pas été sous l'inspiration des intérêts généraux, des intérêts matériels des populations. Je n'entrerai pas dans la discussion pour faire apprécier combien les communications sont utiles et nécessaires; cette vérité est comprise par tous les individus qui s'occupent de la chose publique; mais la Commission s'est rejetée sur une particularité, c'est-à-dire, sur ce que le plan relatif à la réalisation de la route n'est pas encore achevé. Elle a fait une légère erreur qu'il importe de signaler pour éclairer la Chambre.

Monsieur le ministre avait confectionné un plan. Ce plan dans son ensemble présentait une dépense excédant la somme proposée par le Gouvernement suisse; mais les ingénieurs qui se sont occupés de cette besogne ont fait un plan pour

une route royale, tandis qu'il s'agit d'une route communale, et que l'on peut même dire vicinale. La somme proposée par le Gouvernement suisse suffit amplement pour confectionner cette route.

Monsieur le ministre des travaux publics a expliqué à la Commission qu'au moyen d'une réduction dans la largeur, qu'au moyen de l'enlèvement des chasses-roues, on obtiendrait une grande économie, et qu'on n'excéderait sans doute pas la dépense projetée. Ainsi, messieurs, au nom de la justice, au nom de l'intérêt de ces populations, au nom de la facilité qui a été reconnue par le ministre lui-même de réduire la dépense et la somme consignée au trésor, il me semble que la Chambre par un sentiment d'équité et de bienveillance pour la Savoie, doit se hâter de donner un vote favorable au projet présenté par monsieur le ministre, et appuyé par le député de St-Julien.

Dans cette circonstance, je ne puis m'empêcher de présenter quelques observations que m'a suggérées la discussion d'hier, et dans laquelle j'avais demandé la parole. Les observations généreuses et bien fondées du député de Bonneville, qui ont rappelé au ministre des travaux publics les promesses solennelles faites par le Gouvernement relativement au chemin de fer qui doit unir la Savoie au Piémont, ont été remarquées par cette circonstance seule que cette proposition avait l'air de partir d'un intérêt de clocher, tandis que le Gouvernement devait y considérer l'ensemble des intérêts généraux.

Eh bien! messieurs, dans la position toute particulière où la Savoie se trouve, je doute encore que les chemins de fer lui soient avantageux.

Je crois que l'établissement de chemins de fer doit amener une perturbation immense dans les fortunes des individus. Les terrains qui sont occupés par des populations...

Voci. È fuori della questione. (*Rumori*)

PARENT... qui vivent du passage, deviennent probablement de nulle valeur. Mais un sentiment plus élevé domine la question, c'est celui de l'humanité. Il faut que l'humanité progresse et que l'intérêt général amène le désir de réaliser sur tous les points possibles les chemins de fer.

Mais la réalisation de ce projet, en ce qui concerne la Savoie, n'est pas dans un intérêt de localité, elle est dans un intérêt de nationalité, elle est dans l'intérêt du Piémont.

S'il fallait entrer dans quelques explications pour vous le faire comprendre... (*Interruzione*)

Voci. No! no! Non è la questione.

PARENT. Eh bien! que l'on retienne au moins que ce n'est pas dans l'intérêt local de la Savoie que nous demandons le chemin de fer, mais dans l'intérêt général du pays.

PALEOCAPA, ministro pei lavori pubblici. Domando la parola.

PARENT. Par exemple, le chemin de fer qui existe de Gènes à Turin ne peut pas présenter de grands avantages sous le rapport du commerce, s'il n'a pas sa jonction avec la Suisse. Ce n'est que la jonction de ce chemin de fer avec la Suisse qui peut ouvrir un débouché au commerce de Gènes et donner à la ville de Turin une importance commerciale; car la Suisse consume une quantité énorme de denrées coloniales. Ainsi, si vous voulez donner de la vie à votre chemin de fer de Gènes, et si vous voulez donner une grande importance au port de cette ville, il est nécessaire que vous établissiez une ligne de chemin de fer qui réunisse le Piémont à la Suisse et forme jonction avec la France. Si je rappelle ces circonstances... (*Voci.* Non fanno alla questione) (Elles ne sont pas aussi déplacées qu'on peut le croire) c'est que la Suisse

s'occupe aujourd'hui de chemins de fer; c'est que la France s'occupe aujourd'hui de la jonction de Lyon avec Genève, et dans un état pareil de choses les intérêts bien compris du Piémont sont qu'il se mette en relation avec la Suisse par une jonction qui donne de la vie même au port de Gènes. Je serais entré dans quelques explications à cet égard si les interruptions de la Chambre ne m'avaient forcé à me borner à ces simples observations.

Que l'on sache bien que la Savoie, tout en s'occupant de ses intérêts, ne perd pas de vue les intérêts de la patrie. Les intérêts du Piémont nous sont aussi chers que ceux de la Savoie, et puisque nous sommes une partie intégrante du pays, nous comprenons très-bien que le bien-être d'une province quelconque ne peut pas s'isoler du bien-être général. Lorsque nous parlons de l'établissement de ce chemin de fer, nous parlons donc d'une chose qui a un principe d'utilité générale, qui est d'une nécessité indispensable au Piémont, et dont le bon résultat s'étend également sur la Savoie.

Pour en revenir à la question, et pour appuyer la proposition de M. le député Pissard, je demande que l'on alloue non pas 60 mille francs, mais les 100,000 francs payés par le Gouvernement suisse au Gouvernement sarde pour le rétablissement de la route.

PALEOCAPA, ministro pei lavori pubblici. Non parlo di quello che egli ha detto sulle strade ferrate, parlo semplicemente della strada di cui è caso nell'articolo in discussione.

Io riconosco che veramente questa è in una circostanza speciale, perchè è pur vero che nel trattato del 1816 all'articolo 28 è stato stabilito che si sarebbe fatto una strada per quei comuni, come è pur vero che il Governo ha ricevuto dalla Svizzera 100 mila lire di moneta antica corrispondenti a 120 mila della moneta attuale per la costruzione di questa strada; tutte queste cose sono vere, e costituiscono quel comune in una circostanza veramente speciale. Dirò eziandio che se si è indugiato dalla parte del Governo ad eseguire, e da parte dei comuni a reclamare, ciò può essere attribuito benissimo a che le strade che esistevano, erano strade che pur volgevano direttamente alla Svizzera, delle quali i cittadini savoïardi potevano egualmente servirsi. Cambiate ora le cose, perchè sono stati imposti pedaggi sulle medesime, domandano che sia eseguita la strada di cui è caso. A me pare adunque che la domanda sia di stretta giustizia, e che in questa circostanza veramente non intervengano le condizioni per cui altre strade si sono escluse, a seguito di quanto giustamente osservò la Commissione. Ma bisogna che sia conosciuta precisamente la spesa di cui può aggravarsi lo Stato. Lo Stato, ripeto, ha già ricevuto 120 mila lire, in dipendenza del citato trattato, ma bisogna tuttavia notare, che tutta questa somma non era stata assegnata esclusivamente per la strada, ma pel tramutamento eziandio che necessariamente si doveva fare dei posti di finanza. Io non credo in verità che queste spese di tramutamento dei posti di finanza siano stati gravi, credo anzi che per lo scopo determinato della strada esistano all'incirca 99 o 100 mila lire. A quel riguardo era stato allestito un progetto, ma questo importava circa 200,000 lire. E siccome questo progetto eccedeva grandemente la somma incassata ed i mezzi dei comuni, si prescrisse che il progetto fosse modificato e reso proporzionato alla somma con cui vuol esser eseguita la strada.

Si portò sul luogo un ispettore; egli stabilì le condizioni colle quali doveva eseguirsi l'opera; fu eziandio allestito un sunto di stima, e questa fa ascendere la spesa a 90,000 lire, locchè starebbe a un dipresso nei limiti cui può con-

siderarsi ridotta la somma a disposizione per la formazione di questa strada a seguito delle spese fatte per le dogane.

Queste sono le circostanze speciali che si volevano aver presenti e mi pare che veramente in esse abbiasi motivo sufficiente da consigliare una qualche deviazione dalla regola generale adottata dalla Commissione.

Ora un progetto definitivo non è ancora fatto, nè io credo che possa esservi alcun dubbio che voglia essere mantenuto nei limiti della somma assegnata, somma questa, che per verità deve essere assolutamente applicata a quel determinato lavoro. Per questo adunque io pregherei ancora la Camera di conservare la somma di lire 60,000, perchè mi pare che il tempo che esigerà la compilazione del progetto di dettaglio (il quale non sarà in vero lungo), il tempo che si richiederà per fare gli appalti e metterli ad esecuzione, sarà tale da lasciar trascorrere cotanta parte di quest'anno, da non potersi in veruna guisa certamente eccedere nei lavori che si eseguiranno la somma a bilanciarsi.

PRESIDENTE. La parola è al relatore.

Voci. Ai voti!

BUFFA, relatore. Tre oratori hanno parlato contro le deliberazioni prese dalla Commissione; credo che sarà riconosciuto giusto che la Commissione ci risponda. E rispondo ai tre preopinanti, che la Commissione fin dal principio ha riconosciuto altamente, e dichiarato nella sua relazione, che questa strada si doveva fare per debito di giustizia verso quei comuni, secondo quel trattato concluso col Cantone di Ginevra nel 1816; ma riconosciuti questi principii di giustizia verso quei comuni, volgeva gli occhi anche ad un altro principio di giustizia verso lo Stato.

E questo principio è di non vincolare somme ai lavori per quali non è ancora fatto il progetto; il quale vincolamento in una condizione normale delle finanze porterebbe una perdita di interessi pel pubblico erario, ed in una condizione anormale, come quella in cui noi siamo, fa apparire maggiore che veramente non sia la deficienza del pubblico erario.

Tutta la questione adunque sta nel conoscere, se esiste sì o no il progetto per fare questa strada.

Tanto il signor Pissard, come il signor Parent, come il signor ministro ci dissero che il progetto esiste, ma dopo averlo detto, aggiunsero, che il progetto già fatto non è eseguibile, il che viene a dire che il progetto non è fatto.

Ora io chieggo alla Camera, se non solo tacitamente ammise quella massima stabilita dalla Commissione, ma la confermò apertamente col suo voto eliminando in forza della medesima da questo bilancio la spesa pel ponte sulla Macra; io chieggo, dico, s'essa voglia fare un'eccezione per quest'altro lavoro. Nè vale il dire, che qui è debito di giustizia il fare questa strada: la Commissione lo ha riconosciuto; ma è pur debito di giustizia verso lo Stato di non vincolare somme ai lavori, di cui non si conosce ancora la gravità. Dalle parole stesse adunque dei tre preopinanti è forza concludere che il progetto non esiste, e quando ciò sia, io dico che la Camera ha già implicitamente deliberato che questa spesa debba essere eliminata quando eliminava la spesa pel ponte sulla Macra.

Io poi aggiungo, che mi pare che la natura speciale di questa strada richiegga che se ne stanzi la spesa piuttosto per legge, che per voto del bilancio. Il Governo ha ricevuta una data somma per fare questa strada; il progetto può far oltrepassare di molto la somma che ha ricevuto. Ora siccome si tratta qui di una strada non già reale, non già provinciale, ma comunale, e questa specie di strada non è a carico del Governo, è innanzi tutto necessario che la Camera

conosca se la somma che si vuol fare spendere allo Stato oltrepasserà quella che ha ricevuta, o se starà nei limiti della medesima: perchè nel caso che l'oltrepassasse io son d'avviso che, trattandosi di una strada comunale, i comuni interessati siano obbligati a concorrere per quel soprappiù che la strada costerebbe.

E per queste ragioni io insisto perchè la Camera, non discostandosi dalle norme già seguite per le categorie antecedenti, elimini anche questa spesa dalla categoria che ora si discute.

PALROCAPA, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola per una semplice osservazione. È vero quanto dice l'onorevole relatore che il progetto di dettaglio non esiste, ma da ciò non-puossi argomentare che un progetto di massima non esista.

Vi era diffatti un progetto a cui sono state prescritte delle modificazioni, e dietro queste modificazioni venne pure sollecitato un prospetto almeno delle spese (poichè ho voluto vedere se si poteva stare nei limiti di spesa di cui lo Stato era obbligato per eseguire la strada), fu mandato un prospetto che dimostra abbastanza approssimativamente che non si eccederà la somma di 90 mila lire.

Questa si è una delle circostanze, ma non la più grave, per cui io diceva potersi fare un'eccezione alla regola stabilita; la seconda si è che se spendiamo per altre strade, ragion vuole che non prolunghiamo la condizione attuale di un paese che non ha comunicazioni o almeno che per andarne a cercare sarà obbligato a pagare un diritto di transito.

Mi pareva quindi che fosse il caso di accelerare quanto si poteva l'esecuzione della strada, e quindi di assegnare un fondo affinchè appena rettificato il progetto, si potesse metter ad esecuzione.

Voci. Ai voti! ai voti!

JACQUIER. Je demande la parole.

Voci. Ai voti! ai voti!

JACQUIER. J'entends m'opposer à la clôture de la discussion; j'observerai que j'ai à dévoiler au nom du Conseil divisionnaire d'Annecy des faits qui n'ont pas encore été mentionnés ni par les uns, ni par les autres.

PRESIDENTE. Faccio osservare all'onorevole deputato che, nel caso che la Camera non passasse ai voti, la parola spetterebbe prima al signor Mongellaz.

JACQUIER. Si monsieur Mongellaz veut me céder la parole, je serai bref.

MONGELLAZ. Si la Chambre veut clore la discussion, je renonce à la parole; à défaut je désirerais conserver mon tour d'inscription.

Messieurs, j'ajouterai quelques observations à celles que viennent de faire mes honorables collègues Pissard et Parent.

Tous, nous avons été fort surpris qu'on ait supprimé de ce budget des travaux publics, la catégorie 28 relative à la route sous Salèves, conduisant de Reignier et d'Annemasse à St-Julien.

En examinant les motifs sur lesquels s'est appuyée la Commission pour faire cette suppression, il nous a paru, malgré le regret qu'elle exprime à cet égard, qu'elle a été néanmoins beaucoup trop scrupuleuse observatrice de certains antécédents, dont elle ne pouvait, dit-elle, s'écarter.

Nous comprenons très-bien qu'on ne veuille pas se hâter mal à propos de balancer des fonds qui ne peuvent être employés tout de suite ou dans un délai connu et plus ou moins rapproché, afin qu'on occasionne pas une perte d'intérêts au Gouvernement, et qu'on ne laisse pas en stagnation des sommes bilanciées dans un budget quelconque.

Mais ici, messieurs, le cas n'est-il pas fort différent ? Nous sommes surpris que le ministre des travaux publics n'ait pas suffisamment éclairé la Commission à cet égard. Nous ne doutons pas qu'il ne lui eût été facile de la rassurer sur la violation d'un principe qui n'était point véritablement en cause dans le cas présent. En effet, messieurs, il s'agit de travaux dont une grande partie pourrait être commencée immédiatement, dont on connaît les plans, les devis estimatifs, lesquels sont même achevés depuis longtemps.

Qu'y a-t-il donc de particulier, et qu'est-ce qui a soulevé dans le sein de la Commission des scrupules qu'elle n'a pas osé surmonter ? Il est vrai qu'il y a une rectification à faire, qu'il faut réduire à cinq mètres la largeur de la route portée d'abord à huit ; mais on n'a pas réfléchi que nous avions ici, non pas une augmentation d'œuvre et de prix, mais au contraire une réduction à opérer en simplifiant et en restreignant certaines parties des travaux, dont le premier plan était un peu grandiose, et trop coûteux, puisqu'il exigeait plus de 180,000 francs et que le Gouvernement ne veut dépenser que les 120,000 francs qui lui ont été comptés dans le temps par les Gênois en vertu du traité de 1816.

Il s'agit donc uniquement d'une rectification de travaux et d'une réduction de dépenses ; le tout encore est si simple, si facile, selon le jugement des hommes de l'art, qu'un ingénieur exercé pourrait effectuer ce travail en 20 ou 25 jours d'opération sur le terrain, et le surplus en calcul de cabinet, parce qu'une grande partie des tracés et des devis primitifs peuvent être utilisés. Tout cela résulte de l'examen des lieux parcourus l'année dernière par un inspecteur distingué du génie civil, monsieur le chevalier Brunati.

Ce qui nous étonne principalement à l'égard des difficultés soulevées par la Commission pour refuser l'allocation dont il s'agit, c'est que le ministre qui connaissait ces objections et ces difficultés dès le 24 décembre 1850, n'ait pas cherché à les surmonter en donnant des ordres à l'ingénieur de la province du Gênois, qui, dans les beaux jours du mois de février, aurait pu accomplir la tâche dont il s'agit. Par là, il aurait dissipé tous les scrupules de la Commission en lui présentant la complète terminaison des plans, la fixation absolue du chiffre de la dépense et de l'époque où l'on eût pu commencer les travaux dont il s'agit. Si cela n'a pas été fait, c'est sans doute parce que le ministre ne pensait pas que la saison pût être favorable pour en permettre l'exécution.

Quoi qu'il en soit, nous sommes loin de suspecter les bonnes intentions de monsieur Paleocapa. Toutefois, comme il s'agit de travaux en grande partie préparés et bien connus, dont le chiffre est facilement calculé, dont la moitié pourrait être commencée immédiatement là où le tracé primitif reste le même, nous sommes surpris que le ministre n'ait pas décidé la Commission à porter sur le budget actuel la moitié de la somme calculée approximativement pour tous les travaux dont il s'agit, sauf à porter le complément exact de cette somme dans le budget de 1852. De cette façon, il ne serait pas obligé de présenter prochainement à la Chambre une nouvelle loi pour obtenir les fonds nécessaires à la confection des travaux urgents qu'on pourrait commencer dans quelques semaines.

Nous espérons que la Chambre, d'après les déclarations explicites et positives d'un ministre dont elle connaît l'exactitude et la loyauté, voudra bien accorder 60,000 francs sur les 120,000 francs versés dans les caisses de l'Etat depuis 34 ans et destinés à la réparation de la route dont il s'agit ;

l'urgence de cette route est aujourd'hui plus que jamais reconnue ; nos populations l'attendent avec impatience, surtout depuis deux ans que le Gouvernement a promis cette route si positivement qu'on croyait en voir déjà commencer les travaux l'année dernière.

Toute espèce de nouveau retard semblerait indiquer un mauvais vouloir inconcevable, ou du moins ferait croire qu'on ne se fait pas une véritable idée du besoin de plus en plus urgent et indispensable qu'ont de cette route plus de 100,000 habitants de la partie nord-ouest de la Savoie.

Nous ne reviendrons par sur ce que nous avons dit en traitant ce sujet à l'occasion du budget de 1850 ; nous ne parlerons pas de l'état affreux de la vieille route qu'on ne peut plus traverser aujourd'hui à cause des fondrières, des éboulements de terrain et de cailloux qui l'obstruent, des eaux torrentielles qui l'inondent. C'est un fait connu et avéré que cette route est désormais impraticable, de plus, qu'elle est la seule, sans passer sur le territoire étranger, oui, messieurs, la seule que puissent suivre les habitants de plusieurs mandements dans leurs relations continues, dans leurs communications indispensables. Telles sont celles de nos populations de Reignier et d'Annemasse pour se rendre au tribunal de première instance et au bureau des hypothèques de St-Julien ; réciproquement celles des habitants de Seyssel, Frangy, Cruseilles et St-Julien, pour fréquenter les nombreuses et grandes foires de Gaillard, de Bonne, de La Roche, etc.

La route dont il s'agit n'est pas seulement communale ; elle pourrait être à bon droit baptisée mandementale et provinciale, puisqu'elle est la seule qui fasse communiquer toute la Basse-Savoie avec une grande partie de la province du Faucigny et toute la province du Chablais. Monsieur le ministre doit se rappeler que, pour se rendre d'Annecy à Thonon l'année dernière en accompagnant S. M., il a été obligé de faire un grand circuit qui aurait été abrégé de plus d'un tiers, s'il eût pu s'y rendre directement par St-Julien, Annemasse, Machily et Douvaine.

Si jusqu'à présent, messieurs, toutes ces populations du nord-ouest de la Savoie se plaignaient moins fortement qu'aujourd'hui des graves inconvénients de la mauvaise route sous Salèves, c'est qu'elles profitaient librement et par un simple détour, des larges et excellentes routes que les Gênois ont eu l'adresse de nous soustraire. Mais, depuis quatre mois que les douanes fédérales sont établies, ils n'en est pas de même, et ces routes ne sont plus libres pour nous : ces douanes nous y occasionnent des embarras, des retards, des frais de transit qui rendent les routes du Canton de Genève fort gênantes et presque impraticables pour nos bestiaux, nos produits agricoles, nos denrées quelconques, pour tous nos besoins commerciaux, et particulièrement pour la fréquentation des principales foires de notre pays. Il s'agit donc d'un mouvement commercial très-considérable et très-important, qui se trouve aujourd'hui complètement entravé et paralysé. Enfin la position, sous ce rapport, de plus de 80,000 Savoisiens, n'est plus supportable, puisque dans leurs besoins de communication les plus indispensables ils éprouvent des entraves pénibles : c'est ainsi que bon nombre de propriétaires de St-Julien qui ont des vignobles, des biens ruraux dans les communes d'Annemasse, de Monnetier-Mornex, de Reignier, etc., comme les habitants de ces communes qui ont des propriétés dans les environs de St-Julien, ne peuvent ni les uns, ni les autres, faire leurs récoltes de vin, de blés et de denrées quelconques sans en payer une espèce de dime à messieurs les Gênois !

Comprenez-vous, messieurs, combien tout cela est onéreux et vexatoire pour les habitants de toutes nos communes qui environnent le bassin de Genève? Eh bien! que nos voisins soient assez riches pour se passer et nous affranchir de ce ridicule et misérable tribut, nous sommes sûrs de rester leurs tributaires à cet égard, jusqu'à ce que la Chambre nous ait accordé les fonds et que le ministre ait fait exécuter la route projetée.

Vous voyez donc, messieurs, combien est pressant et indispensable le besoin que nous avons de cette unique route sous Salèves. L'amour propre, l'honneur même de notre Gouvernement ne sont-ils pas engagés à faire cesser cette criante et injurieuse anomalie d'un impôt payé à l'étranger par ses nationaux? Cependant il dépend de lui et de vous, messieurs, d'y mettre un terme, d'effacer au plutôt ces souvenirs si pénibles de sujétion et de transit sur des routes que nous avons faites de notre argent et de nos corvées, qui nous appartenaient de vieille date quand nos millionnaires voisins nous les ont escamotées au Congrès de Vienne!

Nous espérons donc, messieurs que vous aurez égard à cette affligeante position de nos habitants, et que vous nous accorderez les 60,000 francs demandés pour commencer incessamment une route qui doit nous procurer la liberté de communication entre nationaux et l'affranchissement des douanes étrangères.

JACQUIER. Je demande la parole pour donner à la Chambre une explication qui fera comprendre toute l'importance des observations de monsieur Buffa.

S'il s'agissait d'une route purement communale, il serait inutile que la Chambre s'en occupât. Mais il s'agit de toute autre chose, car sous le nom d'une route communale, on a calculé des résultats essentiellement hostiles aux intérêts de toute la province du Faucigny dont je suis un des représentants.

Cela dit, vous comprendrez, messieurs, les motifs qui me font insister à prendre la parole, et je ne tarderai pas à justifier cette insistance. Ecoutez moi.

Je commence par dire à la Chambre et à monsieur le ministre, que la route dont il s'agit, n'est d'aucune importance. Je déclare et sou mets ma déclaration à son examen, que sous ce nom et ce but, se cachent des espérances irréalisables, repoussées de tous, et par le projet du Gouvernement lui-même, espérances relatives au rétablissement d'une province à St-Julien. Ce n'est pas un mystère pour les personnes qui s'occupent des intérêts de la Savoie.

Cette question d'ailleurs a été présentée plusieurs fois devant les Conseils divisionnaires et provinciaux où elle a été traitée d'une manière complète. Il a été reconnu qu'elle se rattache essentiellement au rétablissement de la province de St-Julien. J'avertis le Parlement que la question secrète consiste en cela.

Ce n'est pas que je veuille empêcher, et loin de là, l'emploi de 60,000 livres en Savoie. Mais, outre que l'article 21 du traité des 16 mars 1816 avec le Canton de Genève, ne confère aux communes sardes aucun droit sur la propriété des 120,000 livres payées par ce Canton, c'est que le silence qu'il a gardé jusqu'à ce jour, témoigne de son indifférence. Lui seul, Canton, pourrait invoquer le traité, et il ne tardera pas de le faire, je vous en prévient.

Ici, je ferai à la Chambre une autre observation, que je recommande particulièrement à l'attention de monsieur le ministre.

Dans cette route, on trouve entre Annemasse et Reignier un pont jeté sur la rivière de l'Arve. Ce pont sert d'embran-

chement soit à la vallée de Reignier, soit à la route de Salèves. Principalement, il est d'une sérieuse utilité pour la vallée de l'Arve, le mandement de Reignier au versant de Salèves. Ce pont a été établi à l'époque où la Savoie, ainsi que Genève, dépendait du Gouvernement français, et c'est à la famille Raffard qu'on en doit l'établissement, sous la concession du péage qui y fut établi. A l'aide de ce pont placé sur la rivière de l'Arve, la ville de Genève communique avec la partie de Savoie qui est zone (ou libre de douane), en d'autres termes, le coteau de Mornay en Savoie qui est partie franche, est devenu une succursale de Genève, communiquant par le pont d'Etrambières (soit de la famille Raffard) avec le Canton, sans passer en travers de la ligne douanière. Ce coteau est chéri de l'étranger. Vous comprendrez, messieurs, de quelle importance est ce pont! Ce pont a duré 30 ans environ. Il est en bois; il n'a pas été bien entretenu.

Le Gouvernement voyant que la famille Raffard qui avait la concession de ce pont, faisait de mauvaises affaires, s'empara du pont dans les trois dernières années du temps que devait durer la concession. Pendant ces trois années, le Gouvernement retira en droits de péage la somme de 16,000 francs qu'il employa à réparer le pont; mais il le répara comme l'on fait d'une vieille voiture, c'est-à-dire qu'il le fit enduire de quelques couches de vernis pour flatter la vue, sans rien y faire qui pût lui donner de la solidité. Puis, en 1849, le Gouvernement par l'entremise du commissaire royal, M. l'intendant général, offrit au Conseil divisionnaire de l'abandonner à la division administrative, en abandonnant la totalité des 16 mille francs, à charge par lui de faire face aux frais de réparation qu'on évaluait à 16,000 livres. Mais, le Conseil divisionnaire déclara qu'il ne pouvait pas accepter le pont.

Une proposition improvisée de cette nature, méritait examen. Le Conseil voulut y voir à deux fois, et sur la réflexion d'un conseiller, on ajourna à l'an suivant la réception ou non réception de ce pont.

Bientôt, le délégué des routes fut chargé de faire un rapport à cet égard, et dans la Session de 1850 il présenta le rapport dont je vais vous donner lecture tout-à-l'heure, et dans lequel il disait que la division ne pouvait en l'état agréer la charge de cette construction, à moins que le Gouvernement ne voulût déposer un capital équivalent à une reconstruction nouvelle.

Or je fais à monsieur le ministre des travaux publics ce simple raisonnement.

Le Gouvernement de Genève est extrêmement intéressé à ce que le pont sur l'Arve soit conservé. Ainsi lorsque ce pont se sera écroulé, le Gouvernement de Genève en demandera compte au Gouvernement sarde, et lui dira: vous aviez la concession de ce pont, vous en retiriez un profit, vous étiez donc obligé à le maintenir en bon état. Et là dessus le Gouvernement de Genève rappellerait au Gouvernement sarde les obligations que lui impose l'esprit vrai des traités.

N'en déplaise à quiconque, le Canton de Genève seul a droit de s'immiscer dans l'emploi des fonds; mais à coup sûr le premier emploi et le meilleur est celui qui facilite de réels débouchés sur la vallée de Reignier et non une voie déserte, ignorée même par les prétendus intéressés jusqu'à cette époque; à cet égard je me permettrai de vous lire ce qui a été dit en plein Conseil divisionnaire.

L'an dernier, messieurs, on nous proposa de l'accepter à notre charge moyennant une somme de 12,000 francs, ce me semble a remboursé au Gouvernement; et bien que

nous avons voté à cet égard une somme pour le complément de ses réparations, le Conseil a bien déclaré ne pas préjuger l'acceptation du pont.

« En ce moment, il est nouvellement réparé et assez beau; mais aux dires d'hommes de l'art, dans un temps rapproché de 10 à 12 ans, il devra être refait presque en entier, l'une de ces culées cédant; quoique je ne sois pas ingénieur, suivant des renseignements assez positifs, je puis citer ce fait.

« Dès lors, messieurs, je me permettrai de signaler le danger d'accepter ce pont en l'état à moins que le Gouvernement ne voulût, sur les 120,000 francs reçus du Gouvernement de Genève, détacher le capital nécessaire au rétablissement du pont. J'émetts cette pensée, car il est incontestable que la question du pont est intimement liée à celle de la route sous Salèves, et que le Gouvernement suisse a plus d'intérêt au pont qu'à la route sous Salèves, puisque ce pont conduit en terre zone. Il est non moins vrai que sans ce pont les communications du mandement d'Annemasse seraient interrompues, et que vu la nécessité, le Gouvernement est intéressé à son maintien, car il est responsable de sa création, vis-à-vis du pays et du Canton de Genève.

« Voilà pourquoi je pensais que sur les 120,000 francs attribués à la route de Salèves il foudra précompter une somme de 36 à 40,000 au moins sinon de 60,000 francs pour le pont d'Etrambières. J'ai cru de mon devoir de signaler le danger pour nous de nous charger de ce pont, et pour le Gouvernement la nécessité d'aller avec prudence dans l'emploi des 120,000 francs; telle a été ma pensée; elle peut être controversée par intérêts rivaux, mais elle n'a pas à craindre des juges désintéressés.

« Je veux pour ce motif dire un mot sur la route sous Salèves depuis le pont d'Etrambières.

« Cette route côtoie la rivière d'Arve jusque sous Veirier; en plus d'un endroit, dans les grandes eaux la rivière l'attaque, et dans ce parcours il est bien sûr que pour assurer la route, on devrait la prémunir par un endiguement partiel.

« Je soutiens ce fait qu'on a laissé ignorer à l'autorité et je l'en avertis. Le Gouvernement a fait des études récentes sur cette route; mais je ne sache pas qu'on ait parlé du torrent d'Aignevelles, qui est à sec dans la belle saison, qui aux moindres pluies grossit, roule des pierres du Mont-Salèves et intercepte pendant plusieurs jours la circulation. Moi aussi je fais des vœux pour que cette route s'établisse sur toute la partie du mandement d'Annemasse, mais je ne crois pas, que jamais, les sommes de 120,000 ni même de 500,000 francs viennent à établir une route même mandementale dans ce terrain accidenté et coupé par plusieurs eaux; il existe d'Annemasse à St-Julien un parcours d'environ 2 heures que, dans la supposition d'une bonne route, un cheval attelé à un char ne parcourrait pas en moins d'une heure et demie. »

Je signale ces faits à la Chambre et au Gouvernement pour leur faire comprendre que non-seulement il ne convient pas d'adopter l'allocation des 60,000 francs que demande monsieur le député Pissard, mais qu'il convient même de supprimer celle qui a été présentée par le Ministère. Décréter une route, dont la partie contredite par tous, est sans utilité aucune devant les faits passés et consommés; oui, je signale ces faits à la Chambre pour l'éclairer et la guider sur le vote qu'elle est appelée à donner.

On m'objectera sans doute, messieurs, que moi-même je suis l'auteur de ce rapport qui a été adopté au Conseil divi-

sionnaire; c'est vrai et parfaitement vrai. Mais j'ajouterai aussi qu'étant chargé par les délibérations de 1849 de veiller aux soins de nos routes provinciales, mon devoir était d'aviser le Conseil divisionnaire de la fausse voie où on l'engageait d'entrer. Mon rapport n'a pas essujé le moindre contredit, la division n'a pas agréé le pont d'Etrambières, malgré sa concession gratuite. Il est à votre charge, monsieur le ministre, et croyez-le moi, vos fonds de 60,000 francs et peut-être plus, lui sont acquis, si vous voulez réserver à Genève sa communication avec Mornay, vice-versà, à Reignier celle avec Genève, à Annemasse celle de son mandement.

Ces détails donnés, et par ces motifs, je déclare que jusqu'à ce qu'un projet de loi nous déclare l'usage spéciale de ces fonds, et dans un but agréé par les vrais intérêts de la province du Faucigny, où la route est située, où le pont d'Etrambières existe, je voterai pour la proposition de la suppression telle qu'elle a été soutenue par monsieur le rapporteur Buffa, c'est-à-dire l'ajournement, sauf à aviser aux besoins réels et à un emploi judicieux et gouvernemental des fonds dévolus par l'article 21 du traité de 1816.

BUFFA, relatore. Intendo di rispondere brevi parole a quanto fu ultimamente asserito dal signor ministro.

Esso diceva che la Camera debbe conoscere la necessità di accelerare la costruzione di questa strada, perchè gli abitanti di quei comuni vanno soggetti ai dazi imposti dalla Svizzera, se debbono valersi della strada antica.

La Commissione fu altresì di questo parere nella sua relazione, e anch'essa disse che si debbe sollecitare il Governo, affinché faccia al più presto compire il progetto che da lungo tempo si sta preparando. In tal caso adunque la Commissione va perfettamente d'accordo col signor ministro.

Ma, domando io, votando un fondo preparatorio, accelereremo noi forse la costruzione di questa strada? Il versare in una cassa i danari necessari a costruirla, farà sì che la strada sia fatta più presto? No, certamente; perchè sia fatta, innanzi tutto è necessario che si abbia il progetto, e l'accelerare il compimento di questo sta nelle mani del Governo.

Dunque ben vede la Camera che la Commissione non intese di fare opposizione al lavoro in se stesso, ma bensì allo stanziamento di una somma per un lavoro che non è ancor determinato.

Le ragioni del resto aggiunte dal signor Jacquier vengono a confermare ciò che io diceva poco fa, cioè che la natura di questa strada è tale che conviene stanziare i fondi per la medesima piuttosto per legge speciale, che per un'allocatione nel bilancio.

La Commissione quindi non può che persistere nella sua prima deliberazione.

Voci. La chiusura!

PRESIDENTE. La chiusura essendo stata chiesta, la metto ai voti.

(La Camera approva.)

Varie sono le proposizioni state fatte, sulle quali la Camera è chiamata a deliberare. V'è quella della Commissione che annulla questa categoria. Vi è la proposta del Ministero, che chiede si stanziino 60,000 lire per questa strada, e vi è la proposta del signor Parent che mantiene la prima domanda di lire 100,000.

Pongo ai voti in primo luogo la proposta della Commissione che reca la soppressione di questa categoria.

(La Camera approva.)

PISSARD. La votation qui vient d'avoir lieu me prouve que le seul motif pour lequel on a suspendu cette allocation est que le devis des travaux n'est pas prêt. Je prierais alors

monsieur le ministre des travaux publics, de vouloir bien présenter de nouveau au Parlement une loi à cet égard aussitôt que le travail de réduction dont on s'occupe en ce moment sera terminé.

JACQUIER. Monsieur le ministre a bien entendu ce que j'ai dit du pont qu'a refusé d'accepter la division administrative. Les procès-verbaux du Conseil divisionnaire sont dans les archives ministérielles. Pour moi j'ai dit et je répète que ce projet de route cache au fond les pensées qui ont été soulevées aux Conseils divisionnaires de Chambéry et d'Annecy, pensées qui ont été généralement repoussées par tous les deux, et contre lesquelles on ne doit ni peut revenir. Là est le but secret du projet de route.

PRESIDENTE. Categoria 29. *Macchine pel servizio stradale*, portata dal Ministero in lire 10,000, e mantenuta nella stessa somma dalla Commissione.

La pongo ai voti.

(La Camera approva.)

Categoria 30. Annullata dal Ministero nelle modificazioni al bilancio.

Categoria 31, *Ripari contro il Gélon*, portata dal Ministero in lire 42,666 72, e mantenuta nella stessa somma dalla Commissione.

(La Camera approva.)

Categoria 32, *Galleria per lo sbocco del Gélon sotto Chamousset*, proposta dal Ministero in lire 75,000, e mantenuta nella stessa somma dalla Commissione.

(È approvata.)

Categoria 33, *Concorsi e sussidi straordinari per lavori idraulici o stradali*, proposta dal Ministero in lire 33,348 15, e ridotta dalla Commissione a lire 23,348 15.

CHARLE. Domando la parola.

Non posso lasciar passare senza osservazioni le cose dette dalla Commissione all'articolo 4 di questa categoria, relativo al sussidio di lire tremila, pagate dal pubblico erario al consorzio, e per la manutenzione della strada detta della Riviera. La Commissione, fondandosi sopra dati erronei, venne necessariamente a conclusioni che sono inesatte. Essa riconobbe l'utilità commerciale della strada che da Bra tende a Savona, riconobbe che il Governo avrebbe avuto interesse a concorrere nel primo aprimento della medesima, riconobbe i vantaggi che ne ritrae attualmente pel minor dispendio nel trasporto del sale, e, ciò nullamente, conchiuse invitando il Ministero a porre un limite al concorso nella spesa di manutenzione che data dal 1841.

La strada che passando per Bra mette a Savona è la più breve che dalla capitale si diriga verso il mare; ed è in ragione della maggiore sua brevità prescelta dai conducenti pel trasporto del sale per conto del Governo. (*Interruzione*)

Distà dalla capitale 52 miglia, e niente di più; ripeto perciò che è la più breve che dalla capitale metta al mare, ed a questo titolo dovrebbe essere classificata fra le reali, siccome quella che, attraversando tutto il Piemonte e facendo capo al mare, interessa tutto lo Stato.

Questa strada fu costrutta per consorzio di poverissimi comuni delle Langhe, ai quali si aggiunse la città di Bra nel 1826; essa costò l'enorme somma di 400 mila lire, ed il Governo venne in soccorso dei comuni per il tenuissimo sussidio di lire 25 mila, non so se nel 1828 o 1829.

Nel 1845 o 1846 il Governo, per mezzo dell'intendente, richiese il rimborso di questa somma ai comuni. I comuni ostarono a questa domanda, fecero opposizione e protestarono: l'intendente con un atto arbitrario, illegale, e veramente tirannico mandò all'esattore di versare le somme

che erano state accordate a titolo di sussidio, ed in questo modo ottenne il rimborso delle lire 25 mila.

Ora io domando se le somme che si sogliono accordare a titolo di sussidio alle provincie od ai comuni per opere stradali facciansi da questi e da quelle restituire.

Domando se sia regolare che l'intendente, non ostante le rimostranze dei comuni che si credevano in diritto di opporsi all'indebita domanda di rimborso, con atto arbitrario potesse ordinare all'esattore di versare la somma nella cassa della tesoreria. Questo fu un vero abuso di potere, in cui i comuni non potevano difendersi e sostenere i loro diritti.

La Commissione ha riconosciuto che questa strada è di una grande importanza commerciale, ed arreca un vero vantaggio al Governo per la diminuzione nel prezzo di trasporto dei sali; riconobbe che il Governo avrebbe avuto interesse di concorrere alla costruzione della medesima, e ciò nonostante opinava che il Governo non ha obbligo di concorrere nella manutenzione, perchè i vantaggi debbono considerarsi come conseguenza dei sussidi accordati ai comuni per la costruzione della strada.

Ora, quando io dimostro che questi sussidi furono accordati bensì, ma poi arbitrariamente ritolti, cessa la ragione addotta dalla Commissione per dimostrare che il Governo non debba continuare a concorrere nelle spese di manutenzione della strada della Riviera: e dalle stesse premesse della relazione, io sono indotto a respingere non solo il parere della Commissione, col quale verrebbe invitato il Governo a non più concorrere per l'avvenire nella spesa di manutenzione di detta strada, ma a proporre altresì un aumento di lire 3 mila, cioè che da tre sia portata a sei mila la quota di concorso del Governo, e la somma a tale uopo stanziata in questa categoria.

BUFFA, relatore. Confesso che fra i fatti addotti dall'onorevole preopinante, ve ne sono alcuni che assolutamente io ignorava, perchè, avendo chieste informazioni al Governo sopra questo articolo, non mi furono dati questi schiarimenti; me ne vennero forniti altri, ma non questi.

Io non intendo ora di dare alcun giudizio intorno all'atto di quell'intendente; io non conosco quei fatti e non posso giudicarne; rimane pur sempre a vedersi se si trattava di un sussidio definitivo, oppure di una specie di prestito, di una anticipazione per mettere quei comuni (che il deputato Chiarle dice poverissimi) in grado di poter fare una strada la quale costava, come venne osservato, una somma egregia e molto superiore alle loro forze. Ad ogni modo, se i fatti dall'onorevole preopinante accennati sono veri, siccome il Governo trae un'utilità da questa strada, sia pel passaggio delle truppe, come per il trasporto del sale, sicuramente sarebbe giusto che continuasse a concorrere nella manutenzione della medesima; mi oppongo nondimeno alla proposta del signor deputato Chiarle di portare da 3 a 6 mila la somma di concorso finora pagata dal Governo, perchè mi pare che, a tutti i modi, 3 mila lire sopra 10 mila, che credo costi la manutenzione della intiera strada, sia già una quota rispettabile abbastanza perchè se ne debbano accontentare i comuni.

CHARLE. La quota di concorso del Governo nella manutenzione della strada detta della Riviera è basata sopra la perizia dell'ingegnere Matteis del 1835, e sopra le informazioni che nel 1841 furono trasmesse dall'intendente della provincia di Mondovì. Risulterebbe da queste informazioni che la spesa totale per la manutenzione di quella strada, che consta di 43 chilometri, ascendesse solamente a lire 10 mila; ma l'intendente, nel trasmettere questi dati, ha tenuto conto solamente della spesa occorrente per la provvista della ghiaia,

ed ha ommesso affatto e la spesa per i cantonieri, e tutte le altre accessorie. Il fatto costante ed incontrovertibile è che la spesa annua occorrente per la manutenzione della strada della Riviera è di lire 13,500 a 14,500.

A quell'epoca il Governo aveva deciso di esonerare il concorso della metà della spesa occorrente annualmente per la manutenzione, ed il ministro progettava che l'erario provinciale concorresse per lire 3 mila ed il Governo per egual somma.

Ma se la spesa invece di ascendere a lire 10,000, ascende a lire 13,500, o 14,500, è evidente che il concorso non è più proporzionato. Sia adunque che si riguardi come un atto di giustizia, come una specie di riparazione a quel sopruso fatto ai comuni nel 1845 o nel 1846, in forza del quale furono costretti a restituire il sussidio di lire 25 mila, sia anche perchè la quota di concorso di lire 3 mila fu determinata sopra basi erronee sul fondamento che la somma totale ascendesse solamente a lire 10,000, quando all'incontro sta in fatto ch'essa ascendeva ad una cifra molto maggiore, io domando che si faccia luogo all'aumento da me proposto, a meno che si voglia rimborsare ai comuni l'intera somma di lire 25 mila indebitamente fatte restituire dall'autorità amministrativa.

PALEOCAPA, ministro pei lavori pubblici. Io confesso di aver nessuna notizia o dato positivo su questo proposito, e dirò francamente che io non credo possibile che un intendente prenda sopra di sé l'atto di far pagare violentemente venticinque mila lire che sono state date al comune. In ogni modo questo è un fatto che conviene provarlo, perchè prima di accusare un'autorità costituita di aver usato soprusi e vessazioni, mi pare che si richiegga qualche cosa di più d'una semplice allegazione.

Dico inoltre che nell'epoca in cui si costruiva la strada si sono fatte varie concessioni, ed io credo che la costruzione della strada rimonti all'anno 1828 o 1829; avverto che allora non c'era questo sistema di accordare le lire 300,000 che or sono stabilite in lire 400,000, per vari sussidi, cioè per concessioni fatte dallo Stato che intervenne in parte nella spesa. In allora si davano sussidi sotto varie condizioni, o di restituzione in determinata epoca, ed anche di non restituzione, ma avevasi per norma positiva di concorrere il meno possibile in queste spese.

Prima adunque di dire che è stato commesso un sopruso, bisognerebbe provarlo.

Quanto all'aumento di sussidio che il signor Chiarle domanda, io gli farò osservare che le cose riflettenti la manutenzione non stanno neppure nei termini in cui egli le ha esposte; io non credo che la concessione fatta a titolo di concorso nella manutenzione della strada sia per una quota-parte della spesa. È stato accordato un sussidio di lire 3000 nel 1841, e fu rinnovato nel 1848 per un novennio; anzi, posso ingannarmi, ma credo che fu accordato nell'occasione che venne rifiutata una domanda fatta da quel comune di porre un diritto di pedaggio su quella strada; allora l'amministrazione negando il pedaggio concesse un sussidio di 3000 lire. Potrei ingannarmi, ripeto, ma potrebbe anche ingannarsi il signor Chiarle.

Ad ogni modo, la cosa essendo incerta, prima di fare un maggiore assegno conviene maturare la cosa.

Quindi, siccome negli anni passati sono sempre state accordate 3000 lire, io credo che debbano essere state accordate anche in quest'anno, senza bisogno però d'aumento.

CHIARLE. Dopo le dichiarazioni fatte dal ministro io non insisterò maggiormente; anzi, siccome, mancando i dati, la

Camera non sarebbe forse in grado di profferire un giusto giudizio sulla mia proposta, amo meglio ritirarla, per ora, riservandomi di riprenderla a tempo più opportuno.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la proposta della Commissione.

PALEOCAPA, ministro pei lavori pubblici. Chiedo la parola.

A proposito del sussidio domandato per Cavallermaggiore debbo fare un'osservazione speciale.

Questo veramente non credo che si possa chiamare un sussidio, ma bensì un concorso per l'utilità che lo Stato trae da quel ponte.

Prima, come è stato osservato, il tronco di strada postale successivo al paese di Cavallermaggiore è soggetto a tali inondazioni, che conviene talvolta che il corriere e tutti quelli che transitano sulla strada postale devino e passino per questo ponte che attualmente esiste in legno ed in cattivissimo stato per andar a raggiungere la strada postale a Savigliano.

Ed ecco il motivo per cui si è domandato e proposto questo così detto sussidio, il quale è veramente un concorso; e questo è anche il motivo per cui è stato, non dirò prescritto, ma insinuato al comune che faccia un progetto di ponte stabile in pietra, appunto perchè essendo talvolta interrotto il passaggio sulla strada postale, interessa sommamente che ivi esista un ponte stabile di pietra, tanto più che, a mio avviso, non sarà forse fuor di probabilità che quando si voglia rimediare agli inconvenienti a cui è soggetta la strada postale in quel tronco, addivengasi stabilmente a quella deviazione che in ora si fa nei casi soli d'inondazione, imperciocchè il terreno essendo basso da una parte, è facilmente inondato; sarà quindi un giorno migliore partito l'abbandonarla, e portare la strada sul terreno alto, che anche attualmente si percorre in casi speciali, ed allora questo ponte diventerebbe il ponte stabile della strada reale.

Qui poi devo aggiungere, che forse, o per insufficienti spiegazioni date, o per difetto di nozioni, la retta intelligenza della Commissione incorse in un equivoco, inquantochè la medesima dice, che al pericolo cui è esposta la strada per le inondazioni si è provveduto coi lavori già eseguiti ed approvati alla categoria 22.

A questo riguardo io faccio osservare esser vero che il lavoro indicato alla categoria 22, è un lavoro che riflette quel fiume stesso, e per difesa di quella medesima strada regia, ma in tutt'altra località. Nel caso di cui fu sinora questione, il danno si trova immediatamente al di là di Cavallermaggiore; nell'altro, invece, tra Savigliano e Levaldiggi.

Il lavoro di cui si tratta alla categoria 22 è a Levaldiggi, che vuol dire a 4 miglia al di là di Savigliano; dunque il pericolo del tronco di strada di cui è caso esiste, e, come dico, per provvedervi si esigerà un lavoro di grande importanza, che dovrà essere maggiormente studiato, e che forse condurrà su quella linea stessa su cui corre la strada costituita sussidiaria nei casi straordinari di inondazione.

Per questo io credo che debba essere conservato l'assegnamento.

Io debbo fare un'altra osservazione, ed è sul precetto che verrebbe dato al Governo di non concedere sussidii ai comuni, ma solamente alle provincie, i cui Consigli, come sta scritto nella relazione, hanno incarico di riconoscere, e meglio di chicchessia possono giudicare, quali lavori specialmente richieggano un sussidio.

Io soggiungerò a tale proposito che, quando si accordasse al Governo la facoltà di dar sussidii ai comuni, esso certamente non tralascierebbe di consultare i Consigli divisionali e le

intendenze, onde essere sufficientemente illuminati sulla necessità dei medesimi.

A questo io non ho difficoltà di aderire; desidero soltanto che sia inteso chiaramente che si possono accordare anche direttamente sussidi ai comuni nel caso che realmente ne abbisognino, quando le autorità locali ne riconoscano la necessità, le provincie vi aderiscano, ed i Consigli appoggino le loro domande.

In caso diverso, sarebbe ingiusto di non accordare sussidi ai comuni; imperocchè molti di essi, essendo isolati, non potrebbero senza il concorso del Governo accingersi a lavori assolutamente necessari.

D'altronde giova avvertire che, se non si desse soccorso ai comuni isolati, si potrebbe nemmeno accordar sussidi ai consorzi; imperocchè, se non si concedono ai comuni deboli ed isolati, molto meno potranno accordarsi ai consorzi, i quali constando di più comuni hanno maggior forza, stante la loro unione.

Vi sono poi circostanze speciali di comuni, alle quali pure devesi por mente, come, per esempio, vi fu un comune il quale ha domandato un sussidio per poter asciugare le paludi, e gli fu accordato un meschino sussidio di 2 mila lire. Altri comuni hanno domandato i mezzi di difendersi da una corrosione, mezzi dei quali erano privi assolutamente.

Io credo quindi che questa facoltà di accordare sussidi ai comuni debba essere lasciata al Governo, perchè fra i molti sussidi che si accordano, credo che quelli attribuiti ai comuni sono molte volte richiesti da stretto dovere di giustizia, di necessità. Osserverò poi che i sussidi che si accordano ai comuni, sono molto limitati in confronto di quelli che si accordano alle provincie ed alle divisioni per lavori provinciali o divisionali che si vogliono chiamare, pel motivo che queste essendo opere assai più grandiose, esigono un sussidio molto maggiore.

BUFFA, relatore. Esaminerò le cose dette dal signor ministro, prima considerando questo fondo che di si chiede come un vero sussidio, e poi considerandolo, come egli voleva, come un concorso. Considerando questo fondo come un vero sussidio, è d'uopo risolvere la questione generale messa innanzi dalla Commissione, se cioè il Governo possa e debba concedere dei soccorsi direttamente ai comuni. Io persisto a questo proposito nel parere emesso dalla Commissione, che questo, cioè, non debba aver luogo, perchè per la grande quantità dei comuni che esistono nello Stato, e per le condizioni economiche di essi tutti, egli è facilissimo che si dia luogo con ciò a non poche ingiustizie. L'esempio di cui si tratta ne sarebbe, una prova, giacchè se si esaminano i documenti forniti alla Commissione a prova della giustizia di questo sussidio, bisogna anzi concludere che non debbasi questo concedere, perchè risulta che quel comune si trova in condizioni tali che potrebbe sopperire da se stesso al bisogno.

Credo poi che quando si dice che il Governo non deve fornire sussidi direttamente ai comuni, non si debba già intendere, come voleva il signor ministro, che prima di concedere questi sussidi sia interrogato il Consiglio provinciale o divisionale, ma che il Governo non debba mai concedere sussidi a quei comuni per i quali non è questo sussidio chiesto dai Consigli provinciali o divisionali. Se si tratta di comuni i quali veramente non possano sopperire a spese urgenti e necessarie, s'indirizzino al loro Consiglio provinciale, ed a questo corre debito di rappresentare al Governo i bisogni dei comuni compresi nella provincia. In questo modo si eviteranno tutte le ingiustizie, e credo non sarà trascurato alcun interesse dei comuni.

Venendo ora all'altro punto della questione, mi spiace non potermi neppure accostare al parere del signor ministro.

Diceva egli, che questa spesa dovrebbe considerarsi non come un vero sussidio, ma piuttosto come un concorso, ed in prova di ciò aggiungeva che, per riparare ai danni d'inondazione di quella strada, di cui si ragiona, bisognerà forse un giorno o l'altro farla passare precisamente nel luogo ove deve farsi il ponte per cui è chiesto il sussidio; ma questa per me sarebbe una ragione di più per non darlo, giacchè se è probabile che il Governo debba un giorno incaricarsi di fare una strada in quel luogo, aspetti allora a fare quella spesa quando potrà coordinarla coll'intero progetto della strada.

Parvi conveniente, o signori, fare fin d'ora una spesa nel dubbio che in avvenire sia per avventura necessario allo Stato far passare la sua strada reale in quel luogo? E se l'intero progetto della strada non potesse poi adattarsi alla collocazione di quel ponte, come e dove ora si vorrebbe costruire?

Il ponte naturalmente si farà in quel luogo che meglio conviene al comune; e all'interesse del comune vorreste vincolare una futura strada reale, che è quanto dire l'interesse dello Stato? Io pertanto insisto perchè la Camera abolisca questo articolo.

PALEOCAPA, ministro per i lavori pubblici. Quanto alla questione dei sussidi ai comuni, io dichiaro che dopo le spiegazioni del signor relatore della Commissione sono perfettamente tranquillo. A me basta che sia lasciata facoltà di dar sussidi anche ai comuni, e sia pure quando i Consigli provinciali ne rappresentino al Governo il bisogno, la necessità. Io non avrò dunque altro a fare, quando i comuni si rivolgeranno a me per avere un sussidio, che di invitarli a rivolgersi ai Consigli provinciali. Duolmi solo osservare che potranno talora derivarne inconvenienti; che quando i Consigli provinciali non saranno radunati, non so come si potrà far luogo ad assegni ove si tratti di opere che abbiano un carattere di qualche urgenza. Ad ogni modo, siccome nella generalità si adempie alle condizioni, alle quali io credeva necessario adempiere, si soccorre cioè anche i comuni individualmente, così non ho nessuna difficoltà ad adattarmi a questo vincolo di dover far precedere alla concessione il voto dei Consigli provinciali.

Quanto poi al comune di Cavallermaggiore, torno a ripetere, che sta bene che possa esser dubbio se nell'avvenire il suo ponte servir possa ad una strada reale; ma aggiungo però, che in questo caso il vantaggio sarebbe più grande. Il fatto tuttavia si è, che attualmente ce ne serviamo in tutti i casi in cui ha luogo una qualche inondazione; cosa questa che è già stata valutata molto dalla Commissione stessa, il cui relatore mi pare abbia dichiarato che il solo argomento di qualche gravità, addottosi in favore della proposta, questo si è, che « quando la strada reale di Nizza è inondata dal torrente Melle, il che si asserisce avvenir sovente, il corriere è costretto a passar per questo ponte (e notisi bene che non solo il corriere, ma tutti gli altri veicoli sono costretti a passarvi). Ma anche quest'argomento ha perduto ogni valore, se pur ne aveva alcuno, dopochè furono fatti attorno al detto torrente i lavori necessari per impedire, ecc. »

Dunque molta è l'importanza che vi aveva data la stessa Commissione, la quale aveva solo messo da parte questo argomento, nel supposto che i lavori fatti a Levaldiggi avessero salvata la strada; ma questi lavori a Levaldiggi erano urgenti per impedire la corrosione che era imminente.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Pongo ai voti la riduzione di 10,000 lire proposta dalla Commissione; cosicchè la categoria sarebbe portata a 53,548 15.

(La Camera approva.)

La seduta è levata alle ore 5 e 1/4.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

- 1° Continuazione della discussione del bilancio dei lavori pubblici;
- 2° Discussione del bilancio passivo dell'azienda generale delle finanze.

TORNATA DEL 20 MARZO 1851

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE PINELLI.

SOMMARIO. *Atti diversi — Relazione sul bilancio passivo del dicastero dell'interno pel 1851 — Seguito della discussione del bilancio passivo dei lavori pubblici pel 1851 — Proposizione d'aumento del deputato Audisio alla categoria XXXIII — Questione pregiudiziale promossa, e respinta, sulla medesima — Reiezione dell'aumento — Approvazione della categoria XXXIV — Parole del ministro dei lavori pubblici, e del deputato Favrat pel mantenimento della categoria XXXV, Carceri di Thonon — Approvazione di questa e della successiva — Parole del deputato Mellana per la conservazione della categoria XXXVI bis, Carceri di Casale — Opposizioni del relatore Buffa, e spiegazioni del ministro dei lavori pubblici, e del deputato Bosso — Approvazione di quella categoria — Proposizione del deputato Sulis pel mantenimento della categoria XXXVII, Carceri di Oristano — Osservazioni del ministro suddetto, del relatore, e del deputato Decandia — Annullamento della categoria — Istanze del deputato Tecchio relativamente alle carceri di Torino — Istanze del deputato Angius per la costruzione d'un faro in Sardegna — Approvazione della legge relativa a detto bilancio — Presentazione d'un progetto di legge del guardasigilli sull'inamovibilità della magistratura — Discussione del bilancio passivo dell'azienda generale delle finanze pel 1851 — Approvazione delle categorie fino alla XI — Istanza dei deputati Ricotti ed Avigdor sulla categoria XII, Lotto — Mozione del deputato Mellana — Approvazione di questa categoria e della seguente — Proposizioni del deputato Polto, per economie da introdursi nella categoria XIV, Spese diverse, relativamente alla stampa dei rendiconti parlamentari — Spiegazione del relatore Santa Rosa, e del commissario regio Arnulfo, e del ministro di agricoltura e commercio — Osservazioni dei deputati Bertolini ed Avigdor — Schiarimenti del deputato Ricci Vincenzo — Approvazione dell'ordine del giorno motivato del deputato Polto.*

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:

5713. Vari abitanti nei comuni di Villy le Bouveret-Ollières, Avierno, Menthonners en Bornes, Toires, Groisy e Masse porgono osservazioni relative alla modificazione della tariffa doganale.

5714. Gay Maddalena, rappresentando come non abbia potuto finora ottenere dal ministro della guerra la pensione dovutale come vedova di un capitano, non ostante la Camera abbia favorevolmente accolta la petizione sporta per tale oggetto, rinviandola al Ministero stesso, ricorre per gli opportuni provvedimenti.

5715. Molti abitanti di San Giovanni di Moriana presentano altra petizione conforme a quella segnata col n° 5656, e relativa ad altra con cui chiedevano la maggior possibile diminuzione degli attuali diritti di dogana.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. Il senatore Alberto La Marmora fa omaggio alla Camera d'un suo opuscolo intitolato: *Alcune considerazioni generali sulla marineria sarda.*

Di quest'opuscolo nesarà distribuito una copia ad ogni deputato.

Pongo ai voti l'approvazione del processo verbale. Se non vi sono richiami s'intenderà approvato.

(È approvato.)

RELAZIONE SUL BILANCIO DEL MINISTERO DELL'INTERNO PEL 1851.

PRESIDENTE. Se vi sono relazioni in pronto, do la parola ai relatori.

PALLIERI, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera, e di deporre sul banco della Presidenza la relazione sui di-