

TORNATA DELL'8 FEBBRAIO 1854

rement à la valeur de toutes ces propriétés, ce sera l'établissement du chemin de fer de *Victor-Emmanuel*, chemin que la Savoie, après bientôt un an de vaine attente, désespère presque de voir se commencer. Ah! si ce chemin eût été mis en projet il y a vingt ans, tant de malheureux propriétaires, qui ont préféré abandonner leurs terrains plutôt que de payer des taxes au-dessus de leurs forces, auraient agi tout autrement qu'ils n'ont fait! Mais oublions le passé pour régler le présent et préparer l'avenir.

Ainsi que je l'ai dit dès le début de ce discours, l'opération du chemin de fer est une opération entièrement de sacrifices pour la génération actuelle, qui aura à en supporter tous les inconvénients, tels que la dépense et les mortalités qui, pendant de longues années, seront l'inévitable conséquence des atterrissements, tandis que ceux qui viendront après nous seront appelés à jouir heureusement de nos travaux, de nos privations et de nos misères.

Je vote donc pour ce projet de loi, tel qu'il a été modifié par la Commission, et je me plais à penser que toute la Chambre ne fera qu'une avec la députation de Savoie pour le voter avec nous.

LANZA. Parmi che se dalla legge venisse tolta la parola *maggior spesa* non vi sarebbe più alcuna ragione di stanziare questa somma con un progetto di legge speciale.

PRESIDENTE. Se ella crede, si potrebbe rimandare quest'osservazione alla discussione degli articoli.

LANZA. Ora è già fatta. (*ilarità*)

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo più la parola sulla discussione generale, interrogherei la Camera se intenda pas-

sare alla discussione degli articoli, ma essa non è più in numero.

PROGETTI DI LEGGE: 1° SULLA TARIFFA POSTALE. 2° UFFICI POSTALI AMBULANTI SULLA FERROVIA DA TORINO A GENOVA.

DALBONNEDA, ministro degli affari esteri. Ho l'onore di presentare alla Camera un progetto di legge per modificazioni ed aggiunte alla legge 18 novembre 1850 sulla tariffa postale. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1029.)

Ho pure l'onore di presentare un altro progetto per lo stabilimento d'uffici postali ambulanti sulla ferrovia da Torino a Genova. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1026.)

PRESIDENTE. La Camera dà atto al signor ministro della presentazione di questi progetti di legge che saranno stampati e distribuiti.

La seduta è levata alle ore 5.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

1° Seguito della discussione sul progetto di legge relativo ad una maggiore spesa per l'arginamento dell'Isère e dell'Arc;
2° Relazione di petizioni.

TORNATA DEL 9 FEBBRAIO 1854

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE BON-COMPAGNI.

SOMMARIO. *Atti diversi — Seguito della discussione del progetto di legge per maggior spesa destinata all'arginamento dell'Isère e dell'Arc — Emendamento del deputato Lanza all'articolo 1 — Osservazioni dei ministri delle finanze, e dei lavori pubblici, e dei deputati Gerbore relatore, Menabrea, Carquet, Di Revel, Michelini G. B. e De Viry — Approvazione dell'articolo 1 emendato e del 2 — Votazione ed approvazione dell'intero progetto — Relazione di petizioni — Appello nominale.*

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

CAVALLINI, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente, ed espone il seguente sunto di petizioni ultimamente pervenute alla Camera.

5285. Nicolini Vincenzo, notaio, da Saluzzo, notata la convenienza che il Codice di procedura civile venga quanto prima promulgato in modo definitivo, espone alla Camera alcune sue considerazioni intorno al medesimo.

5286. 250 cittadini di Sassari riproducono la petizione 5265, tendente ad ottenere la conservazione della classe del magistrato d'Appello in quella città.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. La Camera essendo in numero, metto ai voti l'approvazione del processo verbale.

(È approvato.)

(I deputati Cossato, D'Ittiri e Pernati prestano il giuramento.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE E APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER L'ARGINAMENTO DELL'ISÈRE E DELL'ARC.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno chiama il seguito della discussione sul progetto di legge per la spesa occorrente all'arginamento dell'Isère e dell'Arc.

Se nessuno più domanda la parola, interrogo la Camera se intenda passare alla discussione degli articoli.

(La Camera assente.)

« Art. 1. È autorizzata la spesa di lire ottocento ventiquattro mila duecento sessantuna e centesimi trenta, occorrenti per compiere l'arginamento dell'Isère e dell'Arc, nonchè le opere di bonifico dei terreni ghiaiosi, a mente della legge 20 maggio 1845. »

LANZA. Domanda la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole deputato Lanza.

LANZA. Tra l'articolo 1 proposto dalla Commissione e l'articolo 1 proposto dal Ministero si osservano due differenze: la prima è quella che nell'articolo della Commissione è soppressa la parola *maggiore*, cioè invece di dire: *è autorizzata una maggiore spesa*, si dice solo *la spesa*; la seconda differenza consiste in ciò che nell'articolo della Commissione si aggiungerebbe l'obbligo, non solamente di compiere l'arginamento dell'Isère e dell'Arc, ma pure le opere di bonifico dei terreni ghiaiosi, a mente della legge 20 maggio 1845.

In quanto alla prima modificazione, io credo che la Commissione non possa più sostenerla dopo il voto emesso dalla Camera nella seduta di ieri. La Camera, avendo respinto la proposta pregiudiziale della Commissione, la quale non voleva riconoscere che questa fosse una maggiore spesa, mi pare che ha evidentemente ammesso che si debba considerare come una maggiore spesa; per conseguenza è inutile che la Commissione voglia persistere ancora per mantenere la prima modificazione, ossia per abolire la parola *maggiore*, perchè sarebbe lo stesso che voler distruggere il voto emesso ieri dalla Camera, e voler rinnovare una questione la quale è già giudicata. Quindi io, confidando nel buon senso della Commissione, sono persuaso che non rinnoverà questa discussione.

In quanto al secondo emendamento, vi sono molte cose da osservare. La Commissione vorrebbe far menzione esplicita nella legge della promessa fatta dal Governo fino dal 1845 colle sue lettere patenti di quell'anno, che non avrebbe sola-

mente ultimato l'arginatura dell'Isère e dell'Arc, ma pur anche buonificati i terreni demaniali e i terreni di quei privati i quali avessero ceduto le loro terre a preferenza di sopportare gli oneri imposti dalla legge medesima. Ma io credo che sia cosa inutile di rammentare anche l'obbligo di buonificare questi terreni, e che sarebbe sufficiente aggiungere, al più, l'ultima parte dell'emendamento della Commissione, cioè le parole: « a mente della legge 20 maggio 1845, » perchè se la Commissione credesse indispensabile di far cenno anche degli obblighi assuntisi dal Governo con quella legge, dovrebbe far menzione anche di tutte le altre condizioni in essa contemplate, e quindi trascriverla interamente.

Da quanto narra la relazione ministeriale risulta che nelle lettere patenti 20 maggio 1845, dopo essersi il Governo assunto degli oneri per l'eseguimento di quest'opera colossale, mettevansi anche alcuni oneri a carico dei comuni e dei privati.

Dunque, se nella legge attuale si vuol far cenno degli oneri del Governo, sarebbe altresì giusto di far cenno degli oneri dei corpi morali, i quali sono concorsi e debbono concorrere nell'eseguimento di queste opere. Per esempio, io trovo che in questo regio editto si stabilisce fra gli altri oneri ai comuni ed ai proprietari interessati, che di mano in mano che gli argini saranno ultimati ne verrà fatta la consegna al consorzio da instituirsi, per la loro manutenzione, e futura conservazione in buono stato.

Ora, questa condizione fu ella adempiuta?

Da quanto si può scorgere dalle carte consegnate alla segreteria per rischiarare le condizioni di questa legge, esse non furono adempiute.

Premetto che l'arginamento dell'Arc fu ultimato, credo, con tutto il 1845, che una parte dell'arginamento dell'Isère era già fatto nel 1847, ed un altro tronco fu ultimato prima del 1850. Intanto la manutenzione di tutte queste arginature, già ultimate, rimase sempre a carico dello Stato; cosicchè la maggiore spesa che ridonda a carico dello Stato per la manutenzione e conservazione di queste arginature, maggiore spesa che, a tenore delle lettere patenti del 29 maggio 1845, doveva essere sopportata dai comuni, ascende a non meno di 360,000 lire; infatti una parte del credito attualmente chiesto dal Governo è appunto per rimborsare le spese anticipate per la manutenzione e conservazione di questi argini, che, come dissi, ascende a non meno di 360,000 lire. La rimanente somma è richiesta per opere ancora necessarie alla ultimazione di queste arginature.

Dunque, se così stanno le cose, una delle condizioni di questo editto non è stata adempiuta, e per questo inadempimento lo Stato soggiacque sino al dì d'oggi ad una maggiore spesa, ad una perdita di 360,000 lire.

Per la qual cosa a me pare che, se la Commissione intende che nel presente progetto di legge si richiami di nuovo alla memoria del potere legislativo, e quindi si dia una nuova sanzione legislativa a tutte le condizioni onerose allo Stato per l'ultimazione di queste opere, si deve anche fare menzione di quegli oneri i quali debbono essere sopportati dai comuni e dai privati. Ma, in ultima analisi, io domando: a qual pro anche far menzione degli uni e degli altri?

Io non ci vedo alcuna necessità; basta unicamente riferirsi alle lettere patenti, nelle quali furono questi oneri stabiliti, senza far menzione speciale dell'obbligo d'interrare e buonificare i terreni ghiaiosi e paludosi, nè d'altro.

Quindi io propongo che entrambi gli emendamenti scompaiano dal progetto della Commissione, riservando unicamente l'ultima frase, la quale rammenta le lettere patenti in

cui sono contenute tutte le condizioni del contratto, tanto le onerose come le vantaggiose, per l'una e per l'altra parte.

Se fosse presente il ministro delle finanze, gli domanderei alcune spiegazioni sul fatto grave, di non essersi costituito il consorzio per la conservazione e la manutenzione di tutti i tronchi di arginatura ultimati, che avrebbe causato in tal guisa, non dico la perdita delle lire 360,000 dianzi mentovate, perchè sono persuaso che il Governo si riserverà il diritto di ripeterle, ma quanto meno l'anticipazione di esse... (In questo momento giunge il ministro delle finanze) Dacchè vedo che il signor ministro è ora al suo posto, ho ancora campo a richiederlo di siffatte spiegazioni.

Io faceva notare poc'anzi che dai documenti annessi al presente progetto di legge, e consegnati alla segreteria della Camera, onde i signori deputati fossero istruiti sul merito di questa spesa, emergerebbe che una parte del credito domandato, vale a dire per la concorrente di lire 360,000 fu di già consumata per riparazioni dei tronchi di arginatura dell'Isère e dell'Arc ultimati. Ora, dalle lettere patenti del 20 maggio 1845, a cui spese siate ricorre la Commissione, e che le stanno, parmi, assai a cuore, risulterebbe che la spesa per la manutenzione e conservazione dell'arginatura di questi due torrenti doveva essere sopportata per intero dai comuni interessati di mano in mano che le arginature erano ultimate. Ora, dalle stesse carte risulta che queste arginature in massima parte erano già ultimate sin dal 1848, e che ciò nonostante la spesa di conservazione fu costantemente sopportata dal Governo, di modo che si calcola che sia oramai salita a circa 360,000 lire la somma anticipata dal Governo, senza che vi fosse stanziamento speciale per quest'oggetto.

Ciò stante, io domanderei al signor ministro se tale è la condizione delle cose, e se egli crede che il Governo debba ripetere questa somma dai comuni, oppure se crede che lo Stato non debba più chiederne conto alcuno.

In secondo luogo bramerei di sapere almeno quali sieno state le cause principali che impedirono la costituzione di questo consorzio, e fecero sì che il Governo abbia dovuto anticipare queste spese.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. L'onorevole deputato Lanza chiede spiegazioni intorno alle somme che sono state spese dalle finanze dello Stato per sopperire alla manutenzione degli argini già costruiti, e dagli intraprenditori consegnati al Governo, la cui manutenzione, in poche parole, cessava d'essere a carico degli intraprenditori.

Egli osservò come dai documenti presentati in appoggio di questo credito risulti che la spesa consumata a quest'oggetto salì all'egregia somma di lire 300,000, e quindi vorrebbe sapere perchè questa somma non sia stata chiesta ai comuni ai quali spettava di mantenere quest'argine, a tenore dell'articolo 8 delle lettere patenti del 20 maggio 1845, le quali hanno autorizzata la spesa per l'arginamento dell'Arc e dell'Isère.

Qui mi occorre dare alcune spiegazioni. Non si tratta ora di spendere 300,000 lire per riparare gli argini già compiuti; queste 300,000 lire sono già state spese; ma siccome fu già spesa questa somma, il credito aperto nel 1845 è stato diminuito d'altrettanto, e perciò d'altrettanto diminuita la somma che si era fin dal 1845 destinata al compimento degli argini dell'Arc e dell'Isère; quindi la necessità di votare queste 300,000 lire, non per riparare e mantenere gli argini, ma per compiere l'opera decretata nel 1845.

Qui l'onorevole Lanza muove due questioni: la prima è di sapere se il Governo intenda ripetere questa somma dai co-

muni, dagli interessati al mantenimento di questi argini; la seconda è, nel caso che la risposta alla prima questione sia negativa, per conoscere il motivo per cui non siasi pensato a formare prima d'ora quel consorzio, a carico del quale le spese dovevano ricadere.

Quanto alla prima questione, che è la più grave, poichè avrebbe una conseguenza pratica rilevantissima, quella cioè di sapere se le finanze possano o no ripetere le 300,000 lire dal consorzio degli interessati alle dighe dell'Isère e dell'Arc, dirò francamente che non vi è mezzo di fare questa ripetizione, perchè il consorzio non fu stabilito in modo definitivo dalle lettere patenti del 1845.

Il principio del consorzio fu bensì stabilito, ma il Re, allora autorità legislativa, annunciò soltanto l'intendimento di costituire il consorzio, ma non lo costituì definitivamente.

Diffatti l'articolo 8 dice: « Le consorce sera établi pour la conservation et l'entretien des digues de l'Isère et de l'Arc, à partir du jour où cessera quant aux digues construites l'obligation de l'entretien à la charge des entrepreneurs; nous nous réservons de prendre à cet effet les déterminations que nous jugerons les plus convenables pour assurer l'entretien, et régler le concours à la dépense. »

Evidentemente, come si trattava di un'opera assolutamente straordinaria, alla quale non si sarebbero potute applicare le norme solite a praticarsi dai consorzi per la difesa delle sponde dei fiumi, si richiedeva un'altra disposizione legislativa. E diffatti, poco tempo dopo di aver assunto il Ministero delle finanze (non subito, perchè fra le tante bisogne che io aveva sulle braccia, quella dell'Isère e dell'Arc non fu di quelle che mi occuparono immediatamente), pensai a mandare ad effetto quest'articolo 8; ma gl'incombenti necessari per stabilire le basi di questo consorzio richiesero quasi un anno; bisognò far stendere un progetto, comunicarlo all'intendente generale, poi al Consiglio provinciale, quindi al Congresso permanente. E la Camera non troverà questo straordinario, giacchè, lo ripeto, si trattava di un'opera *sui generis*, non essendovi opere analoghe nello Stato, e per la quale erano necessarie indagini speciali. Finalmente si è venuto a capo di fare un progetto di consorzio, il quale fu sottoposto alla Camera al principio della scorsa Sessione, e che la Camera approvò verso il fine della medesima, se non erro, determinando, che d'indi innanzi le spese sarebbero ripartite fra i comuni, la provincia e lo Stato, in quella certa proporzione che è indicata nella legge. Ma col fatto stesso che il potere legislativo stabiliva il consorzio, dichiarava che d'indi in poi le spese sarebbero a carico di questo consorzio, e dichiarava in modo implicito che le spese passate non potevano essere ad esso imposte.

Fu forse un errore il non averlo fatto prima? Sarebbe difficile il ricercare donde questo sia provenuto, però si spiega facilmente come nel 1848 e 1849 si pensasse a ben altro che allo stabilimento di questo consorzio. Comunque, sarà forse stato un errore; ma questo è stato sanato da un voto del Parlamento, che istituì un consorzio, e dichiarò che le spese sarebbero state da questo sopportate.

Farà stupire la Camera, e gli ispirerà un sentimento poco piacevole il sentire che queste opere costarono 300,000 lire; ma conviene avvertire che nell'anno, se non erro, 1830 o 1831 vi furono straordinarie escrescenze di fiumi in Savoia, vi furono allagamenti, vi furono opere rovesciate, e maggiore fu il danno recato alle dighe, in quanto che esse non erano ancora ultimate. Comunque sia, non rimane altro che rassegnarci a tirare una linea su queste 300,000 lire, e farci a provvedere al compimento di queste opere, procurando che

il consorzio, il quale ha già a suo carico il mantenimento di tutte le dighe che fanno l'oggetto della prima impresa, abbia poi a suo tempo il mantenimento anche di quelle che fanno l'oggetto dell'impresa o del signor Chiron o di chi per esso.

LANZA. Mi pare che vi sia una contraddizione evidente tra l'articolo 8 delle lettere patenti del 1845, delle quali diede lettura l'onorevole signor ministro, con un altro articolo che deve contenersi in queste lettere patenti, e che io trovo riferito nei motivi del progetto ministeriale, giacchè la copia autentica del decreto non me la potei procurare, perchè essendo atti registrati soltanto in Savoia, difficilmente si possono trovare da noi; ma io mi attengo alla traduzione contenuta nei motivi del Ministero, che presenta certamente una autenticità sufficiente per potervi fondar sopra.

Dunque la disposizione porta che, di mano in mano che gli argini sarebbero ultimati, ne sarebbe stata fatta la consegna al consorzio per la loro manutenzione e conservazione.

È naturale che se questi argini dovevano essere di mano in mano consegnati al consorzio, il consorzio doveva essere stabilito prima che l'arginamento fosse compiuto. Questo è chiaro. Ora, se all'articolo 8 delle lettere patenti fosse stabilito che questo consorzio non dovrà aver luogo se non alla ultimazione definitiva delle opere, sarebbemi manifesta contraddizione colla disposizione accennata nella relazione ministeriale di cui ho dato testè lettura; non so comprendere come in quelle lettere patenti si possano riscontrare due articoli tra di loro contrari.

Lo stesso partito del Governo, il quale già a parecchie riprese fece dei calcoli sulle opere da eseguirsi per ultimare questi lavori, nella sua relazione sulla spesa ora proposta fa pur egli osservare che una porzione del credito che ora si chiede sarebbesi potuto risparmiare se si fosse adempito al prescritto delle lettere patenti del 1845, col consegnare le arginature, di mano in mano che erano ultimate, nelle mani del consorzio; questa è la osservazione fatta dallo stesso partito.

Diffatti egli assevera che fin dal 1845 le arginature dell'Arc erano già ultimate, e quelle dell'Isère erano compiute nel 1847 da Albertville a Monterieux, e più tardi, nel 1848, sino a Gressy. Ed è appunto perchè il Governo si è assunta la manutenzione di queste arginature che dovette sopportare la spesa di lire 368,413 94. Ma io veramente non so comprendere come, per il solo motivo che non si è costituito in tempo il consorzio, si debba rinunziare al rimborso della ragguardevole spesa delle 368,000 lire.

Io non avrei sollevata siffatta questione se non avessi veduto che la Commissione, nel modificare l'articolo del progetto ministeriale, ha voluto far cenno delle bonificazioni dei terreni. Ora, io dico, se la Commissione vuole che in questa legge si dia una nuova sanzione agli oneri che il Governo si è assunto, faccia anche cenno degli oneri addossati ai comuni ed ai particolari; diversamente non faccia cenno nè degli uni nè degli altri.

Io ho osservato che fra questi oneri addossati ai comuni vi era quello della conservazione dell'arginatura, ed ecco come venni tratto a muovere la presente questione.

Dunque, sul primo punto relativo all'articolo della Commissione, io persisto a credere che non si debba ammettere nè il primo nè il secondo emendamento, ma attenersi al progetto del Ministero; tutto al più, se si vuole, accettare l'ultima frase dell'emendamento per rammentare ancora l'editto regio cui si connettono queste opere.

Tutto ciò relativamente alla questione concreta degli emendamenti. Quanto poi alle spiegazioni che io chiedeva al

signor ministro intorno al punto di sapere a chi tocchi definitivamente di pagare le spese per la conservazione dell'arginatura, mi pare che il signor ministro non abbia data risposta soddisfacente, che non abbia cioè risolto la questione da me accennata.

La risposta che ha dato può, a parer mio, spiegare il ritardo, ma non giustificare il partito che pare sia disposto ad accettare il Governo, di sopportare cioè definitivamente le spese di arginatura, e di non volerle più mettere a carico dei comuni, secondo l'editto stesso del 1845.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io darò qualche spiegazione su questo ultimo punto, che mi pare cardinale.

Una disposizione della convenzione primitiva stabiliva che si sarebbe costituito il consorzio, non già pella costruzione delle arginature, ma sibbene per la loro manutenzione, a misura che le opere sarebbonsi compiute.

LANZA. Mi permetta; io vedo che la legge dice: *di mano in mano.*

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. La legge dice « di mano in mano che saranno fatte e stabilite in modo che si possano dire compiute. » Anzi sotto questo rapporto osserverò che uno dei motivi per cui si è tanto indugiato ad organizzare il consorzio è appunto per le questioni insorte durante l'esecuzione, e sulle quali ha pronunciato il suo voto il Congresso permanente, determinando l'epoca conveniente di stabilire il consorzio per la manutenzione dell'arginatura, quando l'opera si potesse riguardare come stabilmente ultimata.

Ora io posso assicurare l'onorevole preopinante che questa ultimazione dell'arginatura non ebbe sin qui luogo; essa tardò perchè la natura stessa del lavoro è tale che l'opera non si può riguardare come compiuta, se non quando gli approfondamenti siano successi, e l'argine sia condotto a quell'altezza che serve a guarentire perfettamente le campagne a cui difesa è costruito.

Ora, sull'argine stesso di Gressy, dopo compiuti i lavori sono avvenuti degli sprofondamenti, le cui riparazioni non si possono certo riguardare come opere di manutenzione successiva, ma sibbene come parte integrante dello stabilimento primitivo dell'arginamento medesimo.

Il Congresso permanente fece ancora un'altra osservazione; esso avvertì che, secondo il progetto, si sarebbe fatto un tronco d'argine isolato, e portatolo ad un livello che, indubitatamente non può mantenersi, perchè l'opera si sprofonda successivamente sino a che la si sia assettata stabilmente sulla sua base; oltre di ciò noto l'inconveniente di avere dei tronchi aperti, contro i quali può aver luogo l'irruzione del fiume, quale irruzione produce, anche nelle opere compiute, sconcerti che non avverrebbero quando tutta la linea d'argine fosse terminata; dunque si verrebbe così a mettere a carico della manutenzione delle opere un lavoro che veramente sarebbe dipendente dal non seguito compimento dell'opera.

Si compia stabilmente la linea, o almeno in così grande parte, che sia assicurata solidamente, ed allora se ne potrà ripromettere un buon esito.

Questa fu la ragione appunto per cui il Congresso permanente non ha approvato, e ha creduto di non poter approvare in linea di giustizia il carico che si voleva imporre ai consorzi a titolo di manutenzione, quando veramente doveva essere riguardato come compimento di un'opera non ancora ultimata, definitivamente stabilita e compiuta.

Io credo adunque che non si possa esigere dai consorzi che si assoggettino ad una spesa la quale deve, sino al compimento

mento delle opere, riguardarsi come parte integrante della primitiva spesa di costruzione.

PRESIDENTE. Domando anzitutto se sia appoggiata la proposta del deputato Lanza.

Esso propone per emendamento l'articolo 1 del progetto ministeriale coll'aggiunta delle parole: « a mente della legge 20 maggio 1845. »

(È appoggiata.)

GENIORE, relatore. L'onorevole M. Lanza a divisé ses observations en deux chefs: d'abord il a combattu la suppression des mots *maggiore spesa*. D'après le vote de la Chambre qui a rejeté la question préjudicielle, la Commission ne tient à la suppression de cette expression que relativement à la forme. Elle en avait proposé la suppression en tant que la loi du 20 mai 1845 ne faisait aucune mention de chiffre, et qu'en établissant dans cette nouvelle loi le mot *maggiore*, il lui semblait qu'elle aurait fait allusion à un chiffre déterminé par la loi précédente.

Monsieur le député Lanza croit que les opérations faites par le bureau du Génie, et postérieurement à la loi, peuvent servir de point de comparaison, et que la dépense actuelle est une dépense majeure. Sur ce point la Commission ne fait pas d'opposition et consent à l'addition du mot *maggiore*.

Quant au second point, qui réfléchit l'addition des paroles: « nonchè le opere di buonifico dei terreni ghiaiosi, a mente della legge 20 maggio 1845, » la Commission n'a eu, comme elle l'a déclaré dans son rapport, d'autre but que de mettre les dispositions de la nouvelle loi en harmonie avec la loi de 1845.

Celle-ci contient deux chefs de dispositions tout à fait distinctes: l'un est l'achèvement des travaux de diguement qui avaient déjà été contemplés dans les royales patentes du 21 août 1827; l'autre est l'atterrissement dont les patentes de 1827 ne faisaient pas mention. Ces patentes laissaient les graviers qui seraient exclus du lit de l'Isère, non pas à être atterris, soit bonifiés, mais à être cédés à l'entrepreneur, en paiement du prix de son entreprise; elles ne pouvaient ainsi point avoir en vue les atterrissements.

En conséquence la nouvelle loi ne semble pouvoir être rédigée qu'en conformité des dispositions précises de la loi même de 1845.

Cette loi-ci n'a pour objet que de déterminer la somme que la loi du 20 mai 1845 a laissée indéterminée. Par conséquent, en proposant l'approbation d'une somme pour les frais du diguement de l'Isère et de l'Arc, cette loi ne contemplerait qu'une seule des deux dispositions de la loi de 1845, et son silence sur les œuvres d'atterrissement a laisserait tout à fait incomplète; il pourrait même paraître que l'on veut laisser de côté les travaux d'atterrissements, en ne les mentionnant pas.

L'omission de ces travaux dans le texte de la nouvelle loi paraissait à la Commission d'autant moins admissible, que le détail de l'ingénieur, qui fait le fondement de la loi, destine partie de la somme de francs 824,261 50 aux atterrissements; de sorte que, s'ils ne sont plus mentionnés dans la loi, il paraîtrait que le vœu de la Chambre serait d'appliquer cette somme de 824,261 francs à l'endigement exclusif.

Au reste, la Commission ne tient pas à l'insertion matérielle de ces expressions, si l'on consent à maintenir les mots *a mente della legge 20 maggio 1845*, dont le but est absolument le même. Elle ne fait que s'en rapporter au jugement de la Chambre; car les expressions introduites par la Commission ne sont que pour majeure explication et pour aller

au devant d'une interprétation qui n'est dans les intentions ni du Gouvernement, ni de la Chambre.

En conséquence, la proposition de l'honorable M. Lanza se limitant à supprimer les paroles *nonchè le opere di buonifico dei terreni ghiaiosi*, en laissant subsister l'expression *a mente della legge 20 maggio 1845*, l'article resterait conçu dans ces termes:

« È autorizzata la maggiore spesa di lire 824,261 50, occorrenti per compiere l'arginamento dell'Isère e dell'Arc, a mente della legge 20 maggio 1845. »

La Commission accepte cette rédaction.

MINISTRE. J'ajouterai quelque explication de fait aux raisons qui ont été données par M. le ministre des travaux publics pour expliquer l'impossibilité où l'on était de donner à la charge du *consortium* l'entretien des digues de l'Isère et de l'Arc, comme proposait qu'on le fit l'honorable M. Lanza. Il faut savoir que l'on a dû tracer de nouveaux lits aux rivières de l'Arc et de l'Isère, et que les digues ont été construites avant l'introduction des eaux.

Je crois même qu'il en est actuellement ainsi sur une grande étendue de ces digues: l'eau n'est pas encore introduite à cause de quelques travaux qui manquent encore, et c'est précisément pour faire face aux dépenses qu'ils exigent qu'est réclamée une partie des subsides qui font l'objet de la présente loi.

C'est ce qui a lieu, entre autres, pour le tronç entre *Grésy et Chamousset*.

Il serait donc injuste de charger les communes de l'entretien des digues qui jusqu'à présent ne les protègent pas des ravages de la rivière.

En conséquence il était tout à fait impossible de vouloir leur donner la charge de cet entretien. Maintenant j'en viens à la question de l'assainissement. On ne saurait séparer la question du diguement de celle de l'assainissement des terrains. La construction des digues a été faite dans un double but: d'abord d'acquérir une certaine quantité de terrains; ensuite d'assainir une partie de terrains qui étaient régulièrement inondés par l'Isère et qui produisaient des fièvres dangereuses dans la vallée. Il était donc tout à fait impossible de séparer ces deux natures de travaux. Maintenant je crois qu'il n'y a pas grand inconvénient à adopter l'une ou l'autre des deux rédactions proposées par la Commission ou par le Ministère, puisque toutes les deux se rapportent à la loi de 1845 qui a déterminé la nature des travaux à exécuter. Ainsi je pense qu'il est inutile d'insister sur le choix d'un texte à préférence de l'autre.

Puisque je suis sur la question des assainissements, je crois devoir appeler l'attention de M. le ministre des travaux publics sur ce point important. Depuis que les travaux d'atterrissements ont été commencés, il s'est manifesté dans la vallée de l'Isère des fièvres excessivement périlleuses et qui exercent des ravages dans des proportions effrayantes.

Je sens qu'il est tout à fait impossible d'éviter de pareils inconvénients, quand on modifie la forme d'un terrain par voie d'atterrissements.

Mais, d'après l'avis d'hommes de l'art, il y aurait quelques changements à faire dans le système que la loi suit actuellement; l'aménagement des eaux, entre autres, pourrait être plus convenablement réglé. Je ne veux pas entrer ici dans une question technique à ce sujet; mais, comme le fait dont il s'agit est très-grave, je voudrais que M. le ministre des travaux publics le fit étudier non-seulement par des ingénieurs, mais par des personnes versées dans les études d'hygiène publique.

Je suis allé moi-même dans la vallée et j'y ai vu dans certaines localités, le tiers de la population atteint par les fièvres. Or, comme ces endiguements ont été faits dans l'intérêt des populations, je pense que leur but serait entièrement manqué si, au lieu d'exercer une influence bienfaisante, ils étaient, au contraire, une cause active de mortalité.

LANZA. Ora mi sono procurato una copia delle lettere patenti del 1845, e ne leggerò l'articolo 8, che riflette appunto il consorzio da stabilirsi per queste opere. Esso è così concepito: « Un consorce sera établi pour la conservation et l'entretien des digues de l'Isère e de l'Arc, à partir du jour où cessera, quant aux digues construites, l'obligation de l'entretien à la charge des entrepreneurs. Nous nous réservons de prendre à cet effet, les déterminations que nous jugerons les plus convenables pour assurer l'entretien et régler le concours à la dépense. »

Come era interpretato quest'articolo dalle lettere patenti, del 20 maggio 1845, dallo stesso perito, il cavaliere Mosca, il quale in quell'anno stesso intraprendeva i calcoli per queste opere? Era interpretato in questo senso; citerò le stesse sue parole:

« A cette époque on pensait que le consortium, prévu par l'article 8 des lettres patentes du 20 mai 1845, serait établi sous peu, soit aussitôt que les travaux seraient achevés; et, en effet, on aurait pu déjà en 1845 consigner aux communes les digues de l'Arc et successivement en 1847 celles de l'Isère depuis Albertville à Montaille, et plus tard, soit en 1848, celle de Grésy. »

Dunque emerge da questa citazione che, non essendosi fatto il consorzio, non essendosi fatte queste consegne ai comuni, ed avendo il Governo sopperito alle spese di manutenzione, queste sommano già ora a lire 368,000, che aggiunte alle lire 454 richieste per ulteriori lavori compongono il credito di lire 824,000 dimandato in questa legge.

Tale si è il parere del perito che fu incaricato di fare i calcoli sulle spese presuntive per ultimare le opere dell'arginatura dell'Arc e dell'Isère. Ma supponiamo che questo giudizio non sia conforme allo spirito dell'articolo 8; desumiamolo dunque dalla lettura e dallo spirito dell'articolo stesso delle lettere patenti 20 maggio 1845.

L'articolo dice che l'obbligo ai comuni di conservare e mantenere queste arginature deve partire dal momento che sia cessato l'incarico degli intraprenditori, cioè era stabilito nel contratto che l'intraprenditore, eseguito il lavoro, dovesse continuare a mantenere in buono stato queste opere. Ora consta che l'arginatura dell'Arc era già ultimata nel 1845. Io domando pertanto ai signori membri della Commissione, che conoscono molto meglio di me lo stato di questi lavori, se al giorno d'oggi la manutenzione delle arginature dell'Arc siano ancora a carico di quegli appaltatori che le hanno eseguite. Non già, ma risulta invece che sono a carico del Governo, mentre, a termini dell'articolo 8, dovrebbero essere a carico del consorzio.

Dunque, egli è evidente che l'interpretazione data, secondo me, con troppa leggerezza, dal signor ministro dei lavori pubblici a quell'articolo, non possa accettarsi in verun modo.

D'altronde quella spiegazione (il che difficilmente comprendo) è in aperta contraddizione con quanto lo stesso ministro espone nella sua relazione. È necessario che io lo ripeta: alla pagina 4, 1° alinea, è detto che il decreto del 1845 porta questa disposizione: « Di mano in mano che gli argini sarebbero ultimati, ne verrebbe fatta la consegna al consorzio da instituirsi per la loro manutenzione e futura con-

servazione in buono stato. » Ora, come può intendersi che questa disposizione volesse dire che la consegna e l'obbligo della manutenzione al consorzio non sarebbero partiti che dal momento che tutte le opere fossero finite?

Allora questa espressione *di mano in mano che gli argini sarebbero ultimati* non avrebbe significato. Ma vi ha di più; nell'alinea successivo si aggiunge: « Infine, ultimata l'opera in tutte le sue parti, incluso il buonifico dei terreni, e fatta la vendita di questi, della superficie di ettari 1088 (giornate 3690) dopo che troverannosi ridotti in stato di coltura, si addiverrebbe ad un assustamento di conti, ecc. »

Dunque è evidente la distinzione che fa tra le sezioni di opere *di mano in mano che sarebbero ultimate*, e l'ultima generale delle opere.

Voler sostenere adunque che nelle LL. PP. del 1845, non esista l'obbligo a carico del consorzio di fare le spese per la manutenzione e conservazione degli argini di mano in mano che sarebbero ultimati, è un voler sostenere una cosa contraria all'evidenza; epperò io non posso menar buone le ragioni addotte per sostenere questa interpretazione. Quindi io credo che il Ministero prima di venire ad una decisione definitiva, circa il ripetere o non ripetere la somma spesa nella manutenzione delle arginature compiute, debba far esaminare, nell'interesse delle finanze dello Stato, la presente questione, e prendere all'uopo il parere de' suoi consiglieri; mi pare che la somma di 368,000 lire sia abbastanza ragguardevole per dover richiedere questo diligente esame per parte del Ministero, tanto più che questa spesa continuerà fintantochè l'intera opera sia ultimata.

E Dio sa quando lo sarà, perchè dalla stessa relazione dell'ingegnere Mosca risulta che le opere da farsi non sono ancora tutte contemplate nell'ultimo suo calcolo, ma si parla ancora dell'arginatura di diversi rivi che sboccano nell'Isère e nell'Arc; c'è il buonifico dei terreni, c'è la spesa per la manutenzione di queste arginature che, secondo l'avviso del Ministero, dovrebbe essere a carico dello Stato fino a che non siano totalmente compiute.

In oltre vi sono altre condizioni contenute in quel decreto del 1845, onerose per i comuni e per i privati, e che non furono finora adempite. Il Governo calcolava sopra circa tre milioni che doveva ricavare dalla quota dei comuni e dei privati, ma finora non si sono riscosse che lire 570,000, cosicchè rimarrebbero ancora a riscuotersi lire 2,430,000; e notisi che nel decreto stesso del 1845 si è già concessa una *mora* di 15 anni pel pagamento di questa quota! È bensì vero che questa *mora* non è ancora spirata, ma tuttavia una buona parte è già scaduta, e non si è ancora ritirata che la somma di sopra citata.

Non è già mia intenzione di obbligare questi comuni e questi particolari a pagare *nunc et illico* questa quota, ma voglio almeno mettere in avvertenza il Governo che i sacrifici che si fanno per queste opere sono già assai ragguardevoli, senza che se ne vogliano ancora aggiungere degli altri, i quali si potrebbero risparmiare, stando semplicemente al disposto dell'editto del 1845.

Io non farò una formale proposta a questo riguardo; ma spero che il Ministero prenderà in considerazione questo punto prima di prendere una risoluzione definitiva.

Non ho poi più nulla a rispondere in quanto agli emendamenti del progetto della Commissione, perchè parmi che essa stessa ne sia rinvenuta, ed abbia accettata la modificazione che io ho suggerito, dimodochè non vi sarebbe altro che a mettere ai voti l'articolo come fu da me modificato col consenso della stessa Commissione.

CARQUET. L'honorable monsieur Lanza a posé deux questions. Dans l'une il demande que le Gouvernement examine s'il y a lieu à révoquer contre le *consortium* établi pour l'entretien des digues de l'Isère, les frais d'entretien s'élevant à près de 300,000 francs, que le Gouvernement a supportés depuis 1845. A cela il serait facile de répondre que le *consortium* ne pouvait être débiteur, puisqu'il n'existait pas; il n'a été constitué définitivement, et pour l'avenir seulement, que par la loi 25 mai 1853. Les patentes du 20 mai 1845 ne l'avaient point établi, ainsi que cela vient d'être expliqué, elles avaient seulement dit qu'il serait pourvu à cet objet par une disposition législative ultérieure.

En second lieu, le *consortium* répondrait que, non-seulement il n'existait pas, mais que si même il existait, le diguement devait, aux termes de la loi, lui être consigné, c'est-à-dire livré par une réception régulière, qu'avant d'assumer les frais d'entretien, il était le cas de s'assurer si les travaux étaient achevés.

Mais je passe; car l'honorable monsieur Lanza paraît renoncer à cette question, et ne pas insister à ce que les provinces et les communes formant le *consortium*, remboursent les dépenses déjà soldées.

Seulement, il tient à constater que l'Etat leur a fait un avantage considérable, s'élevant à quelques sommes de mille francs, en les déchargeant des frais d'entretien. Mais, ici, il n'y a qu'une partie intéressée qui parle, c'est principalement l'Etat qui défend ses intérêts dans cette Chambre. Or le *consortium* prétend être lésé lui-même; il croit que son établissement est prématuré; il croit que certaines dépenses, faussement qualifiées dépenses d'entretien, ne sont pas encore à sa charge et devraient rester à celle de l'Etat.

En effet, d'après les lettres patentes de 1845, l'établissement des digues était pris au compte des royales finances, qui assumaient l'actif et le passif de l'entreprise jusqu'à son achèvement.

Une fois les digues achevées, leur entretien devait immédiatement, mais seulement alors, passer à la charge des communes et des provinces. Eh bien! celle-ci prétendent que les digues ne sont pas achevées; premièrement, parce qu'elles ne sont pas construites dans tout leur parcours. J'abandonne cette première considération qui peut laisser quelques doutes, d'après les termes de l'article 8 des royales patentes que vient de lire monsieur Lanza. Les communes et les provinces prétendent, en second lieu, et là est le point important du débat, que l'établissement mêmes des tronçons de digues, dont l'entretien passe à leur charge, n'est pas complet.

De fait, il a été procédé au diguement de l'Isère et de l'Arc d'une manière toute particulière et non pas en conformité de certaines règles communément reçues en pareils cas. En général, une digue n'est sensée être achevée que lorsqu'elle est arrivée à son niveau, lorsque les mètres cubes de maçonnerie, indiqués dans le devis, sont à peu près complets, lorsque les assises sont régulières et reposent sur leurs fondations, conformément au projet. Ce n'est pas ainsi que les choses se sont passées dans le diguement dont il est ici question. L'on faisait une simple jetée de blocs sur le tracé des digues; or, il est aisé de comprendre qu'une jetée irrégulière de pierres, faite sur un sol mouvant, ne pouvait pas être considérée pour une digue. L'endigement n'existera que par une suite de jetées successives, lorsque les blocs reposeront sur un sol suffisamment résistant.

En effet, par sa nature même, une digue doit avoir un caractère de durée et de solidité permanente; par conséquent, suivant le mode adopté pour les digues de l'Isère, ces

digues ne pouvaient être construites que par des chargements successifs, et ce sont précisément ces chargements successifs, nécessaires à l'achèvement des digues, qui ont été présentés comme dépense d'entretien.

L'opinion de M. l'ingénieur chef mérite, sans doute, beaucoup de considération; mais ce fonctionnaire présente l'une des parties intéressées, c'est-à-dire le Gouvernement, et c'était, peut-être, de sa part, une précaution oratoire, bonne, en 1853, pour faire accepter plus facilement le *consortium*, en donnant à croire aux communes et aux provinces qu'on leur ferait une faveur.

De fait, cependant, on les a mises dans une position tout à fait désavantageuse, puisque, dès le 1^{er} janvier 1854, on les a chargées de la conservation de certains tronçons de digues, que le *consortium* prétend, peut être à tort, mais enfin qu'il prétend ne pas être encore achevées, malgré l'engagement pris par les finances.

Sous ce rapport, je crois que l'Etat ne peut se vanter d'avoir fait des avantages au *consortium*, et qu'il aurait, peut-être, des réclamations à faire.

CAVOUR, *presidente del Consiglio e ministro delle finanze.* L'onorevole Carquet avvertiva che non si potrebbe ripetere dal consorzio creato colla legge 25 maggio 1853 la spesa fatta negli esercizi precedenti, perchè il consorzio non esisteva quando queste spese furono fatte.

Diffatti la legge del 25 maggio che ha instituito questo consorzio dice: « Il consorzio prescritto dalle LL. PP. del 20 maggio 1845 per la conservazione degli argini dell'Isère e dell'Arc, e per l'effetto previsto dalle RR. PP., ecc. » ma quella legge evidentemente non poté porre a carico del consorzio che si è attuato il 1^o gennaio 1854 le spese fatte negli anni 1850, 1851 e 1852.

MICHELINI G. B. E perchè no?

CAVOUR, *presidente del Consiglio e ministro delle finanze.* Perchè non esisteva.

Io non mi faccio ad esaminare se si è fatto bene o male a non istituire quel consorzio, anzi ho fatto avvertire che qualora nel 1849 e nel 1850 i ministri non fossero stati sovraccarichi di altri affari, probabilmente fin d'allora avrebbero attivata questa formazione del consorzio; ma poichè non si è instituito, evidentemente non si possono porre a carico di quel consorzio spese che sono state fatte in suo contraddittorio, spese che furono consumate prima che gli argini gli fossero consegnati, spese nelle quali non hanno potuto avere ingerenza di sorta.

Dopo avere risposto al deputato Lanza, debbo fare alcune repliche in senso contrario all'onorevole Carquet.

È vero che il consorzio costituito in virtù della legge sopra accennata, lungi dal riputarsi favorito, muove anzi gravi lagnanze. Diffatti esso protesta di non volere assumere la conservazione dell'arginatura sinchè questa non sia ultimata. Sebbene su tal punto, a parer mio, abbiano torto, perchè l'articolo 8 di cui diede lettura l'onorevole Lanza, dicendo che gli argini saranno consegnati al consorzio di mano in mano che saranno costrutti, l'obbligo della manutenzione, non è più a carico degli impresari. Il consorzio afferma anche che lo Stato non concorre a tali opere per una quota bastevole; ed anche a tale proposito ha torto, perchè lo Stato non ha altro interesse in questi lavori che come proprietario della strada che corre lungo l'Arc e l'Isère. In sostanza il consorzio si crede assai gravato per varie altre ragioni che stimo inutile di riferire ora alla Camera. Quindi io son lieto che il deputato Lanza abbia sollevato la presente questione, perchè in tal guisa apparirà che, a parere di parecchi mem-

bri di questa Camera, la provincia ed i comuni a cui si accenna furono favoriti nel senso che il consorzio, il quale si sarebbe potuto formare legalmente nel 1848 e nel 1849, non fu costituito che nel 1855. Tale circostanza varrà, spero, a rendere quei comuni più facili a pagare quella somma che fu loro imposta in virtù di questa legge.

PRESIDENTE. Il deputato Di Revel ha la parola.

DI REVEL. Io intendo di dare alcune spiegazioni sulla questione che si è agitata, le quali forse gioveranno a scioglierla più facilmente.

Credo tanto più di dover dare queste spiegazioni in quanto che avendo avuto non piccola parte nell'emanazione delle lettere patenti del 20 maggio 1845 che posero a carico dello Stato le spese concernenti l'ultimazione delle arginature dell'Arc e dell'Isère, mi discolperò almeno della taccia che indirettamente mi verrebbe di non avere a tempo formato il consorzio per la manutenzione delle arginature medesime.

A quest'oggetto giova ritenere che l'idea dell'arginamento dell'Arc e dell'Isère risale all'anno 1826, che nel 1827 emanò una disposizione per cui era statuito che l'Arc e l'Isère sarebbero arginati mercè il concorso del Governo per un milione, ripartito in dieci anni, e delle provincie, dei comuni, e dei particolari per le quote loro fissate in ragione del maggiore o minore interesse che avevano nell'arginamento di questi due fiumi. Allora fu istituita una Commissione la quale doveva presiedere a queste operazioni, ma non era semplicemente una Commissione amministrativa, era ad un tempo una Commissione giudiziaria, la quale, non solo statuiva in via economica, ma pronunziava altresì in via giudiziaria su tutte le contestazioni che potevano insorgere.

Come accade di queste sorta di Commissioni, le quali non hanno una responsabilità diretta, ma sono composte o di membri nati, o di membri aggiuntivi senza una sufficiente cognizione di causa, questa Commissione non si preoccupò d'altro che di fare eseguire le opere, a misura dei progetti che le venivano presentati, i quali, a quanto credo, non erano nemmeno comunicati al Consiglio permanente d'acque e strade, e perciò non sufficientemente studiati e coordinati fra di essi, e senza relazione colle somme disponibili, cosicchè nel corso di dieci anni, spese tutta la somma che era stabilita per l'operazione intera, e si trovò a capo del danaro senza essere a capo del lavoro. Quindi nascevano reclami immensi, sia per parte dei proprietari che per effetto dell'opera vedevano le loro proprietà danneggiate, sia per parte di quelli che, sebbene avessero soddisfatto alla loro tangente di contributo non erano tuttavia riparati, sia poi, e più specialmente, per parte di quelli cui per effetto dello stagnamento delle acque ne provenivano i miasmi pestilenziali per cui era universale il lamento in quelle valli che la mortalità per cagione delle febbri dominanti fosse cresciuta in un modo tremendo.

Come fare ad andare avanti? La Commissione che aveva l'amministrazione di quest'opera non possedeva più un soldo da riscuotere, e l'operazione era appena alla metà. Si fu in allora, credo nel 1841 o nel 1842, che si fece un secondo progetto di riparto per la somma rimanente a spendersi, la quale, se non isbaglio, constava di più milioni, e doveva essere pagata nel corso di tre anni. Ma la somma era così ingente, e la possibilità dei comuni, dei privati e delle provincie così poco in armonia con quella spesa, che l'affare non procedeva.

Intanto continui stringenti, e dirò giustificati, essendo i lamenti che nascevano da questo ritardo, il Re Carlo Alberto

si dispose ad emanare le lettere patenti del 20 maggio 1845, colle quali fu stabilito di procedere a conto e cura dello Stato all'ultimazione di quell'opera; e perchè coloro che dovevano sopportare la spesa la potessero pagare, fu ordinato di ripartire in 13 anni quello che sarebbe dovuto pagare in tre. In tal maniera il Governo, siccome risulta dalle patenti predette, si pose a luogo e vece del preesistente consorzio, dichiarando nel tempo stesso non volerne avere profitto, cosicchè, se ultimata l'opera, e prelevato un modico interesse per le somme che avesse anticipate, rimanesse ancora qualche profitto, questo dovesse andare a beneficio dei concorrenti alla formazione dell'opera; che se poi, al contrario, vi avesse perdita, l'avrebbe sopportata. Ma, siccome già fu notato da alcuni oratori, la somma con cui si doveva far fronte alle spese nell'ultimazione di questi argini non constava unicamente del prodotto delle quote degli interessati, ossia dei proprietari, dei comuni e delle provincie, ma figurava in essa altresì quella che si sarebbe ricavata dalla vendita dei terreni, che mercè l'arginamento del fiume sarebbero rimasti disponibili.

Ora, questi terreni che potevano coprire in gran parte la spesa, se venivano bonificati, non avrebbero avuto nessun valore se rimanevano ghiaiosi come si trovavano.

Quindi, se è vero che le patenti del 1845 stabilirono che, a misura che le opere di arginamento sarebbero ultimate, cesserebbe per gli intraprenditori l'obbligo della loro manutenzione, e si stabilirebbe un consorzio per il successivo loro mantenimento a suo carico, giova però notare che l'operazione non fu condotta simultaneamente; che molte porzioni di argini furono eseguite da appaltatori, i quali non avevano altro obbligo che di fare un'arginatura in terra, e di guarentirla con un dato numero di metri cubici di massi di pietra.

Costoro quando avevano ultimate le loro opere, intendevano di essere liberati ed esonerati dal sottostare al danno degli *affaillemens*, ossia dell'abbassamento dei massi, a misura che le acque li affondavano.

Quindi è che costoro, in faccia all'amministrazione, avevano bensì compiuta la loro opera, mentre in faccia a chi ne dovesse assumere la manutenzione non si poteva dirne altrettanto, dacchè gli argini abbisognando di nuovi ricarichi di massi di pietra non potevano dirsi ultimati.

Per l'opposto v'era un altro impresario della maggior parte dell'arginamento (e credo fosse il signor Chiron), il quale si era assunto l'incarico di costruire questi argini, mediante un prezzo determinato, in ragione di un tanto per metro corrente, e di mantenerli durante dieci anni dopo che le acque sarebbero immesse contro i medesimi.

Qui vi erano adunque due specie di contratti, uno fatto a prezzo determinato, per un determinato numero di metri cubi di terra posti lungo gli argini, e l'altro che non aveva determinazione riguardo alle quantità dei metri cubici che si dovessero collocare lungo gli argini, ma secondo il quale questi argini si dovevano mantenere anche dieci anni dopo che le acque sarebbero state immesse contro gli argini stessi.

Come adunque poteva il Governo, almeno nei primi anni, in cui assumeva a suo rischio e spesa l'ultimazione di questi argini, appunto perchè gli interessati nei medesimi non avevano modo di pagare le loro quote; come, dico, poteva fin d'allora stabilire, che la manutenzione dei medesimi sarebbe caduta a carico di questo stesso consorzio, il quale poi non esisteva più dal momento che il Governo aveva assunto a suo rischio (perchè realmente i rischi erano tutti per lui) l'ultimazione di questi argini?

Che nel progredire del tempo fosse venuta l'occasione di mettere in esecuzione il procedimento relativo alla formazione del consorzio, io non andrò ad indagarlo; a me basta mostrare alla Camera che questo stabilimento di consorzio, sebbene prescritto instituirsi a misura che gli argini si sarebbero ultimati, non poteva fin d'allora stabilirsi, e neppure per alcuni anni successivi.

Se poi vi sia ragione a ripetere verso il consorzio, che non ebbe esistenza che dal primo gennaio 1854, le spese che furono fatte dal Governo in favore di esso consorzio, che ancora non esisteva, io credo che questa sia una questione in fuori della competenza della Camera, inquantochè è una questione legale, che può essere esperita avanti ai tribunali, se, dopo che il ministro delle finanze avrà consultato il consigliere legale della Corona, verrà a risultare che ci sia un fondamento di ragione per poterla esperire.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Michelini Giambattista.

MICHELINI G. B. L'onorevole preopinante ha spiegati i motivi per cui il consorzio non si è stabilito così presto come sarebbe stato a desiderarsi.

Io non esaminerò questi motivi; mi limiterò solo a dire che in qualunque tempo siasi stabilito il consorzio, il Governo non deve pagare da sé solo tutte le spese di conservazione e di manutenzione.

Diffatti l'articolo 8 delle regie patenti del 20 marzo 1845 prescrive chiaramente che tali spese debbono passare dagli impresari al consorzio, di modo che appena non vi sono più tenuti gli impresari, subito siano sopportate dal consorzio. Questo mi sembra giustissimo, perchè le opere di cui si tratta tornando utili ai vari membri del consorzio, non sarebbe giusto che un membro solo sopportasse una parte della spesa.

Ma questo non è finora accaduto. Perchè il consorzio non è stato stabilito, il Governo ha provveduto del proprio alle spese di manutenzione. Contro la giustissima domanda del mio amico il deputato Lanza, che il Governo si faccia rimborsare di tali spese, l'onorevole presidente del Consiglio allega che non poteva essere tenuto a pagare un consorzio il quale non esisteva.

Io replico che se non esisteva il consorzio esistevano gli elementi, dai quali è stato poscia formato, cioè i comuni e le provincie; e questo è l'essenziale, perchè i consorzi non sono necessari se non pel ripartimento della spesa.

Accade diffatti continuamente che a carico di consorzi si ripartiscano spese fatte prima del loro stabilimento: e perchè? Perchè per tale ripartizione militano gli stessi motivi che per le spese posteriori. Quindi opino essere dovere del ministro delle finanze il farsi rimborsare dai comuni e dalle provincie componenti il consorzio la quota che loro spetta delle spese di manutenzione che sono state anticipate dal Governo.

Del resto, come avvertiva l'onorevole Di Revel sul fine del suo discorso, questa è questione legale, la quale deve in fine dei conti essere decisa dai tribunali. Epperò, sebbene io porti ferma opinione che il Governo ha diritto di farsi rimborsare quelle spese, credo tuttavia doversi la Camera limitare ad invitare l'onorevole ministro delle finanze di non porre in non cale questo grave interesse dell'erario nazionale, facendo i passi necessari onde l'erario sia rimborsato di quella parte di spesa che sarebbe toccata agli altri membri del consorzio, ove questo fosse stabilito subito dopo l'ultimaazione delle opere, affinchè si dia piena esecuzione all'articolo 8 delle patenti del 1845 come giustizia richiede.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze.

Io posso assicurare la Camera che anche quella questione è stata esaminata dal Consiglio di Stato; e poichè sono spinto su questo terreno, debbo inoltre dire che il Consiglio di Stato diede voto favorevole alla costituzione del consorzio, ma non con effetto retroattivo, e che il Congresso permanente si pronunciò con un voto contrario. Malgrado il voto del Congresso permanente, il Ministero ha fatto preparare il progetto di consorzio, e lo ha sottoposto alla Camera. Il Congresso permanente credeva che il consorzio non fosse tenuto ad alcuna spesa se non ad opera compiuta. Il Congresso permanente, a parer mio, è caduto in errore, ma ciò basta a dimostrare all'onorevole preopinante che la questione è stata esaminata dai consultori del Governo, cioè dal Consiglio di Stato e dal Congresso permanente; epperò io non crederei di poter andare più oltre, tanto più che era questa una questione da esaminarsi e da decidersi prima della legge, ma non dopo che la legge ha istituito il consorzio ad epoca determinata. Mi pare evidente che se si volessero imporre a questo consorzio spese fatte prima della sua costituzione, si farebbe una cosa contraria all'equità e alla giustizia.

DE VIRY. Je crois que toutes ces discussions roulent en grande partie sur un équivoque. Il faut savoir que les digues de l'Isère et de l'Arc ont été faites de deux manières; une partie a été faite à économie, l'autre partie a été donnée à tant le mètre à l'entrepreneur Chiron. La partie faite à économie a été remise pour l'entretien au *consortium*; mais la partie qui a été exécutée à prix fait n'est pas encore terminée, et par les lettres patentes qui accordent cette entreprise, notez bien que l'entrepreneur doit encore être chargé pendant 10 années consécutives des frais de la manutention après l'achèvement total des travaux concédés. Or, c'est ce qui n'est pas encore fait. Cette partie-là n'est pas achevée, et comment voulez-vous donc mettre à la charge du *consortium* une chose qui n'est pas faite? Cela serait évidemment en dehors des stipulations des lettres patentes du 20 mai.

Que les parties faites à économie soient à la charge du *consortium*, cela pourra se décider lorsqu'il y aura eu réception de l'œuvre, et je ne doute pas qu'il ne surgisse même sur ce point quelque difficulté lorsqu'on en sera au point de procéder à l'expertise nécessaire pour cela. Mais retenez bien encore que cette partie même de la digue n'est pas encore achevée; dès lors, comment charger le *consortium* de son entretien? Ce serait tout à fait en dehors de l'esprit de la loi.

En résumé, MM., l'entretien mis à la charge du *consortium* ne peut regarder que la première partie de la digue, en tant cependant qu'elle sera complètement achevée, mais jamais celle accordée à l'entreprise Chiron, et cela pour ne pas violer les lettres patentes de 1845. Quant à ce qui concerne la digue de l'Arc, rappelez-vous bien, que le Gouvernement en profite, puisqu'elle sert de chaussée à la route royale et qu'on ne peut en aucun cas la mettre entièrement à la charge du *consortium*.

Ces explications suffiront, je l'espère, pour faire bien comprendre la question et la rétablir sur son vrai terrain.

LANZA. Domando la parola.

Voci al centro. Ai voti! ai voti!

LANZA. Vorrei solamente rispondere due parole all'ultima considerazione messa in campo dall'onorevole preopinante, che non conviene lasciar passare inosservata, perchè parrebbe che una discussione, la quale dura da due o tre ore, non si sia mai raggirata che sopra un equivoco.

Io domando perdono all'onorevole De Viry, ma non credo

che ci sia equivoco; la discussione fu basata su fatti positivi, su articoli di legge che non si possono variare.

Sta o non sta in fatto che l'arginatura dell'Arc era ultimata nel 1845? Io mi attengo al perito che ha fatto gli ultimi studi; egli dice che in quell'anno l'arginamento dell'Arc era ultimato. Ora, se l'arginamento era terminato, a carico di chi doveva cadere la manutenzione a tenore dell'articolo 8 delle lettere patenti 20 maggio 1845?

Quest'articolo lo meditano pur bene, e non troveranno mai che possa dire doversi tale spesa porre a carico dello Stato e non del consorzio. Non sta dunque l'equivoco messo innanzi dall'onorevole De Viry.

Qui viene poi la questione legale, cioè che non poteva il consorzio essere obbligato, mentre non esisteva; e anch'io credo col signor ministro che questa questione sia inutile volerla decidere nella Camera, perchè entreremmo in un terreno affatto legale, e che bisogna lasciarla ai magistrati; però dichiaro, quantunque nè magistrato nè legale, che mi pare non possa accettarsi la questione su questo terreno.

Secondo le lettere patenti del 1845 i comuni sono obbligati ad una parte della spesa, ed il consorzio non è chiamato che a ripartire le quote fra gl'interessati ed a sorvegliare le spese di manutenzione; ma chi realmente deve sopportare la spesa sono i comuni, a beneficio di cui si eseguiscano queste opere; parte di queste opere erano già ultimate fino dal 1845, come, ad esempio, l'arginamento dell'Arc; la spesa dunque per la sua manutenzione d'allora in poi dovrebbe essere a carico dei comuni interessati che dovevano formare il consorzio, fosse questo o non fosse costituito, perchè riflettasi che il carico era ed è dei comuni interessati, ed il consorzio non era che un modo per effettuare la spesa di manutenzione, ma non un ente morale che dovesse sopportarla.

Ma io non voglio prostrarre oltre questa discussione, ripetendo quanto già dissi, che spetterebbe poi al tribunale il decidere la questione qualora volesse il Governo trattarla; ma pur troppo che il Ministero non è disposto a trattarla in questo senso, e pare invece che voglia addossare allo Stato queste spese, e tutte le altre successive per la manutenzione delle arginature dei torrenti sino ad opera compiuta. La Camera ed il paese giudicheranno se il Governo in tal modo tuteli abbastanza gl'interessi generali dello Stato.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Domando la parola per dare una sola spiegazione.

Per il passato il Governo crede che non si possa imporre a carico dei comuni le spese di manutenzione, ma è bene avvertire che per l'avvenire il Governo non avrà più nulla a spendere, giacchè gli argini fatti che formarono l'oggetto della primitiva impresa sono a carico del consorzio, gli argini che si stanno costruendo sono a spese dell'impresario, cosicchè d'ora in poi il Governo non avrà nessun dispendio per la manutenzione.

Valga questo almeno a tranquillare la Camera sullo stato della questione che ora si ventila.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, pongo ai voti l'articolo 1 come fu emendato:

« È autorizzata una maggiore spesa di lire ottocento ventiquattro mila duecento sessant'una e centesimi trenta, occorrenti per compiere l'arginamento dell'Isère e dell'Arc a mente della legge 20 maggio 1845. »

(È approvato.)

« Art. 2. Tale spesa sarà iscritta sui bilanci passivi del Ministero delle finanze, e ripartita fra gli anni mille ottocento

cinquantaquattro, mille ottocento cinquantacinque e mille ottocento cinquantasei come infra:

Anni 1854	L. 500,000 »
» 1855	» 500,000 »
» 1856	» 224,261 50
Totale	L. 824,261 50

Lo pongo ai voti.

(È approvato.)

Si passa ora allo squittinio segreto sul complesso della legge.

Risultamento della votazione:

Votanti	117
Maggioranza	59
Voti favorevoli	77
Voti contrari	40

(La Camera approva.)

RELAZIONE DI PETIZIONI.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca relazione di petizioni.

Invito alla ringhiera il commissario dell'ufficio I.

CROSA, relatore. Colla petizione 5105 il signor Bernardino Tuerano, di Mondovì, ricorre in senso identico e per lo stesso effetto di cui già ebbe la Camera ad occuparsi in sua seduta del 20 febbraio 1849 quando veniva riferita la petizione n° 594.

La Commissione di cui era relatore l'onorevole Gioachino Valerio opinava per l'ordine del giorno, ma in senso contrario avendo deliberato la Camera, cioè coll'invio al ministro di finanze e di grazia e giustizia.

La Commissione vostra esprimendo il voto come queste pratiche abbiano un provvedimento, onde non rimanga illuso il provvido diritto di petizione, opina doversi inviare ai precitati dicasteri di grazia e giustizia e finanze.

(La Camera approva.)

Petizione 5219. Gabrioli Francesco, da Crescentino, residente a Salussola, espone con questo suo memoriale che nella età di 59 anni, malgrado i suoi servizi prestati, tanto a pro del Governo, come militare, quanto altrimenti nell'esercizio daziario e forestale, venne dal comune di Salussola licenziato dall'impiego di guardia forestale. Dice che tale fatto successe per vessazioni dell'ispezione del circondario d'Ivrea.

La vostra Commissione riconoscendo non poter entrare nella disamina ed apprezzamento dei fatti che succedono tra i comuni ed i loro impiegati, e sulla considerazione principale che nell'articolo 116 della legge comunale viene data ai municipi la libera disponibilità della scelta e nomina dei loro funzionari, perciò vi propone di passare all'ordine del giorno.

(La Camera approva.)

Petizione 5156. Bosio Vincenzo e Cavaletto Giacomo espongono che la città di Torino ha deliberato di circondarsi di un muro di cinta onde proteggere l'esazione del dazio comunale. Con questo fatto essi credono essere lesi i diritti di coloro che posseggono cascine, stabilimenti e simili, giacchè questi proprietari soffrirebbero il gravame d'essere nel perimetro daziario senza godere i benefici dell'illuminazione, i selciati delle strade ed altri agi propri dell'interno della capitale.

TORNATA DEL 9 FEBBRAIO 1854

Espongono altresì che sotto colore di cinta daziaria il municipio torinese nasconde il pensiero di formarne un munimento militare.

In questo stato di cose la Commissione crede non doversi occupare dell'esposta idea di munimento militare, ritenute le esigue proporzioni che le risulta avere quest'opera, e considerando come ai municipi sia libero di provvedere ai propri interessi come meglio credono, e che se i petenti possono presentemente soffrire qualche disagio, questo loro viene grandemente ricompensato da molti vantaggi che ne sono conseguenti; considerando ancora che la Camera non sarebbe competente a giudicare degli interessi dei terzi quando le norme delle leggi vigenti ne tutelano i rispettivi diritti, perciò all'unanimità vi propone l'ordine del giorno.

(La Camera approva.)

BOTTA. Prima di proseguire nella relazione di petizioni, chiederei se siamo in numero, e se non lo siamo propongo si faccia l'appello nominale, e quindi si sciolga la seduta.

PRESIDENTE. Si riconoscerà se la Camera è in numero.

(Risultando che la Camera non si trova in numero, si procede all'appello nominale, dal quale risultano assenti i seguenti deputati):

Agnès — Asproni — Avondo — Balbi — Barberi — Belli — Benso — Berti — Bertoldi — Bersezio — Blanc Maurizio — Borella — Brunet — Brunier — Cabella — Cambieri — Campana — Cantara — Carta — Cassinis — Cattaneo — Chapperon — Chiò — Cobianchi — Colli — Cornero — Cossato — D'Alberti — Decastro — Deforesta — Delfino — Demartinel — Durando — Falqui-Pes — Fara — Galvagno — Garibaldi — Genina — Gerbore — Giovanola — Graffigna — Grixoni — Jacquier — Malan — Marongiu — Martinet — Mautino — Melegari — Mellana — Mezzena — Miglietti — Mongellaz — Pescatore — Petitti — Picinelli — Ponza di San Martino — Rattazzi — Ravina — Riccardi Carlo — Sanna-Sanna — Sanguinetti — Sineo — Tecchio — Turchi — Valerio — Zirio.

Non essendovi in pronto alcun lavoro, i signori deputati saranno avvisati a domicilio per la prima seduta.

La seduta è levata alle ore 4.

TORNATA DEL 14 FEBBRAIO 1854

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE BON-COMPAGNI.

SOMMARIO. *Relazione sui seguenti progetti di legge: 1° Modificazioni alla legge sulla guardia nazionale; 2° Cessione di terreni alla città di Torino per giardini pubblici; 3° Concessione di una strada ferrata da Biella a Santhià; 4° Privativa del peso sottile nel porto franco di Genova; 5° Diminuzione del canone gabellario — Lettera del ministro dei lavori pubblici — Omaggi — Annullamento dell'elezione del collegio 4° di Cagliari, e approvazione di quella del collegio di Rivoli — Votazione ed approvazione del progetto di legge per la concessione di una ferrovia da Biella a Santhià — Discussione del progetto di legge per modificazioni alla legge sulla guardia nazionale — Opposizioni del ministro dell'interno all'emendamento della Commissione — Emendamento del deputato Mellana — Osservazioni dei deputati Michelini G. B., Spinola D., Quaglia, Depretis, Borella, Mantelli relatore, Barbier, Notta e Avigdor — Presentazione di progetti di legge del ministro delle finanze per crediti supplementari ai bilanci 1851, 52 e 53, e per l'approvazione di una spesa fatta pel tronco da Quarto a Solero — Mozione del deputato Colli — Presentazione di un progetto di legge del ministro della guerra sul reclutamento dell'esercito — Presentazione di un altro del ministro dell'interno per disposizioni provvisorie sulla pubblica sicurezza — Segue la discussione suddetta — Nuove osservazioni del deputato Mellana — Spiegazioni del deputato Barbier — Osservazioni dei deputati Saracco, Bottone e Mantelli.*

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

CAVALLINI, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente ed espone il seguente sunto delle petizioni ultimamente presentate alla Camera.

5287. Il sindaco della città di Genova, a nome di quel Consiglio delegato, rassegna alla Camera alcune considerazioni affinché colla legge proposta dal Ministero per diminuzione temporaria dell'imposta gabellaria venga apportata una forte riduzione alla quota assegnata a quel comune per canone delle gabelle accensate.

5288. La corporazione israelitica della città d'Asti presenta alcuni riflessi in appoggio del progetto di legge presentato alla Camera dal ministro dell'interno concernente la costituzione delle università israelitiche.

5289. La corporazione israelitica di Biella trasmette una petizione conforme alla precedente.

5290. I maggiori dei battaglioni mandamentali della provincia di Biella, ritenendo che la guardia nazionale non può corrispondere pienamente a quell'eminente scopo a cui è chiamata se nella legge organica del 4 marzo 1848 non ven-