TORNATA DEL 16 MAGGIO 1853

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO RATTAZZI.

SOMMARIO. *Omaggio — Discussione del progetto di legge per l'erezione in comune delle borgate del Sulcis in Sardegna — Parlano i deputati Barbavara, Despine, Mameli relatore, Asproni, Cavour Gustavo, Angius ed il ministro dell'interno — Approvazione dei sette articoli, e quindi dell'intiero progetto di legge — Relazione sul progetto di legge per una convenzione colla compagnia transatlantica — Discussione del progetto di legge per facoltà alla provincia di Vercelli di eccedere il limite dell'imposta pel* 1853 *— Proposta di sospensione del ministro delle finanze — Osservazioni del relatore Sineo, del deputato Lanza, e del ministro dell'interno — È sospeso — Votazione ed approvazione del progetto di legge per facoltà alla divisione di Novara di contrarre un mutuo — Relazione sul progetto di legge sulle società mutue e associazioni anonime — Discussione del progetto di legge per la costruzione di una rete di strade nella contea di Nizza — Osservazioni del deputato Demarchi, Botta e Lachenal — Risposte del ministro dei lavori pubblici — Osservazioni dei deputati Zirio, Iosti e Farini relatore — Repliche del deputato Botta, e osservazioni del ministro delle finanze.*

La seduta è aperta alle ore 1 e 1/2 pomeridiane.

AIRENTI, *segretario*, dà lettura del processo verbale della tornata precedente.

CAVALLINI, *segretario*, espone il seguente sunto di una petizione ultimamente presentata alla Camera:

5167. 83 negozianti della città di Nizza al mare rassegnano alla Camera alcune considerazioni contro la disposizione contenuta nel progetto di riforma della tariffa doganale riflettente quella provincia, per cui viene fissato il termine di mesi tre dalla cessazione del porto franco per esitare tutte le merci e generi di provenienza estera che vi saranno stati introdotti.

PRESIDENTE. La Camera essendo in numero, pongo ai voti il processo verbale della tornata precedente.

(È approvato.)

OMAGGIO.

PRESIDENTE. Il deputato Petitti fa omaggio alla Camera di una copia di un'opera postuma del suo genitore conte Ilarione Petitti di Roreto, intitolata: *Il giuoco del lotto, e suoi effetti morali, politici ed economici.*

Sarà deposta nella biblioteca.

DISCUSSIONE ED APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER L'EREZIONE IN COMUNE DELLE BORGATE DEL SULCIS IN SARDEGNA.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta la discussione del progetto di legge per l'erezione in comuni delle varie borgate del Sulcis ed altre in Sardegna. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1649.) La discussione generale è aperta.

BARBAVARA. Ho chiesto la parola non per far opposizione al presente progetto di legge che voterò ben volentieri, ma semplicemente per dirigere un'interpellanza che all'occasione di questo progetto credo mio dovere d'indirizzare al ministro dell'interno.

Vi sono molte popolazioni le quali sono collegate insieme col vincolo di comune, ma però, avendo un territorio distinto, convivenza separata ed interessi separati tra loro, hanno bisogno e conseguente diritto di un'amministrazione propria e di formare centro da sè di movimento, organismo e vita comunale. Esse hanno esposte petizioni favorevolmente accolte dalla Camera per la loro separazione. Finora però non si è provvisto dal Ministero, e benchè riconosca che non vi sia urgenza estrema, quanto per quelle del Sulcis che sono prive affatto di amministrazione qualunque e però in uno stato d'isolamento ed abbandono sociale, sta pur sempre che i medesimi comuni hanno diritto nel tempo più breve possibile di essere provvisti di un'amministrazione propria; su del che io per farla breve desumerò anche una ragione da un'osservazione fatta dalla Commissione medesima.

La Commissione, parlando dei mandamenti ed altre circoscrizioni governative, si espresse in queste parole:

« Una malintesa combinazione, contraria all'indole, ai costumi, alle tendenze ed ai rapporti commerciali dei popoli, costretti spesso, ad onta d'invincibili difficoltà e senza alcuna omogeneità d'interessi, ad avere un centro comune di amministrazione, è uno dei maggiori ostacoli allo sviluppo degli elementi di ricchezza e del progresso morale e politico. »

A me pare che questa ragione militi egualmente, anzi molto più, in favore di quelle coesioni (se posso usare la frase) di quei centri di popolazione, le quali, avendo un estimo sufficiente e distinto, benchè siano aggregate artificialmente col mezzo della legge in uno stesso e solo comune, tuttavia sono come elementi eterogenei, e perciò debbono essere costituite in comuni indipendenti.

La Camera, lo ripeto, ha già inteso la lettura di varie petizioni colle quali queste popolazioni hanno chiesto di essere separate dall'attuale loro comune, e rimandolle al Ministero per analoga provvidenza favorevole, onde far cessare uno

stato violento e contrario agl'interessi morali politici ed economici, ed ai diritti di proprietà e di libertà secondo i quali nessuno è tenuto a rimanere in comunione quando può stare da sè e quando la posizione naturale richiede di essere assecondata e non contrariata dalla costituzione artificiale colla quale la legge ritiene un comune composto con elementi estranei ed opposti.

Prego perciò l'onorevole ministro dell'interno a fare il favore di darmi schiarimenti in proposito, onde almeno vi sia speranza per queste popolazioni che si trovano in uno stato di lotta e di contrasto, d'essere finalmente ridonate con legge alla costituzione naturale di locale indipendente esistenza che hanno e che è il risultato delle circostanze di fatto in cui si trovano.

DI SAN MARTINO, *ministro dell'interno*. Il Ministero ritiene non solo i progetti a cui faceva cenno l'onorevole preopinante, ma parecchi altri, per mezzo dei quali vari Consigli comunali e molte persone hanno chieste mutazioni in ordine alla circoscrizione attuale.

Vari di questi progetti sarebbero in istato di essere presentati immediatamente al Parlamento, ma appunto perchè sono assai numerosi, e non vi sarebbe motivo di anteporre gli uni agli altri, il Ministero stimò che al presente non si dovessero ancora presentare, massime che, ponendo mente ai molti lavori d'interesse generale che rimangono a sbrigarsi, pareva conveniente che, sinchè i più urgenti di questi non fossero condotti a fine, la Camera non dovesse occuparsi di progetti d'interesse locale.

S'aggiunga poi che, trattandosi di esaminare nei primi giorni della ventura Sessione un nuovo progetto di legge comunale, il quale modifica in molti punti essenziali l'autonomia dei comuni, ed in ispecie il corpo elettorale comunale, non sarebbe opportuno l'imprendere ora operazioni che intaccassero la costituzione stessa d'ogni singolo comune, quando forse siffatte mutazioni che si opererebbero non sarebbero approvate dagli elettori che un altro corpo elettorale altrimenti composto manderà ad amministrare i comuni. Quindi, lo ripeto, poichè questi ebbero pazienza per più secoli di essere amministrati come lo sono presentemente in alcune circoscrizioni, sarebbe miglior consiglio che avessero ancora pazienza per uno o due anni, affinchè le nuove amministrazioni rivedessero questo progetto, ed allora quando siensi compiuti questi preliminari, il Ministero potrà in un solo progetto di legge proporre tutte quelle variazioni parziali che saranno credute convenienti.

BARBAVARA. Accettando le spiegazioni del signor ministro, dichiaro che desisto dalle istanze che io aveva fatte e che voterò con soddisfazione in favore dell'attuale progetto di legge.

DESPINE. Je n'ai point l'intention de faire opposition à la loi qui est soumise en ce moment aux délibérations de la Chambre; seulement je désirerais avoir, soit de monsieur le ministre de l'intérieur, soit de monsieur le rapporteur de la Commission, quelques explications. Je vois que la loi actuelle a pour but: 1° la formation de 8 communes nouvelles; 2° la création de 3 nouveaux mandements.

Quant aux 8 communes je n'ai pas la moindre observation à faire. Je pense qu'elles ont été déterminées par les circonstances de localité qui certainement auront été suffisamment étudiées, soit par le Ministère, soit par la Commission. Seulement une chose m'a frappé, c'est la création des trois nouveaux mandements sur un territoire où il n'en existait pas du tout. Il m'a paru extraordinaire de voir la création de trois nouvelles juridictions judiciaires là où la juridiction qui existait auparavant paraissait suffire. J'ai été d'autant plus étonné de ces mesures que j'ai vu que deux de ces mandements sont formés par une seule commune.

Ainsi, vous avez le mandement de Narcao, qui est formé par la seule commune de Narcao, ne comptant que 1351 habitants; celui de Santadi aussi formé par la seule commune de Santadi, laquelle ne compte que 2323 habitants; ensuite celui de Tratalias qui est ainsi composé: Tratalias, Palmas, Serbario et Villarios qui ensemble forment 4626 habitants.

La totalité de ces trois nouveaux mandements forme à peine la population d'un mandement ordinaire. Je me suis demandé s'il y avait des circonstances particulières qui pussent déterminer la formation de ces nouveaux mandements; si, par exemple, le nombre des affaires judiciaires étaient de nature à déterminer la création de ces 3 mandements; j'ai consulté à cet effet la statistique judiciaire qui à été distribuée à la Chambre et dans laquelle se trouve le nombre des causes afférentes à chaque mandement actuellement existant.

Eh bien, j'ai vu que dans la province d'Iglesias à laquelle appartient le nouveau mandement, sur une population de 42,598 âmes, le nombre total des causes, soit en cours, soit à introduire dans l'année, s'élève à 1311; et comme aujourd'hui il y aurait 6 mandements, il en résulte une moyenne de 218 causes par mandement. J'ai ensuite examiné le calcul pour toute la Sardaigne, et j'ai vu que sur une population de 547,112 âmes il y avait 19,360 causes qui, divisées par 86 mandements, ne font que 224 causes par mandement.

Ainsi la moyenne de toute la Sardaigne est plus forte que la moyenne des causes qui existent maintenant dans la province d'Iglesias, où il s'agit de former ces nouveaux mandements.

La différence est bien plus grande encore, si nous considérons la Savoie.

La Savoie, qui a une population de 583,812 habitants, n'a que 51 mandements. Le nombre total des causes y est de 38,116, ce qui fait 747 causes, en moyenne, par mandement.

Ainsi, en Savoie, il y a 3 à 4 fois plus de causes pour chaque judicature, qu'il n'y en a en Sardaigne dans l'état actuel.

Or, je me demande s'il est bien indispensable d'aller créer un mandement pour une seule commune, comme on le propose pour Narcao et Santadi. C'est là un fait qui m'a paru tellement anormal, que j'ai cherché, soit dans le rapport du Ministère, soit dans celui de la Commission, si cette anomalie était bien expliquée par des raisons quelconques. N'ayant rien trouvé du tout, j'ai cru devoir demander des explications, me réservant, dans le cas que je ne les trouve pas suffisantes, de proposer la formation d'un seul mandement au lieu de trois. Il suffit d'ailleurs de voir la carte pour se persuader qu'avec un seul mandement nouveau, on peut satisfaire abondamment aux besoins judiciaires de ce territoire qui, comme j'ai eu l'honneur de le dire, a dépendu jusqu'à présent des autres mandements déjà existants.

J'espère que la Commission et le Ministère voudront bien donner des explications là-dessus.

MAMELI, *relatore*. L'onorevole deputato Despine esordiva col dire che credeva essere già abbastanza provveduto alla amministrazione della giustizia nei distretti del Sulcis, che ora si vogliono istituire in comuni con tre nuovi mandamenti. Egli è in errore, poichè il maggior bisogno che si ha ora in quei distretti è quello appunto di una più pronta e retta amministrazione di giustizia, di cui ora difettano, ed è la vera causa della degradazione morale degli sparsi abitanti e l'im-

pedimento a raggiungere quel grado di prosperità e di ricchezza cui sono dalla natura del terreno chiamati.

Non è il solo elemento della popolazione che deve aversi presente nella formazione dei mandamenti. Bisogna avere soprattutto riguardo alle distanze che sono grandi fra i piccoli centri di popolazione, che oggi il Governo con savio e provvido divisamento vuole rannodare ed unire in comuni. I giudici di mandamento avranno molto da fare per recarsi dall'uno all'altro sito a misura che i bisogni quotidiani il richiederanno.

Del resto, creati i comuni e ridotti gli abitanti a forma di civile consorzio, le popolazioni cresceranno, nasceranno gli affari, e lo Stato avrà largo compenso del piccolo sacrificio che ora fa.

La Commissione, del pari che il Governo, ha proceduto con piena cognizione dei luoghi e dei bisogni, non per cieca deferenza. Tanto è che Portoscuso, e Carbonara specialmente, che ha una popolazione agglomerata di circa mille abitanti, sono stati uniti ad altri mandamenti.

DESPINE. J'apprécie infiniment les motifs que vient de me donner l'honorable député Mameli, cependant j'avoue qu'ils ne m'ont pas convaincu. Je crois que le nombre des causes doit varier surtout en raison de la population; je vais plus loin, c'est que plus une population est isolée, moins elle a de points de contact, et, par conséquent, moins elle a de procès. Par conséquent, je crois que la circonstance qu'a indiquée monsieur Mameli tournera contre son système. Je dirai plus, c'est que, considérant même l'ensemble des causes qui sont décidées, ou qui sont soumises soit aux juges de mandement de la Sardaigne, soit aux divers tribunaux, on voit que ce nombre est dans une proportion infiniment moins considérable que le nombre soumis aux tribunaux de terreferme. Aussi, quant à moi, je puis tout au plus admettre la nécessité d'un nouveau mandement, mais je ne conçois pas celle de créer trois mandements, placés à côté les uns des autres, là où il n'y en avait auparavant pas du tout.

L'honorable monsieur Mameli m'a cité la commune de Portoscuso, qui a une population de 400 âmes. Certainement il ne serait venu dans la pensée de personne de faire un mandement avec une population de 400 âmes; eh bien, ce qu'on n'a pas fait pour 400 âmes, je trouve qu'on ne doit pas davantage le faire pour une population de 1351.

Je soumets ces considérations à la Chambre; mais comme je crois que nous entrerions dans une voie fort dangereuse, comme il nous a été dit qu'il y a beaucoup de communes qui cherchent à former de nouvelles aggrégations, comme il y a de nombreuses demandes de la formation de nouveaux mandements dans les diverses provinces de terreferme, il me paraît que ce serait agir sagement que de se borner cette fois-ci pour la Sardaigne à faire un seul mandement, qui aurait pour chef-lieu Tratalias. Plus tard, si on le reconnaît nécessaire, ce que je ne crois pas, on pourrait en faire trois; mais, pour le moment, je suis d'avis qu'un seul mandement serait suffisant.

PRESIDENTE. La parola spetta al ministro dell'interno.

DI SAN MARTINO, *ministro dell'interno*. Io non credo che gli elementi accennati dall'onorevole Despine siano i soli che si debbano prendere per norma nell'esaminare se concorrano o no le condizioni volute per stabilire mandamenti in quei comuni in cui sono proposti. Il Ministero ha maturamente anch'esso esaminato, nell'intento di non fare spese senza un'assoluta necessità, se fosse possibile prescindere dalla creazione di alcuni di questi mandamenti; ma gli è sembrato che, senza istituire un mandamento, la creazione di questi comuni fosse senza alcuna utilità. Si tratta di terre le quali per l'addietro furono lontane affatto da ogni civilizzazione, e che ora soltanto entrano nel consorzio dei paesi civilizzati; non basta dunque creare per essi un'amministrazione degli interessi locali, conviene anche che tutte le questioni che insorgono nelle quali occorre l'applicazione della legge possano essere presentate a chi è incaricato di giudicare.

Dalle indagini che il Ministero ha praticato si è dovuto convincere che la ragion sola della distanza avrebbe portato un impedimento assoluto, e che questi cittadini i quali non hanno già naturale tendenza a profittare della civilizzazione che loro si offre, non godrebbero delle istituzioni che si impiantano se non si facessero con quella pienezza, con quella perfezione che è necessario.

D'altronde io prego l'onorevole Despine a considerare che la mancanza di un numero sufficiente di cause è da attribuirsi al sistema rozzo in cui erano lasciate quelle popolazioni; introducete la civiltà, e con essa verranno insieme alla prosperità anche i processi e le liti (*Ilarità*), e può essere certo che i giudici non mancheranno di lavoro costante in tutto il corso dell'anno.

Io prego quindi la Camera di voler ritenere che senza la creazione dei mandamenti, si fa un'opera imperfetta, e che importa portare in quelle popolazioni la civilizzazione, inquantochè sono una parte interessantissima della Sardegna, essendovi il terreno fertile e popolazioni che hanno tutti gli elementi per diventare agricole ed eccellenti.

Non pare pertanto il caso di trascurare una fonte di ricchezza in cui si troverà un abbondantissimo compenso alle spese che si fanno.

ASPRONI. Io dirò poche parole in appoggio di quanto rispondevano l'onorevole relatore della Commissione ed il signor ministro dell'interno.

Questa vasta estensione territoriale è abitata da famiglie qua e là disseminate. Naturalmente non possono presentarsi i dati statistici che desidera il deputato Despine, e conviene osservare che chi si aspetta da quei luoghi processi a cause civili, non ne avrà mai, perchè là non si conosce nè Codice civile nè criminale, nè giustizia, salvo le esazioni dei tributi che vi si fanno anche con rigore. Ivi si piatisce e si giudica nanti una corona d'uomini eletti dalle parti, i quali non giudicano secondo le leggi scritte, ma secondo il senso comune, il quale tante volte è ottimo, e tal altra in opposizione colle leggi scritte. Succede talora che i benestanti si mostrino poco contenti di queste sentenze verbali, e incoraggiati dai patrocinanti delle città, portano la questione ai tribunali, e nascono i dissidii e non di rado lo spargimento di sangue.

Io ho udito anche in questo recinto tante volte imputarsi ai Sardi la tendenza alla vendetta. Ma, o signori, la vendetta da che proveniva?

Dove manca l'azione della legge, spiegasi naturalmente l'azione della vendetta privata.

Per ovviare adunque a questo inconveniente, e perchè invece della vendetta privata abbia corso l'azione della giustizia pubblica, è necessario che si costituiscano questi mandamenti.

DESPINE. Je regrette que monsieur le ministre de grâce et justice ne soit pas présent, car il pourrait lui-même donner des renseignements sur le plus ou moins de convenance qu'il y a de multiplier ou de ne point multiplier le nombre des mandements, soit centres judiciaires. Mais si les renseignements que j'ai entendu énoncer sont exacts, il paraît que les résultats obtenus dans le premier trimestre prouvent que

le nombre des juges actuels est déjà beaucoup trop considérable en Sardaigne.

La voie dans laquelle nous entrons aujourd'hui serait applicable encore avec plus de raison à la Gallure. La Gallure est un pays autrement grand que le Sulcis. La Gallure sera fondée à vous demander la création chez elle de nouveaux mandements, et vous ne pourrez pas vous y refuser. Voilà quel sera le résultat de la voie dans laquelle on veut nous faire entrer aujourd'hui.

ANGIUS. Quando nel principio di questa Sessione i deputati dell'isola rappresentarono la convenienza di costituire in un certo numero di comuni la popolazione sciolta della Sardegna meridionale, significavano insieme la stessa convenienza per la popolazione sparsa nelle regioni pastorali della Sardegna settentrionale, e in quella segnatamente della Gallura, di cui or fece parola l'onorevole Despine; quindi speravano tutti che in breve si sarebbe provveduto dal Governo con un apposito progetto. Ma dopo che per più d'un anno fu covato questo concetto, venne fuori una proposta incompleta, qual è il presente progetto, per cui provvedesi ad una sola parte.

Io vorrei mi si dicesse dall'onorevole ministro dell'interno, o dal relatore, perchè non siasi provveduto anche alla popolazione sparsa della Gallura.

Le ragioni che persuasero a provvedere alla popolazione sulcitana mancano forse alla popolazione gallurese? Per lo contrario a me pare che abbiano maggior forza in favore di questa, o si riguardi l'estensione del territorio, o il numero delle anime.

In prova della maggior ampiezza basti il dire che nelle regioni pastorali della Gallura, le quali io riguardo, vi erano in altro tempo sei o sette mandamenti con circa 60 villaggi; e in prova della maggior popolazione noterò che se la popolazione sciolta del Sulcis somma a circa 9000 anime in 2100 case e famiglie, la popolazione sparsa nelle regioni pastorali della Gallura somma a 12,000 anime. Sono tanti che vivono la vita dei primi tempi o, come altri direbbe, selvaticamente, nella libertà di selvaggi, senza Governo civile, senza istruzione religiosa e senza quella autorità pacificatrice che hanno i magistrati, alla quale tuttavolta essi suppliscono per la consuetudine antica ancora vigente fra essi di sottoporre le loro differenze al giudizio dei maggiori, all'arbitramento dei vecchi più probi ed assennati del consorzio, o *consorgia*, che essi dicono.

Siffatta condizione di stato sociale e civile, non ignota al Governo, avrebbe dovuto persuaderlo non solo della convenienza, ma della necessità di provvedere per le famiglie consortili della Gallura, come si è provveduto per le famiglie agricole del Sulcis; e questa necessità gli avrebbe dovuto far sentire l'urgentissimo dovere di comprendere quella nello stesso progetto, in cui si beneficava a questa, e di non differire a non so quando.

Si opporrà a scusa della dilazione che occorsero grandi difficoltà per provvedere alla Gallura nello stesso modo che si poteva procedere alla contrada sulcitana. Per quanto abbia io indagato queste speciali difficoltà, non mi venne fatto di scoprirne alcuna.

Nel Sulcis la popolazione si trovò divisa in vari distretti che si dissero cappellanie; e fu facile costituire in comuni le cappellanie.

Ma forsechè la popolazione pastorale della Gallura non è essa pure distribuita in gruppi che appellano consorzi, e volgarmente consorgie, formate da un certo numero di famiglie, dove poche, dove molte, occupanti una regione, quale più, quale meno ampia. E che vieta che diversi consorzi sieno combinati in comuni indicando un punto dove le diverse famiglie si concentrino in un borgo, dello stesso modo come i diversi casali sulcitani, o *boddeus* che dicono, sono stati combinati in un certo numero di comuni? Abbiamo nella Gallura, come nel Sulcis, associazioni elementari e territori sociali, e ciò basta per la costituzione dei comuni.

Io noterò il bene che verrebbe da questo provvedimento, ed esso, a chi bene lo considera, parrà maggiore di quello che si otterrà dalla costituzione della popolazione agricola del Sulcis in comunità o municipi.

Sono nella Gallura e nella contrada di Orfili, od Aviddé e in quella di Montenero, non meno di 80 consorzi o consorgie, i quali si possono distribuire in circa 20 gruppi, se si vorranno comuni non minori di 500 anime, o in 30, se basti un numero minore di borghigiani.

In conseguenza di questo fatto la provincia di Gallura, o di Tempio, che ora consta di comuni numero 9 si accrescerebbe di comuni 20 o anche 30 e avrebbe un agglomeramento di paesi, che potrebbe giustificare l'appellativo di provincia; si avrebbe popolazione in certi punti, specialmente del littorale, che non devono rimanere deserti, come sono da che le incursioni de'barbareschi costrinsero gli abitatori a internarsi; crescerebbe l'agricoltura, che or è molto ristretta nei consorzi, e il Governo potrebbe far valere la sua autorità meglio che valga adesso.

Alla Gallura fu causa di essere negletta in diverse occasioni il credere che essa non abbia altra popolazione che gli abitanti dei pochi comuni che si vedono notati nella carta corografica. Citerò un fatto solo, il disegno della strada orientale dell'isola, la quale si volle terminare in Terranova, nella supposizione che inutilmente si prolungherebbe sino alla sponda settentrionale dell'isola, a Longone o al Palao, epperò non fu prolungata, come sarebbesi dovuto fare, con grande utilità dello Stato, e facendo valere gli interessi privati, si tracciò in modo che invano si volle difendere più volte dal ministro, che fu ingannato, e dovrà essere biasimato quel tracciamento.

Sì, verrà il giorno in cui si giudicherà da persone giuste quel tracciamento, e la esclusione della Gallura; ed io ripeto altra volta la mia disapprovazione, perchè chi giudicherà veda che fu chi protestò.

Per la stessa opinione che la Gallura manchi di popolazione nelle regioni dove nella carta non sono notati de' borghi, si è obbliata la medesima in questo progetto. Ma questa opinione deve ormai cedere, e il ministro non deve più differire un provvedimento che ho dimostrato necessario, e insieme di una evidentissima utilità.

DI SAN MARTINO, *ministro dell'interno.* Il Ministero ha pure esteso i suoi studi alle questioni accennate dall'onorevole deputato Angius, ma gli sembrava che vi fosse una differenza molto notevole tra le popolazioni del Sulcis e quelle della Gallura, le quali non hanno ancora acquistato quell'elemento di stabilità che hanno le popolazioni del Sulcis. Secondo le informazioni prese dal Ministero, la popolazione della Gallura emigra da un monte all'altro, si reca dove rinviene pascoli. Non vi ha adunque sufficiente popolazione fissa in un sito per dire che esso è in certo modo la proprietà di certi individui. Ci è qualche cosa, ma non si hanno elementi sufficienti per dare origine ad un comune. Il Ministero adunque voleva tener conto degli elementi permanenti, ed ha proposto nell'ultimo articolo del suo progetto di legge che si autorizzi il Governo del Re a costituire in comuni con provvedimenti speciali tutte le aggregazioni che di mano in mano

si riconosceranno possibili a misura che proseguiscono gli studi ed a misura che si ottengono dati positivi per provvedere. Finora, come ho detto, non era possibile provvedere, perchè risultava che la maggior parte dei siti della Gallura è abitata da popolazioni essenzialmente nomadi, ed alle quali non è applicabile il principio d'un'amministrazione fissa.

MAMELI, *relatore*. Aggiungerò poche parole a quelle che ha detto il signor ministro.

È vera la differenza dal medesimo accennata tra la condizione e le abitudini degli abitanti del Sulcis, e quelli della Gallura. I primi hanno già sede stabile, posseggono vasti e ricchi tenimenti, esercitano in larga sfera l'agricoltura, a segno che non pochi capi di famiglia ricavano più migliaia di starelli dagli annuali raccolti. I secondi sono dediti piuttosto alla pastorizia, ed alla vita nomade, che è conseguenza della medesima.

Sonovi ancora fra quei pastori della Gallura ricchi proprietari, ma la generalità è di pastori che svernano ed estivano col bestiame, e cangiano con esso dimora da un luogo all'altro.

Con ciò non intendo dire che non debba provvedersi anche alla Gallura con erezioni di comuni e di nuovi mandamenti; ma la cosa presenta maggiori difficoltà, la cui soluzione non è ancora matura, ultima delle quali non è quella di provvedere alle spese del culto e dei suoi ministri, cosa agevole nel Sulcis, che ha ricchi distretti, malagevole alquanto nella Gallura, povera anzi che no in generale.

Mi rivolgo ora nuovamente al deputato Despine per assicurarlo che se egli conoscesse il diverso sistema di procedura civile e criminale fra i giudici e tribunali del continente, e quelli della Sardegna, comprenderebbe come un processo nella Sardegna equivale a cinque nel continente, e deve pure persuadersi che anche la retta e pronta amministrazione di giustizia dà larghi proventi allo Stato, che largamente possono compensarlo del salario dei giudici di mandamento.

CAVOUR GUSTAVO. Osservo alla Camera che sono due questioni affatto diverse quella del Sulcis e quella della Gallura. Per il Sulcis nessuno ha potuto addurre in merito un argomento che provi che non si debba adesso procedere ad una misura che è una delle prime richieste dall'incivilimento. Tostochè esiste in un dato luogo un certo numero di famiglie, esse hanno bisogno di essere riunite in un'associazione comunale, e di aver assicurata l'amministrazione della giustizia. In una parte del Sulcis, da quanto mi è stato asserito da persone che conoscono appieno la Sardegna, questa amministrazione non si conosce: per conseguenza ne viene quell'inconveniente di cui parlava l'onorevole deputato Despine, appoggiato alla statistica, che cioè non v'erano regolari processi di sorta: e ciò perchè? Perchè invece di comparse si procedeva cogli archibugi e colle schioppettate; in luogo di una persuasione legale ci era la forza che decideva. La misura che stiamo discutendo mi pare di somma urgenza, e non credo possa essere seriamente contesa. L'onorevole deputato Despine disse: ma se facciamo questo provvedimento a favore del Sulcis adesso, dovremo farlo domani per la Gallura. Sicuramente spero che fra breve la Camera sarà anche chiamata a discutere un progetto di legge per provvedere ai bisogni della Gallura, ed allora io, che ho l'onore di esserne deputato, lo promuoverò per quanto mi sarà possibile. Non vedo dunque come questo possa tanto spaventare l'onorevole deputato Despine: ma osservo che nella Gallura oltre alle cose già state rilevate dal signor ministro dell'interno e dall'onorevole Angius, i quali mi lasciano poco a dire, sarà d'uopo risolvere una questione precedentemente ad ogni altra, e questa è quella della proprietà. La Gallura rimase molto più lungo tempo che ogni altra parte dell'isola, sotto il sistema feudale, in modo tale che i marchesi di Gallura, che erano spagnuoli, si pretendevano proprietari di quasi tutta quella terra. Quando venne operato il riscatto dei feudi il demanio succedette in queste pretese, e rimane per conseguenza una grande incertezza nella proprietà. La maggior parte delle popolazioni, di cui faceva cenno il deputato Angius, non sono proprietarie, ma solo usuarie, e quindi il bisogno di regolare certi diritti mal definiti riguardo alla proprietà, onde renderla perfetta.

Diffatti, quando nel mese di novembre venne votata da questa Camera la legge sulla vendita dei beni demaniali in Sardegna, io ho fatto in quell'occasione un'interpellanza al Ministero, il quale ha assunto in faccia alla Camera l'impegno di facilitare a queste popolazioni il modo di rendere le loro proprietà perfette facendo cessare quegli abusi sanzionati dal tempo e dalla prescrizione.

Pendono ancora al giorno d'oggi delle liti tra il demanio e i proprietari. Il ministro delle finanze ha scritto recentemente all'intendente della Gallura di cercare di definirle con transazioni e accertare le proprietà. Tosto che ciò sarà ottenuto, allora si arriverà al punto a cui anela l'onorevole Angius, e si potranno erigere in comuni quelle borgate.

In quanto alla questione delle strade, sarà il caso di occuparsene, perchè credo che nel riparto della rete stradale sia stata intieramente dimenticata la Gallura appunto perchè essa è la provincia più misera della Sardegna; ma mi pare che la Camera non sia ora in grado di occuparsi di questa questione, perchè non bisogna intralciare quella del Sulcis con altre.

Pertanto io pregherei l'onorevole Angius a desistere dalle sue istanze e da qualunque opposizione ad una legge che è imperiosamente richiesta dalle circostanze.

ANGIUS. Io aveva domandata la parola mentre parlava il ministro per rettificare una di lui asserzione che io credo erronea. Subentrato però al ministro l'onorevole relatore, non solo confermava quella asserzione, ma proponeva, a difendere la esclusione della popolazione pastorale della Gallura, una tal ragione che io non posso menargli buona. Succedeva il signor Gustavo di Cavour e produceva un altro motivo per giustificare il nessun provvedimento portato dal presente progetto per la provincia di cui è deputato.

Risponderò a tutti e tre.

Disse il ministro che, perchè si sapeva essere la popolazione pastorale della Gallura una popolazione nomade, la quale emigrava da un luogo all'altro, perciò non si era pensato a costituirla in comuni.

Susseguiva l'onorevole relatore e ripeteva che la popolazione della Gallura era errante.

Io non mi sono maravigliato che il ministro avesse questa falsa opinione della popolazione pastorale della Gallura. Egli può ignorare il vero stato delle cose dell'isola, sebbene potesse acquistare migliore opinione; bensì mi son meravigliato che il relatore, essendo isolano, ignorasse come andassero le cose del suo paese.

Vedo che egli conosce la regione sulcitana; ebbene come nel Sulcis ha dimora fissa quella popolazione agricola, così sono fissi nella Gallura gli stazi; e pochissimi sono semplici capanne a rami e strame, le altre essendo case ben costrutte e ben arredate, ed alcune così comode e belle, che potrebbe restarvi a diporto anche un signore.

Si è detto che nella Gallura si emigra da un luogo all'altro. Ed il vero si è che le famiglie stanno nel loro stazio, e solo emigrano gli armenti, quali nell'inverno alle marine, quali nell'estate alle montagne.

Il relatore notava poi una difficoltà che riteneva il Governo, ed era questa che, mentre nei comuni del Sulcis si avevano cappellani per la cura spirituale delle anime, mancava questo vantaggio nella Gallura, e nello stato attuale dell'erario non si poteva provvedere.

Ma ignorava egli dunque che sin dal secolo scorso si sono stabilite nelle regioni silvestri della Gallura cinque cappellanie, se non erro nel numero per men del vero, e che i cappellani sono essi obbligati a risiedere nelle cappelle una parte dell'anno? E, questi essendo insufficienti, non può il vescovo spedire da due conventi de'mendicanti che sono in Tempio quei tanti sacerdoti il cui servizio sia necessario? Quei frati che mandano più volte in giro per i consorzi i loro questuanti per provvedersi di quello che loro abbisogna e può darsi da'pastori si rifiuteranno di andare nelle chiese delle future popolazioni per il servigio delle anime: o più tosto non coglieran con gioia l'occasione che loro si porga di dimostrare che amano servire la Chiesa e che sono felici se possono ben meritare della medesima, supplendo o facendo i parrochi?

Venne terzo l'onorevole Gustavo Cavour e presentò una terza difficoltà alla costituzione della popolazione pastorale della Gallura nell'incertezza della proprietà delle terre occupate dalle famiglie consortili, o consorziali, comunque, vogliasi dire, asserendo che anzitutto converrà di riconoscere di chi sia la proprietà di quelle terre. Questo vuol dire che passeranno moltissimi anni innanzi che i comuni che io vorrei stabiliti senza indugio sieno costituiti. In verità, quando si riconoscerà a chi appartengano le terre de' consorzi?

Per accertare che le famiglie de' singoli consorzi sono semplicemente usuarie, quali accenna di crederle il deputato Cavour, converrebbe dimostrare in modo non dubbio che la proprietà appartiene al demanio. Ma si può questo dimostrare? Sarà sufficiente argomento la pretesa degli antichi signori della Gallura? Ma la pretesa sfornita di autentici documenti, come valse nulla nel passato contro i possessori, varrà parimente nulla nell'avvenire.

Egli è più facile il provare che la proprietà appartiene ai possessori, se non in tutte, almeno in molte parti; e vale a prova la tradizione del possedimento per molte generazioni continuato nella stessa famiglia. Mi pare averlo detto in altra occasione al deputato Cavour; io ho creduto e credo che gli attuali possessori possedono come discendenti dagli antichi possessori, o abbiano causa da essi o da loro successori. Non perirono tutte le famiglie de' paesi ora spopolati. Alcuni furono superstiti, e passati in questo o quello de' paesi ancora sussistenti mantennero i diritti della loro proprietà, e poi o essi o i loro eredi vi tornarono a farvi la pastorizia. Io ho già scritto su questo, ivi può vedersi meglio spiegata la mia opinione; come potrà parimente vedersi una nota dei diritti antichi feudali con la indicazione di alcune regioni feudali.

Essendo dunque insussistente la ragione proposta dal signor ministro dell'interno per scusare l'esclusione della popolazione pastorale della Gallura dal provvedimento che sancisce il presente progetto; non sussistendo nè pure quella che si propose dal signor relatore; e non dovendo badarsi a quella che aggiunse il deputato Di Cavour, io confido che il Governo riconoscendo la convenienza, anzi la necessità di provvedere per la popolazione pastorale della Gallura nel modo che ha provveduto per la popolazione agricola del Sulcis, e considerando il gran bene che produrrà l'implorato provvedimento, nol vorrà differire più lungamente.

PRESIDENTE. Non essendovi alcun altro oratore iscritto, interrogo la Camera se vuol chiudere la discussione generale.

(La discussione generale è chiusa.)

« Art. 1. La borgata di Carbonara, esistente nell'isola di Sardegna, è eretta in comune.

« Il territorio che deve formarne la circoscrizione è assegnato parte nei terreni di Maracalagonis, parte in quelli del Sarrabus, secondo la designazione che se ne farà proporzionalmente ai bisogni. »

(È approvato.)

« Art. 2. Sono pure eretti sette comuni nella regione del Sulcis (provincia d'Iglesias in detta isola), i quali prenderanno rispettivamente la denominazione di Portoscuso, Narcao, Santadi, Tratalias, Palma, Serbario, Villarios.

« L'aggregazione dei distretti, borgate e territorii, come sono distinti nelle tabella *A* annessa alla presente legge, formerà la circoscrizione territoriale di ciascuno di essi. »

(È approvato.)

« Art. 3. Il comune di Portoscuso comprende nella sua circoscrizione, oltre la borgata di questo nome ed il distretto di *Pasinigiana* indicati in detta tabella *A*, anche una parte del territorio di Gonnesa, che verrà in giusta proporzione assegnata. »

(È approvato.)

« Art. 4. Il comune di Portoscuso è aggregato al mandamento d'Iglesias. »

(È approvato.)

« Art. 5. Sono istituiti tre nuovi mandamenti, i cui capoluoghi sono Narcao, Santadi, Tratalias.

« Ciascuno di questi mandamenti comprende rispettivamente i comuni ed i territorii designati nella tabella *B* annessa pure alla presente legge. »

A questo articolo il deputato Despine propone il seguente emendamento:

« Sarà instituito un nuovo mandamento, il cui capoluogo sarà Tratalias, e comprenderà i comuni di Narcao, Santadi, Tratalias, Palmas, Serbario e Villario. »

Domando se è appoggiato.

(È appoggiato.)

Il deputato Despine ha la parola per isvilupparlo.

DESPINE. Je n'ai rien à ajouter à ce que j'ai dit.

PRESIDENTE. Lo metto ai voti.

(Non è approvato.)

Metto ai voti l'articolo 5.

(È approvato.)

« Art. 6. Il comune di Carbonara con tutto il suo territorio resterà per ora aggregato al mandamento di Sinnai. »

(È approvato.)

« Art. 7. Il Governo del Re è autorizzato a provvedere per decreto reale alla delimitazione dei suddetti comuni ed a tutte le operazioni necessarie alla esecuzione della presente legge. »

(È approvato.)

Si passa allo scrutinio segreto.

Risultamento della votazione:

Presenti		110
Votanti		109
Maggioranza		55
Voti favorevoli	94	
Voti contrari	15	
Si astenne	1	

(La Camera approva.)

RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PELL'APPROVAZIONE DELLA CONVENZIONE COLLA COMPAGNIA TRANSATLANTICA.

TORELLI, *relatore*. Ho l'onore di deporre sul banco della Presidenza la relazione sul progetto di legge relativo all'approvazione della convenzione stipulata dal Governo del Re colla compagnia transatlantica. (Vedi vol. *Documenti*, pagina 1640.)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER FACOLTA' ALLA PROVINCIA DI VERCELLI DI ECCEDERE IL LIMITE DELL'IMPOSTA.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge relativo all'autorizzazione alla provincia di Vercelli di eccedere il limite dell'imposta. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1602.)

La discussione generale è aperta.

Il ministro delle finanze ha la parola.

CAVOUR, *presidente del Consiglio e ministro delle finanze*. Io non intendo di combattere questa legge, ma soltanto di far conoscere alla Camera che per avventura la provincia di Vercelli, se lo stimerà opportuno, potrà dispensarsi dal valersi della facoltà da questa legge concessa.

Il motivo che spinse la provincia summentovata a chiedere l'autorizzazione di eccedere il limite dell'imposta, fu il prestito che dovette contrarre onde pagare le azioni che essa aveva sottoscritto per la strada ferrata da Torino a Novara.

Ora la provincia di Vercelli potrà essere libera, o di mantenere la sua sottoscrizione, oppure di ridurla, giacchè le sottoscrizioni private fatte in questi ultimi giorni ascendono a 20,000 azioni, cioè oltre al doppio del numero riservato ai privati. Io ho creduto, a fronte, di ciò, di dover scrivere a tutti i corpi morali, i quali avevano concorso in quest'impresa, facendo loro facoltà di ridurre le loro sottoscrizioni, ove lo avessero giudicato opportuno.

Vi potranno essere dei corpi morali i quali reputino far opera buona nel sottoscrivere delle azioni, ed altri i quali volentieri si varranno di questa facoltà, e ridurranno le loro sottoscrizioni; alcuni sicuramente le manterranno, poichè si sono procurati i mezzi prima d'ora per pagare le azioni, come sarebbe la città di Novara, la quale ha contratto un prestito di un milione, come sarà pure probabilmente la città di Torino, la quale ha stanziato in bilancio la somma necessaria pel pagamento delle azioni, ma la provincia di Vercelli, che non ha ancora sottoscritto, forse si varrà di questa facoltà; e come ora si parla di un'altra strada ferrata, per la quale è meno sperabile un concorso tanto numeroso, come quello che ebbe luogo per la strada ferrata di Novara, voglio dire la strada ferrata da Vercelli a Casale e Valenza, ove dovessi dare attualmente un consiglio alla provincia di Vercelli, sarebbe quella di ritirarsi, e di riservare tutti i suoi mezzi per cooperare ad una strada ferrata dove è meno probabile che il pubblico concorra con quell'alacrità con cui ha concorso a quella da Torino a Novara. Però, lo ripeto, non vedo inconveniente a che si conceda questa facoltà alla provincia di Vercelli, salvo alla medesima di non valersene, ove intenda di rinunziare alle sottoscrizioni che essa ha fatto.

SINEO, *relatore*. Non solo la Commissione è persuasa, al pari del signor ministro delle finanze, che la provincia di Vercelli non ha inteso di fare una speculazione, e che quindi cessa il motivo per cui ha domandata l'autorizzazione che forma il soggetto dell'attuale progetto di legge, ma la Commissione è ancora d'avviso che quando una provincia chiedesse di poter eccedere il limite dell'imposta ad oggetto di speculazione, il Parlamento non potrebbe concederle la sua sanzione.

Attualmente, in seguito alle spiegazioni date poc'anzi dal Ministero, essendo cambiati i termini della questione, la Commissione non può più assentire in nessuna parte al voto del Consiglio provinciale di Vercelli. Il signor ministro delle finanze avrà già veduto che la Commissione aveva di molto limitata la sua deliberazione in confronto di quella del Consiglio. Il signor ministro dell'interno proponeva che si desse facoltà alla provincia di Vercelli di sovrimporsi per lo spazio di qualche anno, prima per la somma di 20,000 lire, poi per la somma di 80,000 lire annue, far fronte prima agli interessi, poscia alla restituzione del divisato mutuo di lire 400,000. La Commissione aveva già rilevato non essere probabile che la provincia di Vercelli avesse bisogno di assumersi tutto questo peso, e quindi assentiva alla proposta nei limiti soltanto delle probabilità.

Dietro le spiegazioni date oggi dal signor ministro delle finanze cessa qualunque argomento di necessità, e siccome la Commissione opina che le sovrimposte si debbano ammettere allora solo che la necessità lo esige, la Commissione propone che si lasci ora in disparte questo progetto, salva al Ministero la facoltà di riproporlo quando lo creda opportuno.

CAVOUR, *presidente del Consiglio e ministro delle finanze*. Io non ho proposto la sospensione, perchè so che la provincia di Vercelli intende concorrere nell'esecuzione di un'altra strada ferrata, ma probabilmente siccome ella avrà campo nell'anno venturo di portare questa spesa in bilancio, non ho difficoltà a che sia ritirata la legge.

LANZA. Giacchè il signor presidente del Consiglio fece cenno degli impegni già contratti dalla provincia di Vercelli per un'altra strada, io credo che appunto in questa previsione sarà sempre utile di lasciare alla provincia di Vercelli la facoltà d'aumentare quest' imposta, giacchè è probabile che l'impegno contratto per la strada ferrata da Vercelli a Valenza per Casale possa obbligare la provincia a dover contribuire, prima del fine dell'anno, a questa nuova opera, stantechè gli studi per la strada da Valenza a Vercelli sono ultimati, la società è costituita, e si spera, se la Sessione attuale si prolunga d'alquanto ancora, di potere in questa Sessione stessa presentare il progetto di legge, non parendo potervi essere difficoltà che a tale effetto si opponga.

Io pregherei quindi la Camera di volere in questa previsione accondiscendere a che questo progetto di legge venga votato.

MICHELINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Sineo.

SINEO, *relatore*. Io desidero al pari del deputato Lanza che la bella e generosa città di Casale sia messa in contatto con la nostra rete di ferrovie, da cui trovasi attualmente segregata; desidero conseguentemente che la provincia di Vercelli si mostri larga nel concorrere alla costruzione della strada da quella città a Valenza, passando per Casale, ma credo che questa deliberazione, che bramo adottarsi dalla provincia di Vercelli, ha bisogno di essere formolata con un nuovo progetto di legge e sottoposta alla Camera apposita-

mente. Io non credo che una provincia, la quale ottenga per un oggetto determinato di porre una sovrimposta, possa fare uno storno, e servirsi di quel danaro per un altro oggetto; la sovrimposta è una cosa straordinaria, eccezionale, e non altrimenti si può la medesima attuare salvo per quello scopo che è determinatamente votato dal Parlamento. Credo adunque che, quand'anche si votasse l'attuale progetto di legge quale è stato proposto dal Ministero, o quale fu emendato dalla Commissione, con ciò la provincia di Vercelli non sarebbe autorizzata a convertire il danaro nell'uso sicuramente molto lodevole cui accennava l'onorevole deputato Lanza. Quindi, lo ripeto, quantunque io divida i suoi desiderii, le sue simpatie, tuttavia credo che convenga prescindere per ora dall'adottare questo progetto di legge.

PRESIDENTE. La parola spetta al ministro dell'interno.

DI SAN MARTINO, *ministro dell'interno.* Farò osservare all'onorevole deputato Lanza che, a termini dell'articolo 2 del progetto, non sarebbe lecito alla provincia di Vercelli di impiegare il danaro in altro uso che nelle azioni della ferrovia da Novara a Torino; quindi non potrebbe servirsi di questo fondo per l'altra ferrovia. Siccome del resto è contrario alle regole di approvare imposte in prevenzione del voto che non è ancora preso, io credo che sia meglio sospendere la deliberazione.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Michelini.

MICHELINI. Vi rinuncio.

PRESIDENTE. Allora spetta al deputato Lanza.

LANZA. Io ho domandata la parola per dire che nel caso che si fosse discussa questa legge colla prevenzione che dovesse questo danaro servire ad un altro oggetto, riconosco anch'io che bisognava modificarla. Ma siccome porterebbe delle difficoltà di forma, ed essendo mio intendimento di evitare queste questioni, trovando in parte giuste le osservazioni del deputato Sineo, mi arrendo perfettamente alle medesime.

PRESIDENTE. Allora questo progetto di legge si considera come sospeso finchè venga ritirato.

APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER FACOLTA' ALLA DIVISIONE DI NOVARA DI CONTRARRE UN MUTUO.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge per autorizzare la divisione amministrativa di Novara di contrarre un mutuo di lire 40,000. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1738.)

Se nessuno domanda la parola sulla discussione generale, si passerà alla discussione degli articoli.

(Vengono successivamente approvati senza discussione i due articoli seguenti della legge.)

« Art. 1. È approvata la deliberazione presa dal Consiglio divisionale di Novara nell'adunanza del 12 novembre 1852 con cui fu votato un prestito di lire 40,000, da erogarsi nella spesa di costruzione del tronco di strada provinciale compreso tra l'abitato di Scopello e quello di Piode, rimanendo a carico dei comuni componenti la *Valle Grande* il pagamento dei relativi interessi sino all'intiera esdebitazione della divisione.

« Art. 2. Pella restituzione rateata del mutuo predetto è autorizzata la vincolazione dei bilanci della divisione dal 1857 al 1861 inclusivamente. »

Si passa allo scrutinio segreto.

Risultamento della votazione:

Presenti		111
Votanti		110
Maggioranza		56
Voti favorevoli	104	
Voti contrari	6	
Si astenne	1	

(La Camera approva.)

RELAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE CONCERNENTE LE SOCIETA' ANONIME.

BONAVERA, *relatore.* Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione del progetto di legge sulle società mutue ed associazioni anonime. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 421.)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA COSTRUZIONE DI UNA RETE DI STRADE NELLA CONTEA DI NIZZA.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge per la costruzione di una rete di strade nella contea di Nizza. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1741.)

La discussione generale è aperta.

La parola spetta al deputato Demarchi.

DEMARCHI. Signori, nella circostanza in cui si sta per prendere una gravissima risoluzione intorno al sistema di concorso del Governo nella costruzione delle strade provinciali, risoluzione che non potrà a meno di aprire la strada a molte domande le quali non sarà poi facile il respingere, io ho creduto di dover sottoporre alla Camera e al Ministero alcune osservazioni che mi paiono importantissime e che serviranno a motivare il mio voto sulla presente legge.

La materia è vasta, ma io la tratterò brevemente, riservandomi a svilupparla maggiormente quando avvenga che, non provvedendosi dal Governo, io debba prevalermi dell'iniziativa parlamentare e proporre io stesso un'idea di legge sulla materia, come da lungo tempo ho avuto in animo di fare. Voglio parlare del sistema presente dell'amministrazione stradale, per cui le strade principali del regno sono divise nelle due classi di *reali* e di *provinciali*, sistema cui nulla si poteva opporre nei tempi dell'assolutismo, ma che può ora dirsi manifestamente ingiusto dopochè godiamo di uno Statuto che, dichiarando eguali tutti i cittadini, vuole necessariamente che tutte le provincie siano uguali dinanzi alla legge e siano tutte uniformemente trattate.

Ora, quale giustizia, quale uguaglianza vi sia tra provincie che vanno soggette a trattamenti diversi in fatto di strade, siccome veggiamo accadere, non si richiederanno molte parole a dimostrarlo.

Noi abbiamo alcune provincie che si possono dire le più ubertose dello Stato, le quali hanno il privilegio di essere solcate dalle strade reali tendenti all'estero, mentre altre provincie meno felicemente situate, lontane da queste grandi arterie, e più povere di mezzi e di prodotti, non partecipano punto al privilegio delle prime.

Le provincie ubertose quali sono quelle che occupano la ricca pianura sulle due sponde del Po, sono, come dissi, solcate da strade reali, le quali vengono costrutte e mantenute

a spese di tutto lo Stato, e godono così del vantaggio di essere sollevate da una grandissima spesa, e di poter consacrare i loro mezzi a procacciarsi di belle strade provinciali e mandamentali, invece che le altre provincie loro sorelle, povere per la loro posizione montagnosa, e che non possono sperare nelle strade di ferro, concorrono a sovvenire le ricche nella spesa principale, e rimangono poi sole a farsi le proprie strade in condizioni assai peggiori delle provincie più fortunate, onde il danno per esse viene ad essere doppiamente grave.

Prendiamo, per esempio, le provincie del Piemonte proprio, dell'Alessandrino, del Vercellese, ecc., e vedremo che esse sgravate d'una delle spese principali, che è quella della manutenzione delle strade reali che le percorrono, possono applicare i vistosi fondi che loro rimangono nell'arricchire i loro territori di strade di un'altra classe e promuovere così sempre più la loro prosperità, promuovendo e facilitando le comunicazioni.

Prendete ora una povera provincia montuosa come sarebbero la Valle d'Aosta, la Valsesia, Biella ed Ivrea, sebbene queste due abbiano anche una buona parte di collina e di pianura, e vedrete che esse non hanno un palmo di strada reale che sia a carico dello Stato, e che conseguentemente hanno il peso di sopperire per la loro parte alla formazione e alla manutenzione delle strade reali, e rimangono condannate a provvedersi alla meglio le loro strade provinciali (non parlo delle mandamentali cui loro è impossibile il pensare) con la circostanza che queste strade provinciali vengono per la natura del suolo ad essere di più difficile e dispendiosa costruzione, massimamente pei numerosi ponti che si debbono gettare sui frequentissimi torrenti che cadono dalle loro montagne, e per le continue devastazioni delle acque.

Da questo breve paralello, che non voglio prolungare maggiormente, voi potete comprendere, o signori, quanta ineguaglianza, o per dir meglio quanta ingiustizia vi sia in questo sistema, e come sia da desiderarsi ch'esso scompaia prontamente per dar luogo ad una sola classe di strade provinciali egualmente sussidiate dal Governo non solamente con le lire 400,000 che per quest'oggetto sono annualmente stanziate nel bilancio, ma eziandio coi fondi che rimarranno disponibili per la generalità dello Stato, togliendoli alla privilegiata manutenzione delle strade reali.

L'ingiustizia di cui parlo, che era già chiara e patente negli anni scorsi, si è fatta vieppiù manifesta dopo l'iniziamento e la continuazione delle strade ferrate, le quali vengono a dotare le medesime provincie già attraversate dalle strade reali, di un nuovo e più efficace mezzo di prosperità procurato e mantenuto dallo Stato. Quindi, se v'era prima *una* ragione di abolire le strade reali, e di ridurle a provinciali, perchè tutte le provincie siano eguali tra loro, ora ve n'hanno *dieci* che persuadono di ciò fare e di farlo prontamente, acciò molte provincie non abbiano a lagnarsi di essere soltanto condannate a sopportare i carichi, e di non essere fatte partecipi dei benefizi.

Per la qual cosa, tornando a ciò che ho detto in sul principio del mio discorrere, io mi do a sperare che il Ministero vorrà pensare seriamente a proporre quanto prima un nuovo sistema stradale fondato sulla giustizia, e nel caso che le mie speranze fossero deluse, mi crederò tenuto a presentare io stesso un' idea di legge in proposito, onde dimostrare al paese siccome io sia nemico di ogni privilegio.

Le cose fin qui dette, signori, vi fanno prevedere quale sarà il mio voto sulla legge che discutiamo. In verità benchè io porti ai Nizzardi la stessa affezione che ho per tutti i miei concittadini, a qualunque parte dello Stato appartengano, non posso a meno di considerare la legge che si vuol fare in loro favore come un vero privilegio che si sostituisce ad un altro privilegio, al quale non potè dar loro alcun diritto la volontà del potere assoluto che l'aveva stabilito; e mi riservo quindi a votare sussidi per le strade provinciali nella provincia di Nizza quando ci sarà dato di votare eguali sussidi per tutte le strade provinciali dello Stato.

BOTTA. Nell'ufficio che ebbi l'onore di rappresentare nella Commissione, due proposizioni si sono fatte.

Si è proposto in primo luogo di respingere la legge.

Colla seconda, quasi per modo di transazione o modificazione della prima, si è proposta la riduzione del concorso del Governo ad annue lire 120,000 per anni dieci, ommesso ogni altro maggior impegno.

La prima è stata respinta da una debole maggioranza.

Fu accolta la seconda da questa maggioranza, persistito avendo gli opponenti sul proposito di respingere la legge.

Col risultato di siffatte discussioni dell'ufficio e col fermo mio convincimento che la legge non possa, non debba venire accolta, mi sono trovato nella Commissione isolato a fronte di sei colleghi, all'unanimità disposti ad accettarla e per proprio individuale convincimento ed a seconda delle riferite istruzioni dei rispettivi uffizi, come il dimostra la relazione che vi è stata distribuita.

Colla quale, dicendosi che il solo opponente vi darà ragione del suo dissenso, mi trovo in dovere di farlo brevemente, non colla speranza che la fiacca mia parola vi determini a concorrere nel mio avviso, ma per soddisfare verso la nazione che ci sente e che mormora, al debito di protestare, siccome altamente protesto contro la rovinosa stemperata prodigalità, che da qualche tempo pare abbia invaso il potere esecutivo.

Le nostre finanze non permettono che per sussidiare la costruzione di strade comunali di una sola provincia, che rappresenta la quarantesima parte del regno, si accordi loro in un solo tratto la somma ingente, non mai stata udita negli annali di sussidi, di 2,000,000.

Tutti conosciamo lo stato del nazionale erario. Non è guari si è accordato al signor ministro delle finanze, per bilanciare l'attivo col passivo, di aggiungere al debito pubblico, già enorme, altri 40,000,000; ma per lo sbilancio gravissimo, in cui si trovano tuttavia le entrate colle spese ordinarie, nessuno vi sarà di voi che non si aspetti nella prossima Sessione altra domanda di credito solamente per pareggiare le spese ordinarie indispensabili colle entrate. Cosa sarà poi, cosa diranno i nostri elettori (intendo accennare i contribuenti) quando alla somma necessaria per bilanciare le spese colle entrate ordinarie vi si dovrà aggiungere l'enorme risultato delle spese straordinarie, di cui miseramente tanto abbonda questa Sessione legislativa? E così per accennare alle poche più recenti, i due milioni che con questa legge vi si propone di accordare per sussidio a poche comunità dello Stato; la consimile somma per lo spurgo di porti; dieci milioni per promuovere la costruzione di una strada fuori Stato, della quale al par di noi, o meglio di noi, e con nostro disavanzo, giusta quanto ne dissero l'onorevole signor ministro dei lavori pubblici e i propugnatori della relativa legge, ne profitterà tanto il temuto *Lloyd* austriaco; e quel singolare 4 e mezzo per cento che ci siamo obbligati di pagare per cento anni ad una compagnia forestiera sopra un capitale che nemmeno il potere esecutivo conosce, ma che pur troppo in fine dei conti, da farsi da quella speculatrice compagnia forestiera, riuscirà a molti, ma molti milioni?

Queste, o signori, sono le principali considerazioni che mi hanno determinato e mi tengono fermo nel proposito di respingere la legge.

E dichiaro nel tempo stesso che non intendo con ciò che si ricusino sussidi alle comunità della provincia di Nizza, che ne abbiano bisogno per la costruzione delle loro strade; solo desidero che siano soccorse come le altre comunità dello Stato, e in proporzione dei mezzi delle nostre finanze.

Non è gran tempo che l'onorevole relatore della legge sul riordinamento dell'imposta sull'industria e commercio e sulle professioni ed arti liberali, opponendosi all'esclusione dall'imposta di qualche classe di poverissimi cittadini, che veniva proposta nella discussione, diceva essere il più povero di tutti l'erario nazionale, e ben ne aveva ragione.

Vi ricorderete come il motto sia stato accolto con aderente sorriso dai signori ministri presenti ed anche dalla maggior parte di noi.

Ebbene, si tratta ora di condannare o no questo miserrimo fra i miseri a regalare niente meno che due milioni, e, notate, non a tutti quelli che concorrono a tenerlo vivo nella miseria, ma ad una sola quarantesima parte di essi.

D'onde altra assai rilevante considerazione che mi determina a respingere la legge.

E diffatti non credo che il Ministero voglia e possa gratificare le altre comunità dello Stato, come propone di fare per quelle della provincia di Nizza. Importerebbe la spesa di lire 80,000,000.

E niuno v'ha che non veda che sussidiandosi in così enorme e straordinario modo le une, si farebbe ingiustizia alle altre, trovantisi in eguali, o peggiori condizioni, e tutti i concorrenti del pari a portare nelle casse delle finanze i due milioni di cui è questione: si darebbe giusto e plausibile motivo a lagni, pretese e mormorazioni di ogni sorta, si sveglierebbe universale malcontento.

Dirò di più: io sono intimamente persuaso che non si possa farlo senza violare lo spirito e la lettera dello Statuto, che vuole che tutti siano egualmente trattati. E qui sorgerà forse taluno a dirmi che l'eguaglianza voluta dallo Statuto non si può matematicamente osservare. Sarà facile rispondergli che appunto per ovviare a siffatte difficoltà, o, se si vuole anche impossibilità, provvedono le leggi, provvedono i bilanci, e per la questione in discussione, quello del Ministero dei lavori pubblici, ponendosi ogni anno a disposizione del di lui capo un'egregia somma che ogni anno distribuisce, come meglio gli talenta, e così dove e a chi gli risultano maggiori e più stringenti i bisogni, dove più opportuno e conveniente ravvisa il concorso dello Stato.

Tanto il Ministero poi nel suo progetto, quanto la Commissione, citano in appoggio del loro assunto la legge colla quale si dotò la Sardegna di una compiuta rete di strade reali.

Io non accetto l'esempio. È noto che le risoluzioni nostre precedenti non ci legano nè punto, nè poco nei casi susseguenti.

Mi sarà tuttavia facile il dimostrare che il caso della Sardegna è ben diverso. Il Governo ha creduto necessario di far costrurre nella Sardegna strade reali, le quali, giusta le leggi in vigore, si fanno costrurre a spese del pubblico erario; il Governo ha chiesto il danaro al Parlamento, il quale lo ha accordato esclusivamente però, notate, per la costruzione di strade reali: ma per le altre, per le provinciali e comunali che non sono a carico dello Stato, come si è provvisto colla legge 6 maggio 1850? Lo leggete nell'articolo 8 così scritto:

« Le strade delle altre categorie (le provinciali e comunali) saranno rispettivamente a carico dei territori interessati, salvo que' prestiti e sussidi che potessero essere determinati per legge. » Vedete, o signori, che fuori di proposito s'invoca l'esempio della Sardegna dagli onorevoli fautori della legge che ci occupa, non essendosi finora, che io sappia, accordato alcun sussidio alla Sardegna per la costruzione di strade comunali, e gli onorevoli nostri colleghi di quell'isola, che pure sono zelantissimi nel pubblico bene, e di quello del loro paese nativo, sono tanto persuasi di non ottenerne, e nemmeno di poterne sperare con trattamento così esuberante, quale ci si propone per la provincia di Nizza, che in occasione dell'ultima discussione del Ministero dei lavori pubblici si limitarono a chiedere, ed ottennero ammesse le comunità dell'isola a partecipare alla distribuzione della somma ivi bilanciata per sussidi di tal genere, che fu persino proposto, se non erro, venisse accresciuta. L'esempio quindi che si è voluto invocare della Sardegna non giova, ma sta contro a quelli che l'hanno invocato.

Ci viene detto, nelle distribuite relazioni, che le accennate valli della provincia di Nizza, che si vorrebbero nell'accennato proposto modo soccorrere, sono prive *quasi* affatto di *sicure* strade carreggiabili: notate bene le parole *quasi* e *sicure*, le quali significano che non sono del tutto prive di strade carreggiabili sicure, ne hanno poche e che hanno in abbondanza strade carreggiabili non sicure. Ma il Governo sa, nè può ignorarlo, se tale sia la sola condizione della provincia di Nizza, o se dappertutto, in tutte le provincie dello Stato non sia deplorabile, deplorabilissima la condizione delle strade comunali, non ostante le molte spese che si fanno e si sono fatte dappertutto, meno in quello del Nizzardo, a carico esclusivamente dell'erario di comunità la maggior parte povere e senza risorse. Farò per un momento astrazione dalle provincie montagnose, che costituiscono il maggior numero, dove sono in maggioranza i paesi che non hanno alla lettera strade carreggiabili, nè sicure, nè mal sicure. M'appellerò ai nostri onorevoli colleghi, che rappresentano le piane, ubertose e livellate provincie di Vercelli, Novara e Lomellina; dicano essi in quale stato di sicurezza si trovano le loro strade comunali o consortili per poco che piova. Epperò, se per sussidiare un comune o comunale consorzio colla dismisura che ci viene proposta coll'attuale legge, basterà essere « privi quasi affatto di sicure strade carreggiabili, con cui comunicare col capoluogo della provincia, e colle altre parti dello Stato, » facilmente comprenderete, o signori, dove saremo inevitabilmente condotti, se vorremo essere giusti, eguali con tutti, come è nostro stretto dovere; se vorremo essere fedeli al giuramento che abbiamo prestato di osservare lealmente lo Statuto. Altre ragioni allegarono Governo e Commissione a pro della legge, che mi pare sarebbe stato meglio tacere.

Riandrò brevemente alcune poche che maggiormente mi saltarono agli occhi. Si parla di provincia « povera per natura del suo territorio, » di valli povere e derelitte, e si vogliono spendere quattro milioni, con riserva, dopo fatta questa prima spesa, di aggiungerne altre « per allargare, rettificare e spingere più addentro i lavori, ecc. » In verità che qui trovo contraddizione o improvvidenza: tanta spesa per un paese povero per natura, i di cui abitanti non si sono mai curati delle strade del loro territorio!

Subito dopo poi leggo: « in una provincia di clima dolcissimo e proprio, qual è la provincia di Nizza. » Ma, signori ministri, permettete di dirvi di fare un po' di studio sulle leggi che mi proponete.

Voi dite queste provincie povere ed abbandonate, quando vi conviene per raggiungere lo scopo che vi prefiggete; e poi

nello stesso contesto, non convenendovi più che siano povere, derelitte, ne formate un Eden! (*Ilarità*)

Quindi ci si dice essere indotto lo Stato a compensare in qualche modo la provincia di Nizza « dei secolari privilegi perduti, di nuovi e cresciuti tributi. »

Ma, e le provincie che hanno sempre pagati i tributi vecchi, pagano i nuovi, che non hanno mai goduti privilegi, non sono pur desse figlie legittime e naturali dello stesso Governo, e sono per avventura *in considerarioni morali e politiche* tali da essere ritenute, e trattate quali figliastre, immeritevoli dell'eguale affezione, e protezione e trattamento?

Per le provincie poi dell'Ossola e della Valsesia, e della riviera d'Orta, che sono state improvvisamente, senza misericordia, nè dilazione di un giorno, spogliate non di privilegi, ma di diritti stati da tanti Governi rispettati, e persino dall'augusta imperiale e real casa d'Austria! (*Risa*) Acquistate a titolo oneroso, e con contratti bilaterali, povere provincie, notoriamente povere, alpestri, dove si ha precisamente l'antitesi del *propizio e dolcissimo clima della provincia di Nizza* (*Nuove risa*), dove non vi è modo di campare la vita, e devono gran parte degli abitanti andarsi a procacciare il pane con faticosi mestieri all'estero, perchè non si dimostra il Governo egualmente tenero come per gli abitanti del clima dolcissimo che apporta loro tanti compensi ogni anno per l'affluenza di doviziose persone?

Non farò un parallelo del trattamento dell'amoroso ed imparziale Governo nostro; siccome appartenente a queste provincie, potrebbe credersi che parlassi per invidia. D'altronde non vorrei per avventura vedermi, malgrado mio, tratto nell'elastico e pericoloso terreno di considerazioni morali e politiche. Accennerò solo perchè recentissimi, perchè sonosi compiuti sotto gli occhi vostri due fatti, o signori.

Avete ora sono pochi momenti votata una legge che autorizza la divisione amministrativa di Novara a contrarre un prestito di 40,000 lire: e per chi? Per poverissime comunità della Valsesia superiore, che cercano con immensi sacrifizi aprirsi un varco per la valle d'Aosta, e giungere da questa al Grande San Bernardo e al Piccolo, d'onde recarsi in esteri paesi per procacciarsi il vitto. Come il Governo soccorre questa povera gente?

Per la Valsesia, per la riviera d'Orta, per l'Ossola nella scorsa settimana si presentava una compagnia, che si offeriva di costrurre una strada ferrata da Novara ad Intra, passando per la riviera d'Orta, a tutte sue spese, senza alcun concorso dello Stato, e da Intra al confine svizzero, mediante l'assicurazione del 4 per cento.

Quest'opera avrebbe sollevate quelle provincie. Ma voi, signori ministri, come accoglieste la offerente compagnia? L'avete respinta gettandole l'uscio in faccia: nemmeno vi siete degnati di sentirla, prendere in disamina la proposizione!!

Eccovi, o signori, le considerazioni le quali nella Commissione, e fuori della Commissione, mi traggono a respingere la legge. Si riducono a poche parole.

Non siamo in condizioni finanziarie così allegre da potere sopportare lo sterminato regalo di due milioni. E se lo fossimo sarebbe ingiustizia e violazione dello Statuto il farlo per poche comunità, e non per tutte le moltissime che si trovano in pari o peggiori condizioni.

Se il Governo crede qualche comunità della provincia di Nizza meritevole di particolari riguardi, ha larghi mezzi di soccorrerla in via ordinaria, senza bisogno di apposita legge, la quale, non v'è dubbio, solleverebbe universale malcontento, e ben a ragione.

Tutte poi le ragioni morali e politiche del mondo, e più di queste lo Statuto, la giustizia, il mantenimento della buona armonia tra tutti gli amministrati, imperiosamente esigono che il Governo abitui cittadini, comunità e provincie ad eguale ed imparziale trattamento.

LACHENAL. Messieurs, en prenant la parole dans cette circonstance, je me hâte de faire une profession de principes.

J'adhère pleinement à l'intention du Gouvernement et à celle de la Commission, et je crois qu'il est juste que la province de Nice qui, en exécution d'un principe fondamental de notre Statut, a été appelée à l'égalité des charges pour l'abolition des franchises de son port, soit aussi appelée à prendre part aux faveurs dont le Parlement peut disposer.

Je ne nie pas l'importance du précédent que la Chambre est appelée à consacrer; mais il faut observer que la loi autorise le Gouvernement à donner des subsides qui sont eux-mêmes, dans un cas comme celui-ci, déterminés par la loi.

C'est donc au Gouvernement et à nous-mêmes à prendre le soin le plus grand pour fixer quels sont les points sur lesquels il convient de porter les subsides.

Or, je crois, messieurs, qu'il est fort évident que le Gouvernement fait admirablement bien de porter ces ressources dans les vallées de Vesubia, Tinea, Varo et Sterone, et de mettre ces pays, jusqu'ici privés de communications, en mesure soit de se rendre à leur chef-lieu, soit de se livrer au commerce d'échange, qui est le plus grand moteur de la production.

Je suis donc disposé à voter la loi en tant qu'elle se bornera à donner à ces provinces et à ces communes des subsides s'élevant à une somme de 2 millions, s'il le faut, mais à la condition expresse que cette somme sera strictement fixée et ne pourra être dépassée.

Il m'a semblé voir dans l'esprit de la loi qu'en effet telle est l'intention du Gouvernement et de la Commission; car l'article 3 dit:

« La spesa totale della costruzione di queste strade è determinata nella somma di 4 milioni.

« L'erario dello Stato vi concorre per la metà; vi concorrono per un quarto la provincia, e per un quarto i comuni interessati. »

Telle est la rédaction de la Commission. Il me semble par là qu'elle entend que le trésor royal soit chargé de payer une somme nette et fixe de deux millions.

Cependant, messieurs, si les choses sont ainsi, ou je me suis grandement trompé dans les calculs que j'ai faits à cet égard, ou la rédaction de la loi devrait être fondamentalement changée : car il est dit : « Concorrono a questa spesa l'erario dello Stato per 120 mila lire annue, e per altrettanta somma la provincia ed i consorzi. » Ainsi le Gouvernement paiera donc annuellement pendant 10 ans, la somme de 120 mille francs, ce qui fera la somme totale de 1,200,000 francs.

Ensuite il est dit à l'article 7 :

« Dopo il primo anno, e così di seguito negli anni successivi, codesta somma da prendersi a prestito è *aumentata della somma necessaria al pagamento dei frutti dei prestiti precedenti.* »

Or, si vous accumulez les intérêts pendant tout le temps que les provinces et les communes devront emprunter ces 160,000 francs, soit pendant 10 ans, vous arriverez à la somme de 2,012,925 francs qu'il faudra restituer. Mais comme il faut restituer par des paiements annuels de 240,000 francs (article 12) et que les intérêts doivent continuer à être payés pendant tout le temps que durera l'amortissement, vous ar-

riverez, messieurs, à ce calcul que, au lieu de 2,012,925 francs, on devra payer 2,673,833 francs.

De la sorte, messieurs, la somme employée à cette construction de routes se composera, primo: de 2,000,400 francs, qui auront été payés en dix années; puis de l'emprunt qui, avec les intérêts, s'élèvera à 2,673,833 francs, soit en total 5,073,833, si je ne me trompe.

La loi dit à l'article 12:

« Trascorsi i dieci anni necessari al compimento della rete di strade, *lo Stato*, la provincia di Nizza ed i consorzi continuano a pagare l'annua somma di 240 mila lire, ciascuno nella quota stabilita dall'articolo 6, salvo, quanto allo Stato, il disposto dell'articolo 8, ecc. »

Donc l'Etat supportera la moitié de cette dépense totale, et de la sorte, au lieu de deux millions, il paiera réellement 2,536,916 65.

Je dirai encore un mot sur l'article 3 qui est rédigé comme suit au projet de la Commission:

« La spesa totale della costruzione di queste strade è determinata nella somma di 4 milioni. L'erario dello Stato vi concorre *per la metà*. »

C'est là, messieurs, une rédaction très-élastique. Il faut, croyez-moi, se tenir rigoureusement en garde contre le danger des augmentations d'œuvres. Or, pour nous tenir en garde, nous ne pouvons pas admettre cet rédaction: « L'erario dello Stato vi concorre per la metà; » car il est à craindre que, lorsqu'il aura été établi que l'Etat viendra subsidier et aider la confection des routes, qui dans ce moment sont estimées à une somme de 4 millions, si cette somme s'élève au contraire à 6 millions, on dira: « L'erario dello Stato deve concorrervi per la metà; » on viendra vous dire: il manque deux millions dont un est payable par le trésor. J'appelle là dessus l'attention de la Chambre, et j'espère que les observations que j'aurai l'honneur de lui soumettre la détermineront à renoncer bientôt aux entreprises *à la mesure*, et qu'elle adoptera au contraire le principe sage des *entreprises à corps* qui seul peut la mettre en garde contre les dangers excessifs des augmentations d'œuvres, qui, le plus souvent, sont vraiment ruineuses, et qu'elle demandera une modification dans la rédaction du paragraphe second de la loi, de manière à se préserver complètement du danger d'être entraînée dans une dépense supérieure à celle qu'elle se dispose de faire dans le but de venir en aide à un grand nombre de communes de l'intéressante province de Nice.

En parlant du danger des augmentations d'œuvres, je n'entends pas faire allusion au chemin de fer de Turin à Gênes, qui cependant me fournirait un exemple frappant de l'abus que je signale, mais je dirai ce qui c'est passé dans la division à laquelle j'appartiens; la Chambre jugera, je l'espère, que les faits que je lui signalerai méritent de fixer son attention; car, malgré toutes les précautions que le Conseil divisionnaire d'Annecy avait pu prendre pour se garantir contre des augmentations d'œuvres, telles que plans rédigés selon toutes les règles, devis réguliers, approbations du congrès permanent, stipulations les plus sévères pour fixer irrévocablement le chiffre de la dépense des ouvrages dont le Conseil votait l'exécution, il est arrivé que sur un travail adjugé pour 214,070 francs il y a eu 150,864 23 d'augmentations d'œuvres; et sur un autre dont le prix d'adjudication avait été de 166,833 francs, les augmentations d'œuvres se sont élevées à 194,570 francs 42 centimes.

Que la Chambre veuille bien observer en outre que, si les Conseils divisionnaires sont obligés de suivre les formalités les plus minutieuses pour fixer le chiffre de l'adjudication fondamentale, les augmentations d'œuvres se font ensuite sans qu'ils en soient prévenus autrement que lorsqu'ils sont appelés à voter les fonds pour régulariser une dépense déjà faite sans leur intervention. C'est là, à mon avis, un des plus graves abus financiers de notre administration.

Des abus aussi criants et tellement en opposition avec l'esprit du Gouvernement représentatif demandent, il me semble, un prompt remède que vous ne trouverez, je crois, que dans le principe des *entreprises à corps*.

Si je me suis permis d'entrer dans ces longs détails c'est dans l'intention de prémunir la Chambre contre le danger que me semble présenter la rédaction du second paragraphe de l'article 3 de la loi qui est en discussion; et en finissant je prie monsieur le ministre de vouloir bien donner quelques éclaircissements sur le montant réel de la dépense que la Chambre est appelée à voter.

PRESIDENTE. La parola spetta al ministro dei lavori pubblici.

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici*. Farò prima di tutto alcune osservazioni sul discorso che con grande fondamento di verità ha fatto il deputato Demarchi.

Dicendo egli di non poter votare il domandato sussidio alla divisione di Nizza, ha fatto osservare l'ingiusta ripartizione che, secondo il sistema attuale, ha luogo nelle spese pelle strade reali, e per quelle provinciali.

Egli dimostrò che, secondo il principio di giustizia, dovrebbe ciascheduna provincia essere dallo Stato soccorsa con quote di sussidio, se non eguali, almeno proporzionali e disse che, sino a tanto non venga introdotto questo riparto per tutto lo Stato, non è disposto ad aderire a quanto si propone ora in vantaggio speciale della provincia di Nizza.

Io riconosco la giustizia di questa osservazione in quanto è vero che i soccorsi che si danno alle provincie per alleviare loro il peso di mantenere le strade non sono rettamente ripartiti; ma io non credo che questa men giusta ripartizione provenga da un falso principio, ma sibbene da una men giusta applicazione del medesimo.

Il principio in sè stesso è giustissimo, e forse ne sarà stata, sulle prime, razionale l'applicazione: è giusto il principio, perchè quando lo Stato spende grandi somme per un determinato sistema di strade reali, non ha punto in mira di soccorrere o, dirò meglio, di sollevare dalle relative spese le provincie che ne hanno più o meno bisogno per la loro condizione di maggiore o minor ricchezza; lo Stato non guarda alla ricchezza delle provincie, nell'assumersi questo peso, esso soltanto considera l'utilità generale che dal sistema di queste strade può derivare a tutto lo Stato.

Nè ciò ha luogo solo fra noi, ma presso tutti i paesi rettamente amministrati; ovunque lo Stato costruisce e mantiene quelle strade dall'uso ed esercizio delle quali ridonda un interesse generale quali sono le grandi linee di comunicazione, sia interne che internazionali. Lascia invece a carico delle provincie quelle linee secondarie di strada le quali non hanno veramente un'influenza sulla prosperità generale, ma limitata al vantaggio di una o più provincie, le quali unite insieme costituiscono la divisione, a cui peso cade la manutenzione delle strade che appartengono alla divisione medesima.

Il principio adunque è giusto; ma io riconosco che non è più giusta l'applicazione, ciò che ha fatto sentire alla Camera la necessità di riformare l'attuale sistema di classificazione stradale.

Il ministro dei lavori pubblici si è già da lungo tempo assunto l'obbligo ed ha fatta promessa formale alla Camera di presentarle un progetto di nuovo sistema, ma non posso di-

mostrarle quante difficoltà si affacciano nel trovar modo di rendere attuabile tale sistema, di cui io pel primo riconosco la necessità.

Questo lavoro è pressochè compiuto, ma sorgono nell'esaminarlo dettagliatamente tali incertezze, tali dubbi, che sinora non mi è riescito di metterlo in istato da produrlo alla Camera con fiducia di vederlo approvato, per quanto sia il mio desiderio di soddisfare col medesimo l'opinione pubblica, ed in particolare la vostra, o signori, che rappresenta gli interessi di varie provincie interessate.

Una delle cagioni che rendono ogni dì più difficile il concretare un buon inteso sistema, si è lo sviluppo sempre maggiore che vanno prendendo le strade ferrate, dovendosi, secondo la giusta osservazione fatta dall'onorevole Demarchi, badare all'opportunità, comodità ed utilità grande che offrono queste strade ferrate ad alcune provincie, nello stabilire un quantitativo, un buon sistema di riparto tra le strade che saranno mantenute dallo Stato, e quelle che dovranno restare a carico delle provincie.

Mentre si stava studiando questo piano, vennero decretate varie strade ferrate ed altre se ne progettano con molta prospettiva di riescita, motivo per cui dovetti andar modificando le mie prime disposizioni e fui infine condotto a dubitare se io avessi fatto una giusta e savia distribuzione.

Ad ogni modo il lavoro è vicino a compiersi, e io prego la Camera di scusarmi, se pelle addotte ragioni non fui finora in grado di presentarlo. Spero però che nella prossima Sessione del Parlamento, uno dei primi lavori che avrò l'onore di presentarle, sarà il progetto di un nuovo sistema di strade reali e provinciali, che mi lusingo potrà conciliare nel miglior modo possibile gli interessi delle varie provincie dello Stato.

Intanto però, nell'ammettere esservi attualmente sproporzione nella distribuzione del carico delle strade tra le diverse provincie, non posso acconsentire all'avviso esternato dall'onorevole preopinante, essere in oggi favorite piuttosto le provincie ricche che quelle povere, mentre la diversità di trattamento tra le medesime da ciò essenzialmente procede che, nella condizione attuale delle cose, vi sono delle strade classificate reali, e riguardate come influenti alla prosperità generale, alcune delle quali per verità non possono ritenersi come tali; e viceversa avvene alcune altre dichiarate provinciali, e considerate come di utilità locale od almeno assai limitata, le quali invece, secondo il principio che io ho posto, dovrebbero essere strade reali, perchè aventi un vero scopo di generale vantaggio.

Per questo io credo che l'attuale sistema voglia essere modificato secondo queste norme, e che a tal uopo si debba anche tener conto di quelle linee di strade ferrate che, mentre avvantaggiano certe provincie, porgono giusto argomento di richiamo a quelle altre che, essendone prive, sollecitano un compenso nella costruzione di strade ordinarie.

Del resto avvertirò che sul nuovo sistema generale di classificazione delle strade reali e provinciali, l'attuale piano di strade pel territorio di Nizza non può influire in alcun modo. Queste strade per le quali il Governo chiede un sussidio, sono realmente tali che pella loro natura non potrebbero essere riguardate nè come strade reali, nè propriamente nemmeno quali strade provinciali, ma piuttosto quali strade consortili.

Se poi mi si domanda il motivo per cui per semplici strade consortili si venga a domandare così largo sussidio, io non posso che ripetere le considerazioni sviluppate nelle relazioni su questo progetto di legge, sia del Ministero che della Commissione.

Da queste risulta evidentemente che le condizioni del territorio di Nizza sono affatto speciali sia per l'assoluto difetto di comunicazioni, sia per la compiuta mancanza di risorse, sia infine per la perdita grave sofferta da quel paese nella privazione degli antichi privilegi di cui ha sempre goduto. Ma si dirà che di questo stato privilegiato antecedente si doveva tener conto anche per molte altre provincie. Se quest'ultimo fosse il solo argomento, giusta sarebbe l'osservazione, ma, come ho detto, vi sono altre ragioni del massimo rilievo, che, cioè, in nessuna provincia dello Stato, secondo l'opinione del Governo, concorrono più altamente queste tre circostanze di mancanza assoluta di comunicazioni, meschinità di risorse economiche e di perdita grandissima di considerevolissimi vantaggi.

Altre provincie vennero private, è vero, di alcuni privilegi, ma non al certo così importanti come quelli di cui godeva il contado di Nizza pel suo porto franco; in niuna poi si verifica tale mancanza di strade, tale scarsità di mezzi; si è citata l'emigrazione di molte provincie, ma questa, o signori, non mi pare che sia sempre indizio di misera condizione locale, l'emigrazione ha luogo anche in provincie prospere ed agiate, ed anzi bene spesso l'agiatezza della provincia proviene appunto da che i suoi abitanti, andando a cercar fortuna altrove nei traffichi o nelle industrie, ammassano in breve tempo peculii vistosi, che poi vengono ad impiegare in patria, contribuendo così ad arricchirla.

Diffatti, se si pongono in confronto alcune di queste provincie col contado di Nizza che noi vogliamo soccorrere, la differenza si farà evidente, mentre si vedrà in quelle il prezzo dei terreni grandemente elevato, perchè gli emigrati impiegano nell'acquisto dei medesimi, i capitali che sono andati a cercare altrove, non per miseria in casa propria, ma per spirito di onesta speculazione, e che vengono poi a godere nel loro paese da essi amato a preferenza d'ogni altro.

Nè credo che l'onorevole Botta si sia apposto al vero quando ha voluto cogliere il Governo in contraddizione, adducendo ad argomento di ricchezza la dolcezza del clima nizzardo: l'onorevole deputato sa meglio di me che vi sono paesi ricchi, sebbene di rigidissimo clima, mentre paesi di clima dolcissimo giacciono nella miseria. Il buon clima d'una provincia è certo un elemento di benessere, ma non costituisce una ricchezza, se non è secondato da molti aggiunti indispensabili, quali, per esempio, sono le facilità di comunicazioni che favoriscono il commercio, che promuovono l'industria. Ora, se una provincia che difetti di questi elementi per riescire a prospere condizioni, non ha mezzi per ottenerli, sembra ufficio e debito del Governo il cercare di soccorrerla, di porla in grado di trar partito della clemenza, della dolcezza del suo clima.

La questione adunque, ritornando sull'argomento dell'onorevole Demarchi, mi pare ridotta a ciò che non è intendimento del Governo di promuovere il sussidio di cui si tratta, di alterare il sistema delle strade reali, provinciali, ma soltanto di porre con esso la provincia di Nizza in grado di trarsi da quello stato di abbiezione nel quale si trova, e dal quale non potrà uscire certamente colle proprie risorse.

Nè sta infatti che noi promettiamo a questa provincia più larghi sussidi, ove quelli che ora si chiedono alla Camera non fossero sufficienti, solo perchè nella relazione del Ministero si parla d'ulteriori estensioni e prolungamenti delle strade. Il deputato Botta ha cercato di mettere in dubbio la Camera che dopo aver soccorso colla metà di questi quattro milioni la provincia di Nizza, noi possiamo ancora venire a chiedere nuovi sussidi.

Se egli avesse letto l'intero paragrafo della relazione, avrebbe veduto che il nostro intendimento è tutt'altro; il Governo non vuole fornire che la metà dei quattro milioni, perchè reputa questa somma bastante a trarre dal suo stato infelicissimo quella provincia; ma, quando ciò siasi verificato, egli intende ch'ella stessa sopperisca ai suoi bisogni, com'è chiaramente espresso colle seguenti parole:

« Se col procedere del tempo, migliorate le condizioni del paese, mercè questa prima rete di strade, la provincia ed i consorzi si troveranno in facoltà di fare sacrifizi ulteriori di per sè stessi, e ne sentiranno veramente il bisogno per la cresciuta industria ed il più operoso commercio, potranno allora avvisare ad allargare, rettificare e spingere più in dentro nella vallata quei tronchi di strade carreggiabili, che in origine fossero state condotte con un più ristretto piano, o meno dispendioso. »

Dunque si dice: « se ne sentiranno veramente il bisogno, potranno allora avvisare a farle di per sè stessi: » non sta dunque, che noi fin d'ora vogliamo far sentire alla Camera il bisogno di dare ulteriori sussidi. Egli ha pur detto che non ammetteva il paragone colle strade della Sardegna, perchè noi abbiamo dichiarato che in Sardegna volevamo fare una rete compiuta di strade reali. Non si è fatto tale paragone che per il modo con cui è formolata questa proposta, vale a dire perchè non esistono ancora progetti determinati e compiuti; abbiamo, come per la Sardegna, prefisso un sistema, abbiamo limitato la somma. Del resto, limitata la somma a spendersi per sollievo di quella provincia, onde trarla dall'attuale sua miseria, è evidente che non si è inteso di equiparare alla Sardegna la provincia di Nizza; ed infatti si è lasciato a questa il carico gravissimo della manutenzione delle strade che s'andranno ad aprire, mentre a quella delle strade sarde sopperisce lo Stato; argomento questo che conferma che non si vuol trattare con preferenza quella provincia se non in quanto vogliamo trarla dalla sua miseria attuale, e metterla in caso di provvedere a sè stessa come tutte le altre provincie.

Qui poi farò un'osservazione su quanto ha detto l'onorevole deputato Lachenal, cioè che noi veniamo domandando in apparenza due milioni, ma che in realtà ci addossiamo una spesa assai più grave. Egli ha fatto calcoli secondo i quali si verrebbe ad un risultato del tutto erroneo. Noi non abbiamo mai dissimulato che facendo questa spesa dovremo gradatamente pagare gl'interessi di quella parte del capitale che prenderemo forse ad imprestito. Egli è evidente che se lo Stato e la provincia fossero ad un tempo in misura di depositare i 4 milioni onde averli disponibili per prendere quanto è necessario ed a misura del bisogno, si avrebbe certamente un vantaggio; ma questo non si può fare, perchè nè lo Stato vuole versare ad un tratto i due milioni, nè la provincia e i comuni lo possono. È adunque necessario ripartire la spesa con una gradazione che si estenda a un determinato numero di anni, e se perciò fare si dovrà ricorrere ad imprestiti, sarà al certo necessario di servire gli interessi.

Dunque, senza entrare in dettagliati calcoli, la questione si restringe a ciò: il Governo non somministra obbligatoriamente che una data quota annua di sussidio eguale a quella che somministrano i corpi morali interessati; il resto si prende ad imprestito. È però lasciata facoltà al Governo di aumentare le dette sue quote di sussidio annuale. Se ciò fa, è evidente che diminuisce anche il carico che grava sopra di lui per soddisfare gl'interessi: ma per quanto non avrà fatto fronte di più del suo contributo dovrà sottostare anche per la sua parte al pagamento degli interessi come vi sottostanno le provincie per la parte che va a loro carico.

Credo superfluo l'andar qui parlando degli aumenti di spesa cui darà luogo l'appalto dei lavori a misura piuttostochè a corpo; io mi limito a far presente che i grandissimi aumenti ch'egli accenna avvenuti nella sua provincia non dipendono certamente dal sistema dell'appalto, ma bensì dall'aver intraprese opere che costarono molto più di quanto era stato calcolato in perizia. Egli dirà che questo può egualmente avvenire nel caso attuale; ma io gli osservo, non essere ciò tanto facile, perchè sono stati fatti studi abbastanza maturi e ponderati per confidare che i quattro milioni basteranno.

Soggiungerò poi che ad ogni modo il Governo non si obbliga che per la quota dalla legge assegnata, per la metà cioè dei quattro milioni, al quale scopo andranno esaminando i progetti per ridurli, ove d'uopo, ad una giusta misura; il Governo ha dichiarato nella sua relazione che aveva anche formulato nella legge condizioni tali che obbligassero a non intraprendere lavori oltre i limiti strettamente richiesti dal vero reale bisogno.

La Commissione ha creduto di restringere questo precetto alla sola larghezza delle strade, considerando che il Governo deve, esaminando i progetti, farsi carico di quel principio, ed i comuni e le provincie sono interessate ad osservarlo, perciocchè sanno che ad ogni modo non potranno ricevere dal Governo altro sussidio che quello corrispondente ai due milioni, colla parte proporzionale degl'interessi.

Adunque essi sanno che eccedendo la misura nella costruzione di una strada, e facendo più che non è necessario, otterranno bensì una strada migliore, ma ne verrà di conseguenza che il soccorso del Governo mancherà loro per prolungare ed estendere le strade a tutte le valli.

Io adunque veggo in queste condizioni la garanzia che i comuni ed i consorzi si guarderanno dall'eccedere nella spesa, certi quali saranno che se propongono spese eccedenti per un tronco di strada loro verranno poi meno i fondi pei tronchi successivi.

Del resto poi sarà sempre particolare impegno del Governo di provvedere perchè i fondi di sussidio siano distribuiti in giusta misura e quindi regolati con quel sistema di prudente economia che è necessaria per poter sopperire all'intento colla somma determinata.

ASPRONI. Il deputato Botta ha citato le strade della Sardegna combattendo il progetto di legge che vuol dotare di una rete stradale il contado di Nizza: ciò mi ha servito di stimolo per alzarmi a dichiarare i motivi per cui io do il voto a questo progetto di legge.

Noi altri Sardi abbiamo troppo patito, e perchè abbiamo troppo patito, consideriamo i bisogni che nascono dalla privazione delle strade. Io credo che il Governo debba meritare titoli di riconoscenza da ogni buon cittadino, semprechè ci presenterà progetti di legge intesi a facilitare le comunicazioni e promuovere l'istruzione. Sono i due elementi, le due leve, le quali io appunto indicava un giorno all'onorevole signor ministro dei lavori pubblici per migliorare le condizioni dei popoli, e per ridurli a stato di vita civile.

Io ho dato il mio voto alla strada ferrata che conduce ad Arona, dopo aver votato invano per il progetto della Commissione che io reputo anche oggi migliore, e per gli emendamenti che io stimava più acconci al maggiore sviluppo del commercio di Genova e dello Stato. Non potendo conseguire il meglio ho accettato il buono con la speranza di vedere aperta la via del Lukmanier. Un voto contro le strade e contro la istruzione è voto contro la civiltà.

E per questo stesso convincimento l'ho dato anche alla strada ferrata della Savoia che, a malgrado il progetto fosse disastroso, e fosse presentato in termini tali da meritare che fosse respinto, e ripetere anche oggi con ragione che non furono abbastanza severi i rimproveri fatti al signor ministro dei lavori pubblici dagli oratori che lo volevano riformato con maggior pro dell'erario e della Savoia medesima.

Quindi plaudo al Ministero che rende quest'atto di giustizia alla provincia di Nizza, e spero che nessuno dei miei concittadini di Sardegna negherà il suo voto a quest'opera giusta, benefattrice e meritata.

ZIRIO. Se ho chiesto la parola, non è certamente per avversare questa legge, perchè io, come membro del Consiglio divisionale di Nizza, vi ho già data la mia adesione. Io voterò nuovamente in favore di essa, non solo pei motivi addotti dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, ma perchè la ravviso come una conseguenza di una promessa reiteratamente fatta dal Governo in solenni circostanze. Questa promessa venne fatta dai deputati della contea di Nizza quando si trattò della soppressione del porto franco, e venne rinnovata dall'onorevole signor presidente del Consiglio quando si trattò di estendere alla contea medesima, pria del finire di quest'anno, la tariffa daziaria. Si fu in quella circostanza che il presidente del Consiglio disse espressamente (e in ciò non fu contraddetto dalla Camera) che ove la provincia di Nizza facesse uno sforzo per fare un imprestito, il Governo le sarebbe venuto in soccorso con larghi sussidi per porla in grado di avere una rete stradale, come compenso di quei privilegi che, a ragione o senza, godeva da 36 e più anni, e che le vennero tolti colla soppressione del porto franco.

Ecco sotto qual punto di vista io considero che una legge della natura di quella che ci è presentata sia divenuta pel Governo non meno che per la Camera una legge di onore. Un Governo od un'Assemblea che rispetta il proprio decoro, quando fa od acconsente ad una promessa formale, deve mantenerla; altrimenti facendo, ammette un principio demoralizzatore.

Ciò detto, io devo fare una qualche osservazione sul tenore della relazione della Commissione premessa al progetto di legge.

Io leggo nel preambolo di questa relazione un'espressione che non posso lasciare inosservata, perchè riguarda a' paesi che circondano la contea di Nizza, ai quali per gratuita supposizione si attribuisce uno stato di prosperità e commercio che non hanno, e non hanno appunto per mancanza d'interne comunicazioni. Si dice nel rapporto « onde avviene che mentre nelle contrade circonvicine sono palesi gli incrementi di popolazione e di ricchezza, la popolazione si vada assottigliando in quelle povere valli deserte di ogni beneficio di civile comunanza. »

Io domanderei a questo punto alla Commissione di quali paesi abbia inteso parlare che circondano la provincia di Nizza.

A ponente la provincia di Nizza è fiancheggiata dallo Stato francese; e se la Commissione ha inteso parlare della prosperità della Francia, io non ho nulla che dire. La prosperità di quella nazione è appunto il frutto delle larghezze del suo Governo verso tutti i punti del suo territorio eziandio i più lontani dal centro, vuoi per l'apertura di molte strade, vuoi per la costruzione di porti, vuoi per altri mezzi atti a sviluppare l'industria ed il commercio.

Ma se avesse inteso alludere alla provincia di San Remo che fiancheggia a levante in gran parte quella di Nizza, allora io domanderei dove la Commissione ha attinto che la provincia di San Remo si trovi in incremento di popolazione e di ricchezza a causa appunto di facili interne comunicazioni.

La Commissione, nella quale vedo che siedono pure alcuni deputati di Nizza, non deve ignorare che la provincia di San Remo non ha un palmo di strada interna carreggiabile. La provincia di San Remo non ha che la sola strada del litorale, e questa tuttora imperfetta per mancanza di diversi ponti, e, da questa all'infuori, tutte le altre comunicazioni tra uno e l'altro paese, e tra queste e le città capoluoghi, sono difficili a praticarsi con bestie, ed in alcuni punti pericolose, come quelle della provincia nizzarda. La strada poi del litorale, che come la più lunga di tutte le altre provincie della riviera assorbe tutte le risorse finanziarie della provincia suddetta in modo tale che non ha mai potuto pensare all'apertura di strade interne consortili, e nol potrà mai fino a che il signor ministro dei lavori pubblici non presenti la più volte promessa e tanto sospirata legge sulla nuova classificazione delle strade reali e provinciali, e non venga collocata tra le prime la strada lunghesso la riviera di ponente che ne ha tutti i numeri, come venne più volte riconosciuto e proclamato da questa tribuna.

Questo è in sostanza il motivo che impedisce all'infelice provincia di San Remo, la quale è quasi, se non del tutto, montuosa come la provincia di Nizza, di praticare comunicazioni con altre località. Io deggio dunque per punti di ragione confidare che quello che oggi il Governo fa per la provincia, al più presto lo farà per tutte le provincie dello Stato che ne hanno eguale bisogno. Lo farà per la provincia dell'Ossola e della Valsesia che tanto lamenta il deputato Botta. Lo farà per la provincia di San Remo ed altre che si trovano in pari condizione.

Queste sono le osservazioni che ho creduto opportuno di fare; del resto, quanto al sussidio che con questo progetto di legge s'intende di assegnare alla provincia di Nizza, io credo che non sia poi tanto esorbitante.

A grandi bisogni è d'uopo sopperire con larghi sussidi. E questi bisogni si fanno or tanto più sentire per le provincie della riviera, dappoichè per le nuove leggi concernenti alla conservazione e scavamento dei porti di seconda categoria cresceva il loro bilancio passivo, senza che per lunga pezza ancora possano, appunto per mancanza di interne comunicazioni, dare grande sviluppo al loro commercio ed all'agricoltura, uniche fonti della loro sussistenza.

La provincia di Nizza ha questo di speciale, che oltre all'essere molto estesa di territorio trovasi composta d'alti monti e scoscese valli, per cui da molti paesi non si può accedere al capoluogo che per una corsa a piedi in gran parte, e quasi sempre pericolosa, di due ed anche di tre giorni; d'onde la necessità di strade consortili, dappoichè nessuno può negare che a far queste nè i comuni, nè la provincia possono sopperire co' mezzi propri.

Ritenendo pertanto che la spesa di due milioni che il Governo impiegherà a pro della provincia di Nizza, anche senza riguardarla come compenso al tolto privilegio del porto franco, che era fatale alle provincie vicine, tornerà poi proficua anche allo Stato intero, perchè la prosperità delle provincie forma quella dello Stato, che non è che il composto di tutte le provincie, molte delle quali, ed anzi le più ricche, or sono ben altrimenti favorite colla costruzione delle strade ferrate costrutte, o largamente sussidiate dal Governo, io rinnovo volentieri la mia adesione a questa legge.

IOSTI. Io non ripeterò quello che fu detto da quanti appoggiarono il progetto ministeriale; avrei invece qualche

osservazione a fare sulla proposta quale ci venne presentata, come forse la meno conveniente rispetto alle libertà municipali, rispetto all'indipendenza dei consorzi e rispetto a quello spirito di discentralizzazione che sembra professare il Ministero; ma prescinderò dall'entrare in queste considerazioni, non conoscendo sufficientemente lo spirito pubblico della provincia di Nizza, persuaso che, se il Ministero non ha creduto di dare a puro titolo di sussidio i due milioni, senza riservarsi quella burocratica ingerenza, che certo ritarderà di molto i lavori, produrrà una lunga corrispondenza, e quella cartacea burocrazia che incaglia lo spirito d'associazione anzichè promuoverlo, sia perchè nella situazione in cui si trova lo spirito pubblico nella provincia avrà sentito la necessità che la sua presenza diriga i consorzi, intervenga fra le gelosie e le gare delle diverse vallate, e crederà quindi nel fatto questo sistema il diretto intervento molto più utile che non una assoluta indipendenza.

Farò solo presente all'onorevole mio amico deputato Botta che, ammesso anche che tutte le diverse provincie che si trovano più o meno povere abbiano ragione a questo sussidio che attualmente il Governo concede alla provincia di Nizza, tutto in una volta ed a tutte non si può far ragione, che pur pure bisogna cominciare dal sussidiarne qualcuna, e poi l'una dopo l'altra sussidiarle tutte a misura che cresceranno le risorse delle finanze; e fra tutte le provincie dello Stato certo nessuna, dopo aver provvisto alla Sardegna, nessuna ne ravviso la quale abbia maggior diritto ad essere il più presto, il più prontamente sussidiata.

Diceva benissimo l'onorevole preopinante che ormai questa è una questione d'onore per noi; per me lo è certamente, dacchè l'anno scorso si volle anticipare sull'abolizione del porto franco in grazia dei vantaggi annessi all'esportazione degli olii; io non avrei dato quella volta il mio voto a quella misura contraria alle deliberazioni precedenti della Camera se il Ministero e la Camera non avessero promesso di ricompensarli con sussidi per le loro opere, particolarmente stradali. Per queste ragioni per me non è solo una questione d'onore, ma un dovere di coscienza. Io voto poi questa legge come necessario compenso dei privilegi, che dovevano di diritto cessare in forza dello Statuto; è vero che pur pure era un grave sacrificio che merita in via di equità un compenso, perchè i privilegi soppressi a Nizza, checchè se ne dica, sono di una natura diversa da quelli soppressi in altri paesi; e, tuttochè oriundo della Valsesia, credo di non far torto alla mia patria primitiva asserendo una cosa che dalla storia è giustificata.

D'altronde Nizza sacrificava molto più di qualsiasi altra provincia godente di qualche immunità, perchè rinunciava ai diritti differenziali, rinunciava al porto franco, e si sottometteva a tutte le nostre imposte antiche a cui non era obbligata, ed accettava le nuove. Fra le provincie di tutto lo Stato nessuna vi ha a cui il benefizio dello Statuto abbia costato più caro, e se nell'accettare lo Statuto era implicitamente ammessa la condizione che tutte le provincie avessero a rinunciare ai loro privilegi e rientrare nel diritto comune, è però consono alla politica iniziata dal Governo e dalla Camera che questo passaggio avesse luogo meno violentemente e bruscamente che si potesse, come esige una savia politica di riforme legali e conciliativa.

Nè certo voi farete rimprovero al Ministero se osava arditamente tagliare la questione, e fare ad un tratto una sì radicale riforma col compenso ai Nizzardi di un sussidio di soli due milioni per opere in sostanza utili a quella provincia quanto a tutto lo Stato.

Diffatti, se voi mettete a fronte il sussidio dei due milioni che il Ministero dà per le opere stradali di Nizza, col provento procurato alle finanze sopprimendo tutti i suoi privilegi nel contado e sottomettendone gli abitanti alle contribuzioni che prima non pagavano, non negherete aver bene meritato il Ministero anche verso alle finanze, e che ciò abbia fatto nel modo il più garbato, il meno pericoloso, il meno incomodo che fosse possibile per quelle popolazioni.

Io poi voto questa legge anche per riconoscenza verso quelle popolazioni per l'ubbidienza alle leggi di che diedero prova in quello per esse pur troppo grave sacrificio e la loro docilità a sottoporsi al diritto comune ed alle conseguenze delle nostre libere istituzioni. La voto poi, o signori, per un alto sentimento mio particolare, perchè Nizza è la patria del nostro amico Lions, e come un tributo alla memoria dell'eroe di Governolo, del martire di Novara, del coscienzioso deputato dell'opposizione, la cui morte immatura lamentiamo tutti egualmente in qualsiasi parte sediamo di questo Parlamento.

FARINI, *relatore*. I discorsi tenuti dal signor ministro e da altri onorevoli deputati mi dispensano dallo allargare molto il mio per difendere le deliberazioni della Commissione: cercherò con poche parole di combattere gli appunti più gravi che sono stati fatti.

L'onorevole Botta, che nella Commissione dissentì dagli altri suoi colleghi su tutti i capitoli della legge, accusava il Governo di grande prodigalità, e quindi per indiretto la Commissione di complicità.

Io deggio per parte mia, e credo anche per parte degli altri miei colleghi della Commissione, confessare che questa prodigalità la quale si addimostra in opere di utilità pubblica, anzichè spaventarmi mi è di qualche conforto al dispiacere che cagionano le strettezze della finanza, inquantochè io sono d'avviso che solo col favorire efficacemente i grandi lavori e le istituzioni di credito si possa efficacemente ristorare la nostra finanza dalle strettezze presenti. Quindi è che trattandosi in questo caso di favorire i lavori pubblici in una cospicua provincia, io ne traggo argomento a credere che, crescendo le ricchezze di quella, debba la finanza dello Stato averne per indiretto non lievi vantaggi, e debba la ricchezza pubblica aumentarsi.

È spaventato l'onorevole Botta dal sussidio a cui, come egli dice, vogliamo condannare lo Stato, facendo ragione che se nella stessa misura fosse distribuito un sussidio a tutte le provincie dello Stato, si caricherebbe l'erario del peso di ottanta milioni.

Ma egli stesso, l'onorevole deputato Botta, vedrà, per poco che il consideri, come questo suo argomento sia destituito di fondamento, dacchè il sussidio che viene proposto per la provincia di Nizza, essendo raccomandato da speciali condizioni, perchè le altre provincie dello Stato ne fossero nella stessa guisa gratificate, si vorrebbe provare che fossero nelle stesse condizioni. Ora egli non ignora che se tal altra provincia possa versare anche essa in strettezze finanziarie ed in povertà di condizioni, ve ne sono ben altre così ricche che non potrebbero mai abbisognare di speciale sussidio, laonde quella somma enorme di 80 milioni, colla quale egli cercava spaventare la Camera, si ridurrebbe a proporzioni molto modeste, per quanto il Governo volesse essere largo verso le altre provincie le quali si trovano bisognevoli di soccorso.

D'altra parte il dare sussidi alle provincie per lavori stradali, anzichè essere cosa la quale si opponga, come l'onorevole Botta mostrò sospettare, allo spirito dello Statuto, è

tanto nelle consuetudini dello Stato nostro, che ogni anno si stanzia in bilancio una somma perchè vada distribuita in così fatti sussidi; ond'è che nel caso nostro la sola difficoltà che si possa ragionevolmente fare si è che il sussidio vien dato alla provincia di Nizza in misura un po' più larga di quello che si soglia dare annualmente alle altre provincie.

Nè è vero che si gettino *subito* due milioni in queste opere, onde si spera utilità per la provincia di Nizza, che il *subito* dell'onorevole Botta si traduce in fatto in dieci anni: quindi è che non può neppure dare apprensione il modo della spesa che lo Stato avrà ad incontrare per questa legge.

Credeva l'onorevole Botta che la Commissione ed il suo relatore per trarre argomento in favore della proposta ministeriale avesse chiamato ad esempio ciò che fu deliberato altra volta per la Sardegna; ma egli non avvertiva che la Commissione ha ricordato soltanto il divisamento tecnico delle strade di Sardegna, facendo ragione che se questo progetto di legge non era fondato sopra perizie e studi particolareggiati, l'esempio delle strade di Sardegna, che furono deliberate nel modo stesso, poteva essere di esempio alla Camera per seguire lo stesso metodo.

Ma io non andrò cercando altre ragioni oltre quelle già addotte nella relazione che ebbi l'onore di stendere per difendere la deliberazione della Commissione. Desidero però che la Camera, invece di passare sopra come l'onorevole deputato Botta ha fatto, alle considerazioni politiche, vi si fermi sopra, perchè in verità, per dir tutto il mio pensiero francamente, sono siffatte considerazioni politiche che hanno mosso principalmente l'animo della Commissione a dare alla provincia di Nizza il sussidio che ora vien domandato. Vi sono, come qualche altro deputato osservava a ragione, vi sono delle condizioni speciali, nelle quali non bisogna tanto riguardare all'assoluto interesse della teoria e dei sistemi, quanto a ciò che renda i popoli in tranquillità di animo ed in buona soddisfazione col Governo, perchè così soltanto si ottiene quella concordia che è il primo nerbo degli Stati e dei Governi.

Mi occorre dire qualche parola all'onorevole deputato Lachenal, il quale, approvando che lo Stato si obblighi per metà alla spesa della costruzione delle strade della provincia di Nizza, ha mostrato timore che queste spese, oltrepassando per avventura la misura di quattro milioni, possano eziandio accrescersi per lo Stato. Egli ha anche fatto un'avvertenza sulla spesa che lo Stato necessariamente incontrerà per pagare i frutti del prestito che è d'uopo contrarre per adunare la somma che si richiede in aggiunta a quella che annualmente lo Stato, la provincia ed i consorzi debbono spendere. Ma se egli consideri, come l'articolo 8 del progetto della Commissione faccia abilità al Governo d'accrescere la sua quota annua, e se consideri come facilmente il Governo, trattandosi di somme non molto gravi a rispetto delle proprie finanze, possa accrescere quest'annua quota, vedrà di leggieri che la tangente del debito suo non sarà così facilmente accresciuta dai frutti che naturalmente si debbono pagare pel debito che si deve contrarre.

All'onorevole deputato Zirio dirò da ultimo che quando il relatore della Commissione ha accennato all'incremento di popolazione e di ricchezza nelle contrade circonvicine, non ha creduto memorare tutte quelle che stanno dintorno alla provincia di Nizza, ma sibbene alcune nelle quali aumentare di popolazione e di ricchezza è fuori d'ogni dubitazione. Molto meno ha il relatore avuto in cuore di offendere, come gli è parso, la provincia di San Remo, e quasi calunniarla, accusandola di ricchezza, perchè egli non ha avuto altro in animo nel servirsi di quell'argomento, che di mostrare come la necessità delle strade nella provincia di Nizza sia anche chiarita da ciò che altre provincie affini, godenti di buone strade, hanno avuto modo di prosperare nel tempo che quella impoverisce. Ma posciachè quella di San Remo, come afferma l'onorevole deputato Zirio, non ha comodità di strade, egli non può dubitare che l'accusa di ricchezza ricada su quella.

Conchiudo il mio breve discorso dicendo che la Commissione persiste nella sua deliberazione favorevole al progetto di legge proposto dal ministro e corretto dalla Commissione stessa.

BOTTA. Ho detto nel principio del mio discorso che non ho alcuna speranza di condurre la Camera nel mio intento: l'esempio del passato mi fa persuaso dell'avvenire; quindi sarò brevissimo. Anzitutto debbo rappresentare che la prima e la più essenziale considerazione, per la quale io credo che si debba respingere la legge, si è la ristrettezza delle nostre finanze.

Dove andremo a prendere questi due milioni e le considerevoli altre somme che ho accennate? Nessuno degli oratori che mi hanno preceduto, nemmeno il signor ministro dei lavori pubblici, hanno a questo riguardo dato alcun riscontro... Fa segni di volerne dare l'onorevole signor presidente del Consiglio, ministro delle regie finanze; lo sentiremo.

Il signor ministro dei lavori pubblici suppone che io creda che con questo progetto di legge il Governo abbia l'intenzione d'impegnarsi a sovvenire di altre somme la provincia di Nizza dopo votati questi due milioni.

O non mi sono bene spiegato, o non mi ha bene compreso. Non ho detto, come egli suppone, nè ho mai creduto che il Governo con questa legge si impegni, dopo spesi i due milioni, a dare altre somme, ho detto, e lo ripeto: si grida tanto sull'abbandono e sulla miseria di quelle valli, e poi si spendono quattro milioni in istrade comunali, colla riserva di spenderne poi altri nell'allargarle, arricchirle, migliorarle, decorarle e spingerle più indentro.

Questo, ho detto, è un argomento di ricchezza del paese che voi declamate tanto povero. Ecco il mio concetto, nè ho mai inteso che il Governo, dopo avere con tanta prodigalità impiegato due milioni, voglia poi di nuovo venirci a porre di dare altri milioni, altre somme per abbellire queste strade.

Il signor ministro ha detto che concorrono nella provincia di Nizza tre condizioni speciali per cui noi dobbiamo soccorrerla nel modo che si propone, e sono queste: 1° mancanza di comunicazioni; 2° povertà; 3° perdite gravissime per l'abolizione dei privilegi che godevano.

Quanto alla mancanza di comunicazioni, dirò che l'hanno quasi tutte le provincie che stanno sui confini, meno quella di Nizza. Ed infatti la provincia di Nizza comunica pel colle di Tenda con quella di Cuneo, colla Francia pel Varo, e pella via del litorale con Genova, mentre invece la Val Sesia, per esempio, è come in un sacco, non può vestire che a Novara, poichè altrimenti bisognerebbe che valicasse il monte Rosa e il monte Bianco, e le molte altissime montagne che fanno corona a quei due giganti delle Alpi, per uscire dalle altre parti. Così la provincia dell'Ossola non ha che la strada del Sempione che la conduce nel Vallese, o al lago Maggiore, non ha altre comunicazioni.

Disse poi il signor ministro che il clima dolcissimo non è quello che produce gli uomini più attivi; io lo so, e credo che tutti noi lo sappiamo; qui del resto mi converrebbe fare

dei paragoni che potrebbero spiacere ai Nizzardi i quali debbo credere tutti operosissimi.

Il Governo però ci dice nel suo progetto « che le strade nella provincia di Nizza sono neglette per incuria degli abitanti. » Ma se gli abitanti delle altre provincie non sono stati così incuranti, debbono averne per questo detrimento? O dobbiamo noi premiare così segnalatamente con due milioni una provincia che forma la quarantesima parte dello Stato perchè fu incurante per lo passato?

Il signor ministro dei lavori pubblici ha pure detto che l'emigrazione non è segnale di miseria. Io non ammetto questa sua teoria; io ho sempre sentito a dire in questo nostro paese, dove abbiamo l'onore di avere il signor ministro da pochi anni, che chi sta bene non si muove. (*Ilarità*)

Domando io come potrebbero fare gli abitanti dell'Ossola, della Valsesia a stare nel loro paese, ove non si producono i mezzi di sussistenza per tre mesi.

Per dura ineluttabile necessità bisogna che emigrino, che vadano altrove a cercarsi il pane. Disse poi che taluni di questi emigranti ritornano a casa ricchi, e che comprano vasti poderi, per cui i beni sono più cari nelle provincie dell'Ossola e della Valsesia che non nel Nizzardo. Questo è un altro errore gravissimo.

La maggior parte di questi infelici emigranti muore fuori Stato, nella miseria, e se vi è taluno fortunato, come ve ne sono in tutti i paesi e in tutte le condizioni, che possa ritornare a casa con qualche poco di fortuna, non è sicuramente nel nostro paese che impiega i suoi risparmi. Io domando al signor ministro che mi accenni i cittadini che abbiano ricche possidenze nella Valsesia, nella riviera d'Orta o nell'Ossola. Io ammetto che vi sia anche in queste provincie qualche ricco, ma sicuramente non per possidenze nel suo paese, perchè il paese non somministra mezzi di ricchezza.

CAVOUR, *presidente del Consiglio e ministro delle finanze.* I più ricchi gioiellieri di Parigi sono di quelle provincie.

BOTTA. Osservò poi anche il signor ministro che bisogna compensare la provincia di Nizza della perdita dei privilegi, ed altri hanno detto che dobbiamo compensarli per la docilità nell'adattarsi all'esecuzione delle leggi, e vi fu pur anche chi parlò di una questione che io non vorrei trattare, della questione politica.

Prima di tutto osservo che non è una gran perdita per quelle popolazioni l'abolizione del porto franco di Nizza, perchè sono, secondo me, largamente compensati della libertà del commercio. In quanto alla docilità dei Nizzardi io non vedo come meriti di essere premiata. In questo mondo vi sono dappertutto, come ognun sa, *bona mixta malis*, e tutte le provincie, tutti gli individui ricevono dei favori che non vanno sempre esenti da spine. Ora se una provincia, un cittadino ogniqualvolta fosse posto in condizione dispiacevole, in urto co' suoi desiderii, dicesse, io non voglio ubbidire, voglio staccarmi dallo Stato, e fare Stato da me, io non vedo come la si potrebbe premiare quando solo tentasse di farlo.

Io non vedo altra questione politica che questa, e vorrei che mi spiegasse il deputato Farini cosa intende egli per questione politica, salvo che i Nizzardi vogliano staccarsi da noi, e possono farlo ogni qualvolta loro non gradissero le nostre governative istituzioni. Ma, lo ripeto, è questo un terreno troppo sdrucciolo, e non voglio trattenermivi più lungamente.

Ha detto anche il deputato Farini che io ho asserito doversi pagar subito i due milioni: io non ho detto questo; ho detto che trovo molto singolare, trovo inaudito negli annali dei sussidi che d'un solo tratto si regalino due milioni per soccorrere la costruzione di strade comunali a benefizio di pochi comuni che non costituiscono la quarantesima parte dello Stato.

Ci dice il deputato Farini che questi due milioni si pagheranno in due anni, questo lo so; e so anche che il Governo si deve indebitare per l'avvenire al di là di dieci anni, quando invece il Governo mi pare non debba mai impegnarsi in siffatti parziali debiti.

Nè il signor ministro poi, nè alcun altro hanno risposto all'argomento che ho tratto dalla giustizia e dallo Statuto che stabilisce un eguale trattamento per tutti. L'onorevole Iosti mi ha detto: bisogna pur cominciare, cominciamo da Nizza; ma non so se andando così le cose, come le suppone il deputato Iosti, arriveremo all'Ossola avanti che termini il contratto centenario cogli intraprenditori della strada ferrata della Savoia.

Nessuno poi ha risposto come si potrà contestare simili soccorsi alle altre provincie che si presentino al Governo con condizioni eguali, e molte condizioni peggiori di quelle in cui si trovano le comunità della provincia di Nizza, e questa ragione non è stata contraddetta, soltanto ho sentito tre oratori della Savoia, della Sardegna e della provincia di San Remo i quali, se li ho ben compresi, pare che si acconcino, senza tanto discutere, a votare i due milioni, nella lusinga di un consimile trattamento alla loro volta. (*Risa e movimenti*)

Per queste considerazioni, ripeto che voterò contro la legge.

CAVOUR, *presidente del Consiglio e ministro delle finanze.* Io non aveva intenzione di prendere parte a questa discussione, ma l'onorevole deputato Botta mi ha mosso un così diretto rimprovero del mio silenzio, che sono costretto ad invocare l'indulgenza della Camera per alcuni minuti, onde lavarmi dell'accusa che mi fu diretta.

L'onorevole deputato non si è ristretto a fare appunto al ministro delle finanze di essersi mostrato troppo largo verso la provincia nizzese, ma sì pure di aver adottato un sistema di larghezza fatale per il nostro erario. Ha ricordato a quest'uopo come in pochi giorni si era per parte del Ministero proposta una legge per lo spurgo dei porti, un'altra per accordare un sussidio per una strada da costrursi in estero paese, finalmente che si era proposto di guarentire un interesse per una strada la di cui costruzione avrebbe costato molti milioni, e ciò mentre eravamo a fronte di un *deficit* notevole, mentre le nostre finanze versavano in gran difficoltà.

Io gli dirò francamente che, se il Ministero si mostrò così facile nel proporre queste spese fu appunto (ciò parrà forse all'onorevole deputato un paradosso) perchè le nostre finanze sono in dissesto, e che se fossimo in condizioni normali il Governo non avrebbe tanto ardire e non si darebbe tanta fatica per promuovere siffatti progetti di spese. Esso crede in tutta sincerità essere questo l'unico mezzo di ristabilire l'equilibrio nelle nostre finanze.

Se noi non troviamo modo di aumentare notevolmente le forze produttive della nazione non ristabiliremo mai siffatto equilibrio.

Colle semplici economie (qui m'incresce di fare questa confessione) non giungeremo mai a questo. Per ottenere tale scopo bisogna che si accrescano le entrate; per crescere le entrate, ci vogliono anche nuove gravezze, e di queste ne avete, o signori, già votata una parte, e ve ne rinnovo i miei ringraziamenti. (*Ilarità*)

Ma anche queste nuove gravezze non bastano. Fa d'uopo rendere le antiche più produttive; e ciò non si può ottenere se non col fare alcuni sacrifizi, col fare cioè spese, e spese produttive.

Ora tutte quelle a cui accennava l'onorevole deputato Botta sono altamente produttive. Collo spurgo dei porti, noi diminuiremo le spese del commercio estero in una proporzione assai più larga del sacrificio pecunario che tale opera ci cagionerà: spenderemo uno o due milioni, e faremo una economia annua di 400 o 500 mila lire, di un milione, forse, quando tutti i porti saranno scavati.

Noi daremo 10 milioni per la strada del Lukmanier; ma aumenteremo per tal modo di una somma ingente il prodotto delle nostre ferrate; ma apriremo una strada che accrescerà di un terzo, e fors'anco d'una metà il commercio di Genova, e quindi accresceremo i prodotti e della tassa di navigazione e della tassa di sanità e della tassa doganale e di tutte quelle altre che il commercio paga direttamente od indirettamente allo Stato.

Noi abbiamo consentito a garantire il 4 e mezzo per cento, ma con ciò faremo spendere 40 o 50 milioni nella Savoia, ove si difetta di capitali, e ci porremo in facile comunicazione colla Francia e coll'Inghilterra; i nostri risi pagheranno lire 400,000 di meno ogni anno per essere smerciati sui mercati di Lione; le nostre sete, invece di impiegare otto giorni per andare a Parigi, impiegheranno soltanto 24 ore; le sete della Lombardia e della Romagna, che passano pel San Gottardo, passeranno pel Moncenisio; e i venti o trentamila viaggiatori che ora vanno a Marsiglia, ove si imbarcano, passeranno per il Piemonte venendo da Genova, e quindi quella somma che saremo obbligati di pagare alla compagnia per pareggiare il 4 e mezzo per cento, verrà compensata dai larghi benefizi che venni testè accennando.

Da ultimo vengo al caso concreto, vale a dire alle strade di Nizza. A tale proposito io, a rischio anche di menomare la riconoscenza dei Nicesi, affermo francamente che il Governo non crede di fare una cattiva speculazione spendendo questi due milioni, perchè ne troverà un compenso nel maggior prodotto delle imposte in quelle valli. Esse sono in una condizione molto eccezionale perchè non hanno veruna facile comunicazione colle altre provincie dello Stato, e non si possono pareggiare nè alla provincia di Biella, nè a quella di Valsesia, nè a quella dell'Ossola.

La provincia di Biella, come è noto, è in relazione facilissima con Ivrea, Vercelli, Novara; la provincia dell'Ossola ha una strada reale che l'attraversa da capo a fondo e gli abitanti di essa possono andare agevolmente sui mercati del Novarese a comprare quello che loro abbisogna, ed a smerciare i loro prodotti.

Ma le valli nicesi non hanno nessuna comunicazione nè colle valli del Piemonte da cui sono separate da una montagna, nè collo stesso capoluogo di provincia. Solamente per andare a Puget Theniers ci vogliono almeno due giorni. In una piccola provincia di 120 mila abitanti vi ha dunque una distanza maggiore di quella che separa Torino da Parigi. E si noti, o signori, che quelle valli non hanno comunicazioni di sorta con nessun'altra provincia dello Stato. Esse hanno però comunicazioni colla Francia, perchè sboccano nel Varo che si trova al confine francese. Quindi esse si trovano in una condizione anormalissima, quella cioè di avere comunicazione molto più facili con un paese estero che non col proprio paese.

Finchè non vi era la dogana, siffatta condizione di cose non portava inconvenienti gravi, perchè finalmente gli abitanti di quelle valli andavano in Francia a comprare quanto loro occorreva; ma ora che è stabilita una linea di dogana strettissima, ora che questi abitanti non potranno più andare in Francia a fare le loro provviste e saranno costretti a recarsi a Nizza, almeno mettiamoli in condizione di potervi andare. Mi pare con ciò di avere dimostrato che gli abitanti delle valli nicesi dell'alto Varo e delle adiacenti sono in una condizione affatto eccezionale, nè paragonabile a nessun'altra località dello Stato. Se noi non aprissimo queste strade stabilendo d'altra parte una linea di dogana, il contrabbando si farà egualmente: perocchè siccome non si potrebbe andare a Nizza, colle strade che li mettono in comunicazione colla Francia, quegli abitanti andranno a far le loro provviste nel dipartimento del Varo: mentre quando abbiano strade andranno a Nizza a comprarvi merci che pagheranno dazio. Notisi poi che se ora queste valli sono povere, nol sono perchè la natura sia stata crudele verso di esse ed abbia loro negato mezzi di produzione; anzi ve ne sono alcune che hanno forze produttive naturali, ma sono povere perchè mancano dei mezzi opportuni per smerciare i loro prodotti, perchè hanno una linea di dogane che loro vieta di andare a comprare all'estero, e loro impedisce di smerciare all'estero i loro prodotti.

Queste valli ricche di pascoli e di bestiame non possono neanco mandare a vendere il loro butirro a Nizza. Il butirro consumato in codesta città viene dal Piemonte. Esse producono del fieno che non può essere venduto a Nizza, e in questa città tale prodotto vale perciò il 30 od il 40 per cento di più di quello che valga in Piemonte.

Quando queste valli saranno aperte, potranno portarne a Nizza in quantità considerevole, ed il prezzo vi sarà per ciò ribassato considerevolmente.

Quando queste valli abbiano strade, la loro condizione muterà radicalmente. Da una stentata e misera passeranno ad una condizione molto agiata, e quando siano giunte a tale stato, potranno spendere di più, e allora il fisco verrà a decimare alquanto le loro rendite. Mi rincresce di essere stato condotto a fare questa confessione, perchè essa ci toglie fino a un certo punto il merito che potevamo farci verso i Nicesi; ma la verità innanzi tutto. Io credo sinceramente che, fatte queste strade, noi guadagneremo sul prodotto delle dogane, sul quale non bisogna sperare nulla, ripeto, se non si promuovono mezzi di comunicazione, sui prodotti della consumazione degli altri generi e sui prodotti massime del bollo, dell'insinuazione, di tutto il ramo fiscale insomma, noi guadagneremo, dico, 200,000 lire che corrispondono all'interesse dei 4 milioni.

Anche qui io penso che non si fa un cattivo contratto dal lato puramente fiscale, accordando questo sussidio a Nizza; e quando l'onorevole Botta, o qualunque altro deputato potrà dimostrarmi che collo spendere un'eguale somma per altre provincie, si ricaverà un analogo profitto, io, quantunque per la mia posizione sia costretto a tutelare gli interessi delle finanze, non mi mostrerò restio a questa proposta. Che anzi, se il deputato Botta mi potesse dimostrare che ciò accadrebbe, spendendo 2 milioni nella provincia dell'Ossola, io non mi opporrei alla sua proposta. Ma finchè egli non mi avrà data questa dimostrazione, mi permetterà che io inviti la Camera a votare una somma che oltre i molti altri vantaggi indiretti politici e morali che frutterà, avrà quello pure di produrre un corrispettivo per le finanze proporzionato al sacrifizio che siamo chiamati a fare.

Voci. A domani! a domani!

La seduta è levata alle ore 5 1/2.