

TORNATA DEL 17 MARZO 1855

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE DOTTORE GIOVANNI LANZA.

SOMMARIO. *Appello nominale — Seguito della discussione generale del progetto di legge per una nuova classificazione di strade in terraferma — Considerazioni dei deputati Mazza P. e Roberti — Congedo — Omaggi — Discorso del deputato Despine, e sue proposizioni — Vi si oppone il ministro dei lavori pubblici — Riclami dei deputati Barbier e Chenal — Approvazione della questione pregiudiziale opposta dal ministro dei lavori pubblici alla proposta del deputato Despine — Presentazione di tre progetti di legge del ministro della guerra: per modificazioni alle disposizioni sull'avanzamento militare; per provvedimenti relativi ai farmacisti ed ai medici addetti al corpo di spedizione; e per disposizioni concernenti i renitenti alla leva militare.*

La seduta è aperta alle ore 4 1/2 pomeridiane.

CAVALLINI, segretario, dà lettura del processo verbale della precedente tornata ed espone il seguente sunto di petizioni:

5864. Chiarle Giovanni consigliere comunale di Dogliani, tanto in nome proprio che a nome di quell'amministrazione comunale in appoggio alla petizione stata sporta intorno alla strada da Torino a Savona, presenta la relazione del geometra Schellino coi tipi e calcoli relativi aggiungendo altre osservazioni alle già esposte in detta petizione.

5865. Il municipio di Castelnuovo d'Asti ricorre alla Camera per ottenere che la strada che da detto luogo tende alla città di Chieri e quindi alla capitale venga classificata fra le provinciali.

PRESIDENTE. La Camera non essendo in numero, anche oggi si farà l'appello nominale per stamparlo nella gazzetta ufficiale di dopodomani.

(Si procede all'appello.) (1).

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE GENERALE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE DI TERRAFERMA.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta il seguito della discussione generale sul progetto di legge per modificazioni alla classificazione delle strade di terraferma.

(1) L'elenco dei deputati assenti, stampato nella *Gazzetta Piemontese* del 19 marzo 1855, è il seguente: Agnès, Airenti, Annoni, Arcais, Arrigo, Avigdor, Avondo, Balbi, Beldi, Bersezio, Bianchetti, Blanc, Bo, Bolmida, Botta, Boyd, Brofferio, Brunati, Buraggi, Cabella, Cadorna R., Cambieri, Campana, Cantara, Carta, Casaretto, Cassinis, Castelli, Cavour C., Cavour G., Chapperon, Cobianchi, Colli, Correnti, Costa di Beauregard, Daziani, Decastro, Delfino, Delitala, Demartinel Durazzo, Falqui-Pes, Fara, Ferracciù, Gallisai, Galvagno, Garibaldi, Gastinelli, Genina, Ghigliani, Gianoglio, Gilardini, Girod, Graffigna, Grixoni, Guglianetti, Jacquier, La Marmora, Malan, Mantelli, Mari, Martin, Mazza A., Mellana, Mezzena, Mongellaz, Musso, Notta, Pallavicini F., Pareto, Pescatore, Pettiti, Piacenza, Polleri, Pugioni, Rattazzi, Ravina, Riccardi E., Ricci, Robecchi, Rossi, Roux-Vollon, Salmour, Sanguinetti, Sanna-Sanna, Sauli, Scano, Serra C., Spinola D., Sulis, Tecchio, Tola A., Tola P., Tuveri, Valerio, Vitelli, Zirio.

Il deputato Mazza Pietro ha facoltà di parlare.

MAZZA P. Il discorso con cui l'onorevole ministro dei lavori pubblici prelude ieri alla discussione generale sulla legge presente, non che il lungo dibattito che si fece sulla proposta pregiudiziale, renderanno più spedite le osservazioni che aveva in animo di sottoporre alla Camera.

Dirimpetto ai grandi progressi che si effettuarono in proposito in Francia ed in Lombardia, progressi che tanto ci ha magnificato il signor ministro dei lavori pubblici nella sua relazione, dirimpetto alle grandi variazioni nei trasporti delle merci, e in generale nel commercio, provenute dallo stabilimento delle nostre ferrovie, la Commissione, proponendovi giustamente un più efficace ed energico rimedio allo stato presente di cose che quello proposto dal Ministero, scriveva alla pagina 2 della sua relazione le seguenti parole:

« Altro deve adunque in oggi essere il criterio della classificazione delle strade che quello su cui è fondato il regolamento del 1817. Non più la immediata loro direzione all'estero, il commercio marittimo o coll'estero, le relazioni militari debbono essere i soli ed esclusivi elementi per servire ad una giusta e razionale classificazione delle strade ed alla relativa competenza delle spese, ma sibbene il più o men diretto, il maggiore o minore vantaggio che lo Stato in generale, le provincie ed i comuni ritraggono dall'apertura e dalla manutenzione delle medesime.

« Questo più o meno diretto, maggiore o minore interesse, e la relativa ripartizione delle spese volendosi stabilire a priori con norme generali, ciò che sarà sempre da preferirsi, massime in un Governo costituzionale, onde antivenire alla possibilità d'illecite promesse o remunerazioni, non potrebbero meglio rappresentarsi che con ordine numerico, partendo dalla prima classe e seguitando fino alle strade private, gravate di servitù in favore del pubblico, con altrettante gradazioni quante bastino per rappresentare tutti i diversi gradi d'interesse generale e locale che ne risultano; ed attribuendo a ciascheduna classe il vicendevole concorso degli erari nazionale, provinciale e comunale in relazione al rispettivo grado di vantaggio rappresentato dal numero della classe. »

Con ragione si opponeva il ministro a questo principio che la Commissione vorrebbe attuare, osservando come, dal voler regolare la classificazione delle strade con tanta e

così minuta precisione, si entrerebbe in un labirinto inestricabile, in tale vespaio d'interessi da cui sarebbe molto difficile il trarsi fuori. Bisogna infatti per classificare giustamente le strade e ripartire, a norma di questa classificazione, il concorso con cui debbono nella loro costruzione e manutenzione intervenire i comuni, le provincie e lo Stato, partire da basi generali, ma insieme *concrete*, perchè altrimenti vi sarebbe pericolo di cadere nelle arbitrarie ripartizioni a forza appunto di volerne l'assoluta giustizia.

E però io credo che il signor ministro rispondesse acconciamente alla Commissione quando disse che converrebbe in generale ritenere le basi attuali, cioè distinguere le strade, come attualmente sono distinte dal regolamento del 1817, in strade provinciali, comunali e reali, secondochè l'elemento provinciale, o comunale, o nazionale vi prevalga eminentemente.

Ammetto, ripeto, questo principio del ministro, ma non sostengo però meno necessaria, per gli addotti motivi, una riforma organica nel nostro sistema stradale.

È vero, d'altra parte, che a questa riforma organica del sistema stradale dovrebbe precedere, innanzitutto, una riforma nella circoscrizione territoriale; imperocchè, chi riflette al modo di formazione successiva, storica delle nostre provincie, se per un lato conviene dire che le tendenze degli interessi generali e la naturale positura dei luoghi concorsero a formare l'associazione provinciale e comunale come attualmente esiste, per altro canto bisogna pur convenire che l'arbitrio e la cieca fortuna intervennero per una qualche parte nella formazione medesima. Quindi molte eterogeneità, molte anomalie esistono negli elementi ond'esse si compongono; quindi errori inevitabili nell'apprezzamento dei vantaggi che da certe e determinate strade le provincie, o i comuni, o lo Stato ritraggono, e delle norme da seguire per il loro concorso nelle spese delle medesime.

E qui mi cade in acconcio di osservare come, non meno che alla classificazione delle strade, la riforma organica territoriale sia pregiudiziale in certo modo alla riforma amministrativa e alla riforma giudiziaria. Alla riforma amministrativa, imperocchè, per quantunque siano giusti e solidi i principii che si vogliono applicare all'amministrazione, « tuttavia, se questi principii non sono applicati in un terreno conveniente, se non sono applicati secondochè vogliono le tendenze degli interessi e dei commerci reciproci delle provincie e dei comuni, » per quanto buoni, dico, siano questi principii, faranno sempre cattivissima prova.

Medesimamente, quanto alla riforma giudiziaria, è ovvio il riflettere che, quantunque si riformi l'organismo giudiziario in modo che la giustizia sia ottimamente ministrata dai diversi tribunali, tuttavia, se questa giustizia non sia insieme resa facile, accessibile, per quanto si può, alle parti contendenti con un buon organamento dei distretti giudiziari, non si avrà mai nei giudicati quella prontezza che è pur tanta parte, conviene confessarlo, della loro stessa bontà.

E, finalmente, quanto alle strade, se il diverso concorso delle provincie, dei comuni e dello Stato alla loro costruzione e manutenzione, si vuol commisurare al vantaggio che o lo Stato, o le provincie, o i comuni ricavano da esse, è indispensabile che si distruggano innanzitutto quelle eterogeneità, quelle anomalie che s'incontrano, come diceva, nell'attuale circoscrizione dei comuni e delle provincie. Imperocchè potrebbe benissimo darsi nella circoscrizione attuale (ed abbondano gli esempi, e forse ciascun deputato ne avrà in vista alcuni) che certe provincie siano così mal ordinate in fatto di territori che, mentre una parte di esse riceverà un gran-

dissimo frutto da una determinata strada provinciale, un'altra parte, pur notevole, non ne ritrarrà alcuno; eppure questa altra parte dovrà concorrere indebitamente, benchè legalmente, per la sua quota alla manutenzione di essa.

Evidentemente questi sconci, che io non fo che indicare, vogliono essere tolti di mezzo con una riforma organica. Confesso d'altra parte le difficoltà gravissime d'ogni maniera che attraversano quest'opera. L'ingegno però del signor ministro e la buona volontà, quando egli si voglia a questo proposito applicare, potrebbero certo trionfare di questi ostacoli.

Come che sia di questo, poichè la circoscrizione, che io dico pregiudiziale ad una riforma organica del sistema stradale, non si è fin adesso compita, intendo benissimo quanto si dice a pagina 15 della relazione ministeriale, che cioè gravi inconvenienti nascerebbero dal voler sovvertire un sistema da lungo tempo stabilito, e che funziona regolarmente. Intendo come il ministro siasi limitato a far diritto alle reclamazioni più ripetute, a riparare ai più gravi sconci dall'esperienza chiariti.

Nè per volere il meglio, io voglio recisamente combattere il bene. Solo mi duole a questo punto di entrare in lizza colla Commissione, molte proposte della quale, ove si adottassero, distruggerebbero anche il *buono* introdotto dal Ministero.

Distingue la Commissione il progetto di legge ministeriale in due parti: la prima con cui le strade parallele alle ferrovie, dal novero delle reali vengono portate nelle provinciali; la seconda con cui sono dichiarate reali alcune strade per interesse strategico, ed altre considerazioni, e con cui è creata una nuova categoria di strade mandamentali.

Approva la Commissione la prima parte; approva anche la seconda, quanto alle strade mandamentali, e la modifica quanto alle strade che, per varie considerazioni, vengono dichiarate reali in conformità dell'articolo 4. Sopprime poi ricisamente il disposto degli articoli 7, 8, 9, 10 ed 11.

Io consento colla Commissione circa la prima, e non credo mio compito di entrare nella discussione delle modificazioni che la Commissione propone all'articolo 4 del Ministero; ma combatto fin d'ora la soppressione che la Commissione propone dei succitati articoli.

La Camera conosce già la massima sancita dall'articolo 7 a cui si riferiscono gli altri susseguenti fino al 12. « Ogni città, dice il settimo articolo, ogni città, capoluogo di provincia, che non si trovi collocata sopra una delle strade dichiarate reali dalle regie patenti del 29 maggio 1817 o dall'articolo 4 della presente legge, nè si trovi in contatto di una stazione di strada ferrata già eseguita, o di cui sia accordata la concessione, dovrà essere provveduta di un braccio di strada reale che la metta in comunicazione colla rete generale delle strade ordinarie reali, o con quella delle strade ferrate già compiute, o che stanno per costruirsi o per concedersi. »

La Commissione non disconosce l'importanza di questa determinazione, riconosce anzi esplicitamente come sia grande ed utilissima opera, come sia del sommo interesse il rannodare alla capitale i vari capoluoghi delle provincie.

Ma primieramente osserva che « una modificazione così profonda, tanto conseguente al sistema del vigente regolamento, non potrebbe farsi per incidenza nella presente legge. »

Fu già fin da ieri osservato alla Commissione come sia troppo meschino il compito che essa vorrebbe attribuire alla Camera riducendo e limitando quasi la stessa alla interpretazione del regolamento organico del 1817. Io non dirò questo; io comprendo l'idea della Commissione essere stata codesta: di non volere mescolare a modificazioni incidentali modi-

ficazioni organiche, quando non si viene alla riforma radicale ed organica domandata. Tale, se non erro, fu veramente il concetto della Commissione. Ma se io ciò non disconosco, per amor del vero, mi consenta però la Commissione di chiamarla in colpa di involontaria inconseguenza; imperocchè per la stessa ragione per cui essa ricusava questi articoli 7, 8, 9, ecc., avrebbe dovuto respingere del pari le modificazioni che da essa si propongono all'articolo 4.

Mi potrà dire, è vero: le modificazioni proposte all'articolo 4 non sono, in sostanza, che l'applicazione dell'attuale regolamento stradale; laddove cogli articoli 7 e 8 che si vorrebbero soppressi si crea una nuova massima che precedentemente non era dal regolamento stabilita.

Ma, volendo pure far buona questa osservazione, io replicherò ancora: e perchè la Commissione ha adottato i consorzi per le vie mandamentali? La ragione che il signor relatore potrebbe forse oppormi con alcun fondamento, quanto all'articolo 4, non regge più quanto ai consorzi mandamentali. Nè si dica che questi già esistano a norma dell'attuale regolamento. Imperocchè a differenza di questo, l'articolo 18 del Ministero sancisce che questi consorzi debbano essere obbligatori, e anzi la Commissione all'articolo 19 stabilisce: « Tali progetti (delle strade mandamentali) coi calcoli definitivi, dovranno essere allestiti per tutto l'anno 1856; e nel termine dei sei mesi successivi dovranno essere regolarmente costituiti i relativi consorzi. »

Quindi la Commissione ribadisce ancora il nuovo principio posto avanti dal Ministero.

Ma è poi vero che si alteri profondamente, con la massima che dall'articolo 7 si vorrebbe portare nel progetto, si alteri tanto il vigente regolamento? Niente affatto, le basi del regolamento organico rimarranno le stesse. Infatti il regolamento distingue le strade in quattro classi; tre massime poi stabilisce per dichiararle reali, secondo che cioè esse corrono direttamente dalla capitale all'estero, e sono destinate al commercio marittimo con l'estero, o interessano lo Stato per relazioni militari.

Ebbene, queste basi rimarranno affatto incolumi, e io non so vedere per fermo qual ferita, qual sorta di alterazione vi si porti con la massima stabilita nell'articolo 7. Qui non si deroga per nulla alle basi fondamentali poste dal regolamento organico del 1817; laddove invece la Commissione dichiarando obbligatori i consorzi, deroga veracemente alle medesime.

Così rimane chiarito che la Commissione vorrebbe molto più alterato col proprio fatto il regolamento organico del 1817, di quello che si faccia con una massima, nuova bensì, che si aggiunge a quelle che sono stabilite dal detto regolamento, ma che per nulla detrae alle disposizioni di quello.

E notate di più, o signori, che la massima sancita dall'articolo 7 è conforme anzitutto all'interesse generale; imperocchè è di somma importanza che ogni capoluogo di provincia comunichi colla capitale. È una massima poi di alta e indeclinabile giustizia, perchè con essa si fanno partecipare in qualche modo certe provincie povere ai vantaggi delle ferrovie che concorsero non meno delle altre a produrre nell'interesse generale dello Stato e di alcune provincie in ispecie.

Mentre infatti altre provincie sono intersecate da una o più strade reali, mentre altre godono della ferrovia, esse non hanno quelle nè questa. Non le hanno, nè hanno speranza di averle; e notate bene che sono appunto le provincie le più meschine; imperocchè era naturale che le ferrovie si sviluppassero maggiormente ove la natura del suolo porgeva maggiore comodità di costruzione, e dove l'esercizio prometteva maggiore lucro ai capitali da impiegarsi.

Eppure è un fatto che, perchè queste provincie sono le più meschine non concorsero però meno con la loro proporzionata tangente al compimento delle ferrovie. A causa di queste i balzelli di ogni sorta si accrebbero grandemente; ed esse pagano pure i balzelli. Sancite adunque la massima che vi si propone, ed essa sarà una giustizia; essa sarà in ultimo costruito anche un vantaggio per lo Stato; imperocchè quei danni che queste provincie potranno risparmiare da questa parte, esse li impiegheranno in altre strade che aiutino maggiormente il tardò sviluppo della loro industria e del loro commercio. Quindi crescerà la loro prosperità, quindi aumenteranno i prodotti delle imposte indirette, quindi, in ultimo risultato, anche un vantaggio per il pubblico erario.

La Commissione avvertiva inoltre che l'interesse dello Stato non sarebbe eguale in tutti questi nuovi bracci di strade reali che si disegnano. Ma io le fo osservare che non è qui il caso di un'eguaglianza assoluta, matematica, la quale si potrebbe ottenere, è forza affermarlo, in nessuna via dello Stato. Ma io dico che a questa eguaglianza si avvicina, quanto si può, il progetto ministeriale, stabilendo un principio uguale per tutte le provincie povere; una condizione a cui tutte senza eccezione dovranno sottostare.

Nè meno di questa obiezione vale la terza della Commissione che la circoscrizione territoriale delle provincie, dovendo tuttavia essere soggetto di studi e di provvedimenti legislativi, questa proposta sarebbe intempestiva. E io pure l'ho già dichiarato da principio, desidererei con tutto il cuore quella riforma organica, la quale si ragguagliasse alle condizioni mutate del nostro paese dal 1817 a questa parte, mentre Francia e Lombardia, per testimonianza dello stesso ministro dei lavori pubblici, compirono in questo periodo di tempo ben altri progressi; ma intanto io, per volere il meglio non rigetto il buono che mi si propone, e quanto questa riforma promette. E d'altra parte, quando questa riforma radicale cui accenna il signor relatore si faccia o il principio che qui si sancisce dall'articolo 7, troverà una giusta e conveniente applicazione, allora non si sarà fatto oggi che anticiparne l'esecuzione; oppure sarà altrimenti provveduto a quella giustizia verso le provincie povere, di cui parlava un momento fa; e intanto fino a quel tempo vi si sarà riparato col mezzo che il ministro ci propone.

Ma la Commissione avverte ancora che ammettendosi la proposta ministeriale, noi avremmo strade di prima e di seconda categoria, sotto il regime di una legge organica, la quale non ne riconosce che una; in modo che le spese di sistemazione e di manutenzione delle strade di prima categoria andrebbero totalmente a carico dello Stato, e quanto alle altre della seconda, per metà soltanto, senza che possiamo darci una ragione sufficiente di questa disparità.

Ma la ragione di questa disparità è evidente. Fin da ieri il signor ministro l'ha accennata. Non è già che lo Stato non riconosca l'importanza delle strade reali di seconda categoria; ma qui si tratta di un'operazione finanziaria, la quale non potrebbe mai essere tale da pregiudicare le finanze. Evidentemente riconosciuti i legittimi interessi delle provincie povere, si tratta di soddisfarle per forma che questi interessi delle provincie e delle finanze non si pregiudichino a vicenda.

Ora ecco l'operazione indicata dal progetto ministeriale a pagina 14:

« Pel trasporto delle linee parallele alle strade ferrate, il risparmio sarà di lire 547,624; per le nuove strade da operarsi si richiede la spesa di lire 9,000,000, di cui la metà a carico dello Stato, cioè 4,500,000 lire, le quali, ripartendole in 8 anni, danno la spesa di 562,500 lire per ciascun anno,

uguale a un dipresso al risparmio; mentre questo, in successo di tempo, ascenderebbe fino a lire 1,113,000 70.

Ecco pertanto la ragione della disparità, ecco il modo con cui i due interessi dello Stato e delle provincie si combinano; se poi la Commissione crede che alcune di queste strade dalla seconda categoria, nella quale sarebbero comprese in forza degli articoli 7, 8, 9, 10 e 11, debbano essere trasportate alla prima, secondo che pare che l'onorevole relatore accenni quando dice, per esempio, che la « strada del littorale da Nizza a Genova tutti sanno che ha i requisiti voluti dal regolamento del 1817 per essere annoverata tra le strade reali a termini di quel regolamento medesimo; » se il relatore, dico, e la Commissione credono che alcuna di queste strade, adempiendo le condizioni prescritte dal regolamento del 1817, debba portarsi nelle strade comprese nella prima categoria, invece di essere annoverata nella seconda a tenore dell'articolo 7, libero ad essi di farne la proposta speciale, quando l'articolo 7 verrà in discussione; ma per questi casi affatto speciali non si può far opposizione al principio degli articoli che si vorrebbero soppressi.

Finalmente la Commissione ci oppone quanto segue a pagina 12 del suo elaborato rapporto.

« Non ignora la Commissione che in una grande nazione vicina si vede con parziali provvedimenti d'anno in anno or questa or quella strada dalla classe dipartimentale o comunale trasferita alla classe delle strade nazionali, mediante speciale e per lo più anticipatamente concertato concorso dei dipartimenti o dei comuni nella spesa. Ma non crede che questo sistema, di cui chi volesse rintracciare la vera ragione, dovrebbe cercarla in fondo delle urne elettorali, che fecero la prova, che tutti sappiamo, debba imitarsi da noi. »

Ma, in verità, quest'osservazione, che riconosco giustissima, mi maraviglia molto che non abbia anzi indotto la Commissione a cancellare l'articolo 4, il quale determina la costruzione di certe strade, senza una norma fissa, senza una base unica, senza una massima prestabilita; non dico falsa; questo si vedrà quando verrà in discussione l'articolo 4; allora ciascuno porterà la sua opinione sopra il valore della base su cui si propongono quelle strade. Ma io dico intanto che questa considerazione dell'influenza elettorale doveva piuttosto indurre la Commissione a cancellare l'articolo 4, il quale, senza una base fissa, dichiara reali alcune strade, che a sopprimere l'articolo 7, il quale stabilisce una massima fissa ed impretegnabile per ogni provincia. Imperciocché nell'applicazione di essa, egli è evidente che non potrà mai aver luogo nessun intrigo, e, o le strade, di cui si tratta, saranno poste nella condizione stabilita da quell'articolo, o non lo saranno; se saranno nella condizione stabilita da quell'articolo, allora queste strade dovranno essere poste in opera; se non saranno nella condizione stabilita da quell'articolo, allora quelle strade non potranno per verun conto effettuarsi. Ad ogni modo è dall'adempiere queste strade alla condizione posta dall'articolo 7, o dal non adempiervi, ma non mai dal colore politico di questo o di quel candidato, che potrà dipendere la costruzione delle strade dei capoluoghi di provincia, di cui si tratta.

Sciolte in tal guisa le obiezioni della Commissione, io dichiaro che, quantunque per le ragioni addotte da principio trovi manchevole il progetto del Ministero, voterò tuttavia in suo favore per due rilevanti considerazioni: primieramente, per il principio di giustizia che esso applica, trasportando nella categoria delle vie provinciali le vie reali, che attualmente corrono parallele alle ferrovie; in secondo luogo, per il giusto compenso che reca a certe povere provincie del loro con-

corso alla produzione delle ferrovie, e del poco vantaggio che ne traggono.

E siccome il progetto della Commissione distruggerebbe, per le ragioni da me addotte, in molte parti il benefico effetto del progetto ministeriale, io propongo formalmente che la discussione si apra, come ieri concluse il signor ministro medesimo, sopra il progetto del Ministero. (Bene!)

PRESIDENTE. Il deputato Roberti ha la parola.

ROBERTI. Signori, un buon sistema di comunicazioni stradali per tutto lo Stato è certamente cosa della massima importanza, giacché esso contribuisce non solo allo sviluppo della prosperità materiale della nazione, ma è ancora elemento di progresso e di armonia sociale.

Naturale perciò l'interessamento destato dalla presentazione di questo progetto di legge in ogni nostra provincia; naturale la soddisfazione di quelle più favorite ed il turbamento delle altre poco favorite od interamente neglette, non ostante le reiterate dichiarazioni del signor ministro dei lavori pubblici e del signor presidente del Consiglio, che tutte le provincie dello Stato hanno ugualmente diritto alla protezione del Governo. Io prendo atto volentieri di queste dichiarazioni spontanee. E nell'interesse appunto delle più dimenticate provincie, io sorgo, non precisamente a combattere il progetto di legge che ci occupa, ma sì a chiedere sieno introdotte quelle modificazioni e quelle aggiunte per cui la distribuzione del danaro dello Stato in sussidio dello sviluppo del nostro sistema stradale si faccia in modo equo ed imparziale.

Onde io spero che il Ministero stesso e la Camera vorranno ammettere la giustizia e l'opportunità delle mie osservazioni.

Dacché le strade ferrate hanno preso anche fra noi un considerevole sviluppo in tutte le principali direzioni, sostituendosi esse alla maggior parte delle strade reali esistenti, egli era naturale che lo Stato pensasse ad alleggerirsi della spesa della manutenzione di queste strade divenute meno importanti od affatto secondarie.

Ma il Ministero non si limita a proporre l'abbandono della manutenzione di queste strade alle rispettive provincie cui interessano oramai esclusivamente.

Bensi, prendendo le mosse dalla circostanza di questa soppressione, ed ispirandosi all'importanza dei perfezionamenti richiesti dallo stato attuale del nostro sistema stradale, propone di impiegare buona parte della somma economizzata nella proposta soppressione di strade reali ad estendere ad alcune strade provinciali il privilegio della classificazione nelle strade reali o nazionali, prendendo per norma il regolamento stradale del 29 maggio 1817.

E qui credo che il Ministero e la Camera abbiano ieri franteso il senso e la portata della proposta dell'onorevole Mellana, tendente a scindere e votare separatamente le due parti distinte in cui questa legge avrebbe potuto dividersi, benché l'una parte sia conseguenza dell'altra. Mi spiego.

Colla proposta soppressione di alcune strade reali lo Stato risparmia ed incassa una determinata somma, prima parte.

Il Ministero poi propone di impiegare nuovamente la maggior parte della somma incassata in nuove opere stradali, seconda parte; e questa disposizione poteva essere oggetto di una seconda legge. Se non che, affacciandosi già in questa discussione tre diversi sistemi, assai diversi e discordi fra loro, per il riparto di questa somma, e parendo fin d'ora assai difficile di poter limitare alla somma disponibile le pretese dipendenti dai tre diversi sistemi ora detti, combinati o fusi assieme, non sarebbe stato poi tanto assurdo espediente, come vollero pretendere i signori ministri, di prendere un po' di tempo per meglio discutere e perfezionare la seconda parte

di questo progetto di legge, mentre non ne sarebbe risultato nessun danno né allo Stato né alle provincie né al sistema stradale.

Non sarebbe quindi nemmeno fuori di ragione il credere che il Ministero abbia le sue speciali ragioni per temere troppe modificazioni al suo progetto di legge e s'ingegni quindi col pretesto delle prime disposizioni della legge ad ottenerne l'inferior approvazione della seconda parte, benché suscettibile di molti perfezionamenti.

Dacché la frequenza del movimento e del trasporto delle persone e delle merci, è un fatto recente il quale non poteva essere né preveduto né calcolato tanti anni addietro (1817), mi pare che il Ministero non dovesse limitarsi a proporre modificazioni al detto regolamento stradale del 1817, ma dovesse piuttosto presentare un regolamento stradale affatto nuovo, prendendo il buono ove lo avesse trovato, sia nel nostro regolamento stradale di 40 anni fa, sia consultando i regolamenti francesi, massime quelli del 1836, che per opinione degli economisti hanno efficacemente contribuito a migliorare veramente tutto il sistema stradale di Francia. Il quale nuovo regolamento dovrebbe riguardare non solo le strade reali, le provinciali e mandamentali, ma eziandio le strade comunali, che alla fin dei conti sono quelle che interessano più da vicino la massa delle popolazioni dello Stato ed il movimento generale, e senza il buono stato delle quali non si potrà mai giungere facilmente, sopra le strade ferrate, ai centri di commercio o di consumazione.

Il vero progresso per la massa delle popolazioni consiste specialmente nella maggior copia di benessere materiale possibile, e per conseguenza esse saranno riconoscenti ed attaccate al Governo che loro procaccerà questo benessere, occupandosi di questi loro interessi materiali, ed invece saranno o diverranno avverse, quando i loro interessi saranno evidentemente trascurati, e rimarranno solamente colle esorbitanti imposte senza compenso veruno.

Affinché un sistema stradale sia completo, bisogna che il prezzo dell'ettolitro di frumento possa egualizzarsi per tutti i punti dello Stato, appunto per la facilità e la economia dei trasporti, e sparisca la grande differenza di 4 a 5 lire, che tuttora si verifica fra noi nelle annate di scarso raccolto.

In Francia questa differenza di prezzo non è più oramai che di sole due lire, da una estremità all'altra di così vasto impero. Dico: sarebbe desiderabile che il Ministero volesse risolversi a presentare un nuovo regolamento stradale, tanto più perchè nel proporre le presenti modificazioni, egli abbandonava in parte il principio assoluto del detto regolamento del 1817 (che le strade reali sono intieramente a carico dello Stato), per accostarsi al nuovo e più razionale principio del sussidio.

Ma perchè il Ministero ammette il principio del concorso nell'apertura e nella costruzione delle strade reali, e lo abbandona nell'assumersi tutto il carico della manutenzione?

Io ammetto bensì col signor ministro che la spesa delle strade reali può annoverarsi fra le spese sociali della massima utilità, ma aggiungerò che le strade devono nello stesso tempo essere pagate e mantenute da coloro che le adoperano in proporzione dell'uso che ne fanno.

Dalla combinazione di questi principii ne risulta chiaramente il sistema dei sussidi, il quale dovrà ragionevolmente estendersi anche alla manutenzione delle strade; il Ministero avrà così il mezzo di potere colla stessa somma mantenere in buono stato un maggiore sviluppo di strade, le quali potrà sussidiare in ragione delle speciali condizioni d'ogni provincia e del generale interesse.

Nessuna provincia avrà motivo di lagnarsi di dover contribuire al mantenimento delle sue, per quanto essa se ne serve, mentre le finanze dello Stato vi contribuiranno per il movimento o traffico generale al quale servono.

Non posso poi ammettere che il progetto che ci occupa sia giusto, nè come fu presentato dal Ministero, non ostante le sue proteste d'interessamento per tutte indistintamente le provincie dello Stato, e tanto meno come fu modificato e peggiorato dalla Commissione.

Il modo col quale sono assegnati i sussidi stradali, senza sufficienti ragioni, costituisce un vero privilegio a favore di alcune provincie dello Stato a danno di altre. Vediamolo.

Evidentemente, a seconda di questo progetto di legge, alcune delle provincie dello Stato, per effetto della loro posizione centrale o limitrofa al mare, saranno quasi intieramente percorse da strade ferrate o da strade reali (e sono queste le più importanti e le più ricche), mentre altre provincie non avranno neppure un palmo di strada sussidiata dallo Stato.

La provincia di Genova, per esempio, avrebbe strada reale a levante, strada reale a ponente e la strada ferrata nella direzione del Piemonte, nè saprebbe ove immaginare la possibilità di una strada provinciale.

La provincia di Savona ugualmente avrebbe strade reali da ogni parte, e più non le occorrerebbe che una strada sola mandamentale a Sassello.

La provincia di Alessandria sarebbe solcata in ogni senso di strade ferrate.

Alcune provincie di riviera avrebbero un gran tratto di strada reale, altre avrebbero almeno qualche tratto di strada ferrata decorrente sopra il loro territorio.

Mentre alcune, e non certamente le più ubertose, rimarrebbero affatto prive delle une e delle altre, con nessuna speranza di essere mai sussidiate, giacché i regolamenti non si rifanno o si modificano ogni giorno.

Le provincie di Acqui, di Alba, di Bobbio, e forse alcune provincie della Savoia, rimarrebbero in questo caso intieramente dimenticate.

All'ingiustizia già derivante a molte provincie per l'effetto del vincolo divisionale amministrativo, che finora si è tentato inutilmente di sciogliere in modo ragionevole ed efficace, si aggiungerebbe ora una nuova ingiustizia più evidente ancora e non richiesta da nessuna necessità.

Per dare un'idea della immensa disparità di condizioni nelle quali si troveranno, per l'effetto di questa legge, due vicine provincie, prendo ad esempio quelle di Savona e di Acqui.

La provincia di Savona ha una superficie di 80,000 ettari; è popolata da 78 mila abitanti, ed ha uno sviluppo di strade provinciali di 80 mila metri, che costano alla provincia:

Per spese di manutenzione	L. 22,075
Cantonieri e giornate	» 16,032
Ingegneri	» 2,400
Lavori indispensabili	» 17,737
Totale	L. 58,264

La provincia d'Acqui ha una superficie di 115,000 ettari (un terzo più estesa di quella di Savona); una popolazione di 101,000 abitanti ed uno sviluppo di strade provinciali di 84,000 metri, che costa alla provincia:

Per manutenzione ordinaria	L. 33,004
Cantonieri e giornate	» 15,260
Ingegneri	» 2,200
Spese per lavori indispensabili	» 11,000
Totale	L. 59,464

Di questa spesa assai cospicua per le due provincie, adot-

landosi il progetto stradale, la provincia di Savona ne sarebbe quasi interamente sollevata, e non avrebbe bisogno che di una sola strada mandamentale a Sassello, come ho già detto; mentre alla provincia d'Acqui rimarrebbe intiera la spesa delle 59,000 lire sovraccennate, oltre ad una grandissima spesa occorrente per le sue strade mandamentali e comunali, stante la maggiore sua superficie, ed il suolo molto accidentato e difficile.

La Camera potrà quindi di leggieri persuadersi che la giustizia proclamata dal Ministero non è così evidente, e non deve quindi approvarsi così alla cieca questo progetto di legge.

Io non mi farò a contestare l'importanza e l'utilità, per il traffico generale dello Stato, della linea stradale da Genova a Nizza, ma domanderò bensì al Ministero perchè le provincie di Nizza, San Remo, Oneglia, Albenga, Savona, Novi e Genova non potranno contribuire in parte alla manutenzione di questa loro strada; perchè le strade da Alessandria a Savona e da Ceva ad Oneglia sieno meno importanti, e meno commerciali di quella da Fossano a Savona, e meno meritevoli di essere dichiarate reali e sussidiate.

A parer mio, se il porto di Savona è chiamato a qualche importanza, questa non gli potrà derivare altrimenti che dal commercio di alcuni articoli speciali i quali trovino maggior convenienza di approdo a Savona che non a Genova; e questa specialità di commercio, massime per mercanzie di transito, deve potersi avviare alla Svizzera colle più grandi facilità possibili, e, per così dire, in concorrenza delle mercanzie sbarcate a Genova. Altrimenti il porto di Savona non sarà mai che un porto di cabotaggio.

Non capisco d'altronde perchè in ogni caso si sia dalla Commissione ristretta l'efficacia del progetto proposto dal Ministero colla soppressione degli articoli 7 e 8, mercè i quali ogni città capoluogo di provincia sarebbe stata sussidiata almeno per il tratto di strada che la congiungerebbe alla rete generale delle strade ferrate o reali.

Se la Commissione fosse stata ispirata e compresa da quei principii di giustizia distributiva, ai quali la legge avrebbe dovuto essere tutta informata, mi pare che, invece di sopprimere i detti articoli 7 e 8, avrebbe anzi dovuto allargarne le disposizioni per riparare alle inesplicabili omissioni del Ministero, e rendere minori le ingiustizie risultanti dalla legge proposta.

Relativamente poi alla strada da Cuneo al confine francese per la valle di Stura, osservo che questa strada potrà certamente tornare utile nel senso che qualunque strada serve sempre a qualcheduno, ma non è di tanta importanza da doversi indispensabilmente classificare fra le reali.

L'apertura di questa strada si chiede da gran tempo; ma, siccome la Valle di Stura è fra le più improduttive dello Stato, credo che, quando sarà aperta questa strada, converrà provvedere persone e mercanzie per trafficarvi sopra in quella proporzione corrispondente alla spesa fatta. Se questa strada fosse stata dell'importanza che si vuol far credere, provincie e comuni vi avrebbero pur fatto qualche lavoro attorno in questi ultimi 30 anni, mentre non si fece mai niente; cosicchè questa strada è quasi affatto impraticabile nella metà superiore della valle, appunto perchè deserta ed improduttiva.

Una semplice strada mandamentale sarà sempre più che sufficiente nella valle di Stura, per l'importanza del traffico sperabile colla Francia: la sussidi pure il Governo.

Non so poi come l'apertura di questa strada si faccia risultare dal senso del regolamento del 1817, non essendo strada diretta dalla capitale all'estero, ma solamente da Cuneo all'estero, niente affatto commerciale.

Probabilmente il desiderio di aumentare il movimento sopra la ferrovia di Cuneo ha indotto il Ministero ad allargare nell'adottato senso l'interpretazione di quel regolamento. Ma allora perchè restringerlo nella stessa legge a danno di provincie che hanno uguale diritto alla protezione del Governo?

Da quanto io ho avuto l'onore di esporre alla Camera, in aggiunta ed in ripetizione di quanto dissero gli onorevoli oratori che mi hanno preceduto, spero sarà la Camera persuasa che il presente progetto di legge, nel suo insieme, è assolutamente inaccettabile, perchè incompleto in quanto riguarda ai provvedimenti indispensabili all'ordinamento di un buon sistema stradale, dalle strade di prima categoria alle strade comunali di cui tanto abbisogniamo, e sovranamente ingiusto e parziale nella sua parte alla quale sono applicate le modificazioni proposte dal Governo.

Colla presentazione di questa legge il signor ministro dei lavori pubblici ha dimostrato di non conoscere gli interessi materiali e le condizioni reciproche delle varie provincie dello Stato, o non volle tenerne conto.

Io mi sarei quindi accostato alla proposta dell'onorevole Mellana; ma, essendo questa già stata respinta, mi limiterò a far voti perchè la presente discussione valga a migliorare sufficientemente questa legge nel vero interesse generale, riservandomi, quando si discuteranno gli articoli della legge, di proporre quelle aggiunte che mi paiono indispensabili, presentando quegli emendamenti richiesti dai principii di imparziale giustizia, proclamati incessantemente dal Ministero.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. La Camera essendo ora in numero, pongo ai voti il processo verbale della tornata precedente.
(È approvato.)

Darò la parola al deputato Moia che l'ha chiesta sopra una petizione.

(Non è presente.)

Il deputato Carlo Serra chiede alla Camera un congedo di un mese.

(È accordato.)

Il ministro dell'interno fa omaggio alla Camera di 200 copie dell'orazione funebre in onore di Sua Altezza Reale il Duca di Genova.

Saranno distribuite ai signori deputati.

Il dottore collegiato Giovanni Battista Borelli fa omaggio alla Camera di 3 copie di un suo opuscolo intitolato: *Sull'applicazione dell'elettricità alla navigazione, al commercio, all'industria, all'agricoltura.*

Queste copie saranno consegnate alla biblioteca della Camera.

La parola spetta ora al deputato Despine.

RIPRESA DELLA DISCUSSIONE SULLA CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE.

DESPINE. Messieurs, la loi que nous discutons aujourd'hui, celle de la classification des routes, n'est pas une de ces questions qui puissent être traitées isolément. Elle se lie si essentiellement aux lois générales qui régissent le service routier, que l'on ne peut s'empêcher de les contempler simultanément.

Le Gouvernement et la Chambre l'ont pensé ainsi dans les

nombreuses circonstances où cette question a été soulevée dans le sein du Parlement, et pour le démontrer il me suffira de rappeler ici quelques-uns de leurs antécédents sur cet important objet.

Le règlement 29 mai 1817 a été jusqu'ici la base du service routier, et il a déterminé le système de classification de toutes les routes; les routes royales ont été nominativement indiquées dans ce règlement; les routes provinciales ont été postérieurement déterminées par le Conseil supérieur des routes sur la proposition des intendants respectifs.

La Chambre se rappellera que dans la troisième Législature, en 1849, il lui fut présenté par messieurs les députés divers projets pour déclaration de routes royales. Dans la séance du 12 septembre, après avoir entendu le développement de différentes propositions, l'honorable député Michellini Jean-Baptiste observa qu'on ne pouvait opérer isolément, mais qu'il faudrait partir de principes généraux et procéder à réformer uniformément cette partie de la législation.

Il signala, entre autres inconvénients, que, la loi de 1817, déclarant royales les routes allant de la capitale à l'étranger ou à la mer, on pourrait tirer une infinité de lignes du centre à la circonférence, et il ajouta que le Gouvernement seul avait les éléments suffisants pour pouvoir, avec connaissance de cause, proposer une classification rationnelle.

La Chambre, sur la proposition de divers de ses membres (messieurs Valerio, Mollard, Guglianetti, Mellana), décida « il rinvio di tutti questi progetti negli uffizi acciò sia formata una sola Commissione che abbia ad occuparsene. Alla Commissione incaricata della disamina delle leggi già proposte sulle strade provinciali da classificarsi fra le reali, saranno pure trasmesse le petizioni e le altre leggi che si presentassero aventi uguale scopo, non che le proposte venute dalle deliberazioni dei Consigli divisionali. »

Cette Législature fut dissoute le 17 novembre, et une nouvelle s'ouvrit le 20 décembre suivant.

Le 14 janvier 1850 plusieurs de ces projets furent reproduits; mais, après une discussion sérieuse, dans laquelle les députés Faraforni et Bès firent voir le danger de s'occuper de la question avant qu'elle eût été soumise à une Commission nommée par la Chambre ou par le Gouvernement, la Chambre adopta la proposition suspensive.

Enfin, dans la séance du 8 février 1851, sur une interpellation du député Biancheri, concernant la route de Gènes à Nice, le ministre des travaux publics, monsieur Paleocapa, prononça un discours, dont il me paraît utile de remettre textuellement sous les yeux de la Chambre quelques fragments :

« Io mi ricordo di aver detto più volte che il sistema delle strade reali che era stato stabilito nel 1817 non era più sufficiente, e faceva anche osservare che era assai difficile il voler ampliare più o meno questo sistema, basandosi sullo stesso regolamento stradale del 1817, troppo incerto e troppo vago ed accompagnato da condizioni tali che possono interpretarsi in molti modi, di maniera che si poteva esorbitantemente allargare o stringere il sistema secondo i vari bisogni dei paesi.

« Io dunque faceva fin d'allora osservare che era necessario di prima riformare il regolamento, e poi stabilire le strade reali, perchè, qualunque fosse il regolamento che si fosse potuto fare, era indispensabile lo stabilire a priori condizioni e massime tali che, fissate queste, si potesse venire immediatamente all'applicazione.

« Io faceva osservare che il dichiarare reale una strada dipendeva da tante circostanze che bisognava prendere in con-

siderazione partitamente, cumulativamente, assolutamente e relativamente; che il complesso di queste circostanze era necessario, qualunque regolamento si fosse poi fatto, qualunque fossero le condizioni che poi si mettessero, perchè le strade potessero essere dichiarate reali. »

Puis, en parlant des routes qu'on demandait à déclarer royales, il ajouta :

« Ma allora la Camera, considerando seriamente che quelle domande erano incessanti, e che, per essere giusti, conveniva prendere in esame i bisogni e gli interessi di tutti i diversi paesi, e raffrontarli tra loro per vedere la relazione che avevano all'interesse generale, decise che non si prendesse più ad esaminare queste leggi speciali che venissero proposte, ma si mandassero al Ministero, il quale le prendesse in considerazione per proporre con una nuova legge una nuova classificazione di strade reali.

« Il ministro dei lavori pubblici d'allora, accogliendo l'ordine del giorno, e vedendo appunto la quantità delle strade che erano a prendersi in considerazione, istituì una Commissione la quale da un anno si occupa con tutta quella assiduità che si può esigere da uomini che hanno molte altre incumbenze...

« Intanto io (ajouta-t-il) posso assicurare al deputato Biancheri che, dalle informazioni che presi recentissimamente, il nuovo regolamento stradale è compiuto, e non manca che la relazione, con cui sarà accompagnato al Ministero: motivo per cui spero che tra breve mi sarà trasmesso il regolamento, che terrà dietro immediatamente l'applicazione delle strade che si vorranno dichiarare reali, e ciò formerà oggetto di una legge che mi riservo di presentare al Parlamento. »

La Chambre adopta finalement l'ordre du jour Bosso, ainsi conçu :

« La Camera, prendendo atto della dichiarazione fatta dal signor ministro, che tra breve presenterà un progetto di nuova classificazione stradale, nel quale verrà presa in considerazione la strada di cui si tratta, passa all'ordine del giorno. »

Ainsi, comme vous le voyez, messieurs, d'après les promesses de monsieur le ministre des travaux publics, et d'après les demandes du Parlement, la Chambre avait lieu de s'attendre à la présentation d'un projet de loi qui, non-seulement concernât la classification des routes, mais encore qui embrassât la réforme générale du règlement 1817, dont tout le monde reconnaît l'insuffisance, règlement qui d'ailleurs n'a jamais été promulgué ni eu force de loi dans les provinces de la Savoie.

En faisant cette promesse, le Ministère n'agissait pas lui-même inconsidérément; car déjà depuis 1837 le Congrès permanent avait été chargé de revoir le règlement 1817, et de coordonner ces nombreuses circulaires et instructions, qui, publiées ensemble par l'administration, ne forment pas moins de 4 volumes in-8°.

Ensuite sous le Ministère Des Ambrois, soit le 20 mars 1848, une Commission avait été nommée par S. M., Commission dont j'avais l'honneur d'être membre (1).

(1) La Commission était composée de messieurs Cagnone conseiller d'Etat, président, le comte de Cortanzone, intendant général de l'intérieur, le chevalier Cibrario, collatéral, le chevalier Eandi, administrateur de la monnaie, les inspecteurs du Génie civil Mosca, Melano, Barbavara, l'inspecteur des mines Despine, et Crosa chef de division.

Il y a été adjoint postérieurement messieurs l'inspecteur Moglino, l'ingénieur en chef Spurgazzi, le chevalier Barbaroux, le chef de division Gastaldi.

Le mandat de cette Commission portait textuellement :

« Per coordinare il regolamento 29 marzo 1817 colle varie disposizioni già emanate sul contenzioso amministrativo, sulla amministrazione provinciale e comunale, sulle comandate e sopra altri oggetti che hanno relazione col servizio di acque e strade, non che colle innovazioni già state introdotte con provvedimenti speciali, sia nel sistema di manutenzione delle strade, sia nell'ordinamento del servizio del Genio civile; per esaminar in particolar modo le questioni cotanto controverse, che riguardano la polizia del carreggio, e le comandate, senza però altrimenti occuparsi dei regolamenti che concernere possono le strade ferrate, i quali, essendo di natura affatto speciale, rimarranno separati.

« Non occorre (ajoutait-t-il) che io dica come, dovendo poi tale progetto di legge essere dibattuto nelle Sessioni del Parlamento, sarebbe desiderabile che la Camera vedesse modo di darvi opera quanto prima. »

La Commission, messieurs, a rempli son mandat, et, mettant à profit les nombreux travaux préparatoires faits par le congrès permanent en 1858 e 1859, elle a pu, dès la fin de 1850, arrêter son projet, qu'elle n'a pas tardé à transmettre au ministre des travaux publics, ainsi qu'il le faisait pressentir lui-même dans la séance du 8 février 1851.

La même Commission a été chargée, postérieurement, soit d'étudier un projet de classification des routes, d'après le renvoi, qui lui a été fait, de toutes les demandes en déclarations de routes royales, soit d'un projet de réorganisation du corps du Génie civil, mis en harmonie avec les modifications introduites dans l'administration centrale, et fondu avec les divers services des mines, des canaux, des ports et plages, des bâtiments publics, etc.

Elle s'en est également acquittée aussi complètement qu'il lui a été possible depuis près de deux ans.

Monsieur le ministre des travaux publics, en scindant de ce travail, et y faisant d'importantes variations, le projet de loi qui est dans ce moment en discussion et celui qui a déjà été adopté comme loi de l'Etat pour l'organisation du service des ports et des plages (loi 31 décembre 1854, n° 370), aura eu certainement des motifs très-respectables, et je n'ai nullement l'intention d'en faire ici l'objet d'un reproche. Il me paraît néanmoins que, dans le moment où l'on cherche à réorganiser complètement les divers services publics, celui du service des ponts et chaussées, qui touche à de si nombreux intérêts, aurait dû, plus qu'un autre, être considéré dans son ensemble.

La classification des routes qui dépend de ce service, se trouve spécialement dans ce cas. Elle l'est d'autant plus que, comme il a été dit, l'ajournement des propositions faites à ce sujet a été fondé principalement sur l'insuffisance du règlement 1817 et sur l'annonce prochaine de la présentation d'une nouvelle loi générale relative à cette matière.

Il me paraît donc que, pour être logique, le Ministère aurait dû faire précéder la loi sur la classification par la loi organique générale qui doit remplacer le règlement 1817; que c'était même le seul moyen d'obvier aux nombreux inconvénients signalés et de remplir le vœu émis par le Parlement.

Je ne saurais admettre comme suffisant le motif donné par le ministre dans son exposé pour ne pas présenter cette loi, c'est-à-dire « que ce changement serait non-seulement une superfluité, mais encore une mesure intempestive, laquelle aurait produit les inconvénients qu'entraîne, quand il s'agit d'affaires où la partie technique prédomine, le changement complet d'un service qui fonctionne régulièrement depuis longues années. » Car je ne pense pas que ce motif soit ap-

plicable au cas actuel, s'agissant surtout d'un besoin généralement senti et d'un projet déjà longuement élaboré par les hommes spéciaux qui ont le mieux étudié la matière.

Après ces considérations préliminaires sur ce qui, selon moi, aurait été préférable, j'en viens au projet présenté par le Gouvernement. Dans son exposé monsieur le ministre fait ressortir, avec raison, que le système routier actuel ne satisfait pas à la généralité des provinces, que plusieurs provinces ne possèdent aucune route à la charge de l'Etat, que les communications sont difficiles de division à division, que des ports de mer importants ne se rattachent à aucune route royale, que les débouchés internationaux sont difficiles. En comparant notre condition à celle des deux grands Etats qui nous avoisinent, la France et la Lombardie, il fait voir que le Piémont, dont la surface des provinces continentales est le dixième de la France et la population le huitième, n'a que le trentième des routes à charge de l'Etat et ne possède pas des canaux de navigation, tandis que la France en a 4000 kilomètres; que la Lombardie, dont l'étendue est les deux tiers seulement, se trouve cependant dotée de deux fois 1/2 de plus de routes entretenues par l'Etat, et de six fois 1/4 de plus relativement à sa superficie, outre 900 kilomètres de canaux.

A l'appui des faits énoncés par monsieur le ministre, j'ai cru devoir mettre sous les yeux de la Chambre un tableau que j'ai dressé de nos routes royales et provinciales de terre-ferme et qui lui a été distribué hier (1). Dans ce tableau sont indiqués par province et par division la longueur cumulative de ces routes, leur dépense, le rapport des longueurs à la surface totale et le rapport de la dépense à la contribution directe. Ce dernier rapport, basé sur les contributions directes de 1853 (les rôles de 1854 n'étant pas encore totalement arrêtés), éprouvera encore quelques variations par suite des lois mises en vigueur postérieurement sur les patentes, et sur la personnelle et mobilière, variations qui augmenteront encore davantage les différences signalées; mais, tel qu'il est, ce tableau démontre à l'évidence les faits suivants :

1. Sur un développement total de 1,187,807 mètres de routes royales; 3,475,917 mètres de routes provinciales, ensemble 4,663,724 mètres, correspondant à une surface de 5,121,511 hectares, soit en moyenne 91 mètres pour 100 hectares, nos provinces sont très-inégalement desservies en longueur de routes. Ainsi les unes ont pour 100 hectares 200 mètres comme la Lomelline, Gènes 114 mètres, Verceil 154 mètres; d'autres n'en ont que 49 mètres, telle que la Maurienne, Chiavari 44, Aoste 38.

La même anomalie se reproduit si l'on compare la longueur relative des routes, soit avec la population, soit avec le nombre des communes et des mandements de chaque province.

2. Si l'on considère la manière dont les provinces participent aux routes royales, celles des divisions de Gènes, de Turin et d'Alexandrie y figurent pour une longueur considérable; d'autres n'en offrent pas la moindre trace.

3. Pour les routes provinciales, le rapport de la longueur à la surface est très-variable de province à province; ce qui ne tient pas seulement aux accidents du sol et aux besoins relatifs de ces provinces, mais encore au plus ou moins de facilité avec laquelle ces routes ont été admises par les intendants dans la première classification. Aussi cette anomalie

(1) Veggasi la tabella in fine della presente tornata a pagina 3331.

fait-elle encore aujourd'hui l'un des principaux objets de discussion des Conseils divisionnaires et l'un des plus forts motifs de dissidence entre les provinces, qui leur fait demander la suppression des divisions.

4. A l'égard des dépenses concernant les routes royales, les provinces traversées par ces routes non-seulement y trouvent un avantage matériel pour la circulation, mais une source constante de travail et de répartition des fonds appliqués par l'Etat.

5. Les dépenses des routes provinciales tombant à la charge des divisions et conséquemment gravitant entièrement sur la contribution directe, il en résulte sur le chiffre total, dans la division d'Anney, une augmentation pour cette contribution de 47, 47 pour 100; dans celle de Savone, 35, 48; tandis qu'elle n'est pas pour celle de Turin que 7, 23; pour celle de Gènes 6, 64.

6. Mais en ne considérant que les dépenses ordinaires ou d'entretien (celles extraordinaires étant très-variables), on a d'un côté 10, 52 pour Anney; 20, 55 pour Savone; et d'un autre côté seulement 3, 34 pour Turin, 2, 12 pour Gènes.

Ces différences deviendront bien plus considérables encore si, comme le Gouvernement l'a proposé dans le projet de réforme de la loi communale et provinciale, les divisions sont supprimées, et si les provinces recouvrent leur autonomie.

Messieurs, ces chiffres me semblent assez éloquents pour n'avoir pas besoin de commentaires; ils prouvent suffisamment la vérité des assertions émises par monsieur le ministre.

Si j'osais exprimer complètement ma pensée, je dirai que le service des routes royales et provinciales n'intéresse pas seulement les localités qu'elles traversent, mais bien la nation tout entière. C'est un service public général comme le service des postes, qui pour ce motif ne devrait pas peser davantage sur une province que sur une autre.

C'est une charge comme l'impôt sur le sel, sur le tabac, sur le papier timbré qui devrait être également répartie sur toutes les provinces. Aussi n'est-ce pas sans fondement que dans la Commission gouvernementale, dont j'ai fait mention, il avait été fait une proposition par quelques membres de former un fonds unique des fonds divisionnaires destinés à la manutention de toutes les routes provinciales de l'Etat. C'est, du reste, ce qui paraît s'être pratiqué en Lombardie où, selon monsieur le ministre, il n'y a que des routes nationales et des routes communales.

Selon monsieur le ministre, une bonne classification de routes nationales doit satisfaire à deux conditions principales: la première de comprendre toutes les lignes qui exercent une influence très-marquante sur les intérêts commerciaux, stratégiques, politiques et internationaux de l'Etat; la seconde d'être étendue de manière à ce que leur utilité soit générale et se fasse sentir sur tout le pays.

Après avoir prouvé que dans le système actuel nos routes royales ne remplissent point ces conditions; que plusieurs routes, dont l'importance ne saurait être contestée, n'y figurent point; que onze provinces en sont entièrement dépourvues; que les chemins de fer établis sur les points les plus favorables au commerce ont encore accru cette inégalité. Monsieur le ministre reconnaît qu'il est temps de faire justice aux nombreux réclameurs et que, si la situation financière du pays l'eût permis, il n'aurait pas hésité de proposer, dès à présent, l'admission parmi les routes royales d'un grand nombre de celles aujourd'hui provinciales qui satisfont aux conditions voulues. Mais, vu notre condition financière, il propose dans son projet de loi l'emploi simultané de deux moyens: le premier de subsidier largement quelques routes

provinciales principales pour les achever, puis, en les déclarant routes royales, mettre leur entretien aux frais de l'Etat; de déclarer en même temps royales d'autres routes qui viennent s'y rattacher de manière à assurer à chaque province le bénéfice de bonnes communications entre elles et avec l'étranger; le second d'exclure des routes royales celles parallèles aux chemins de fer ou an après la construction de ceux-ci, sans égard pour ceux concédés et pour ceux de l'Etat, vu que les chemins de fer absorbent à eux seuls dans leur rayon la presque totalité des transports.

Dans la première catégorie, il comprend les routes :

- 1° D'Ivrée à Aoste;
- 2° D'Aoste à Montiers par le Petit Saint-Bernard;
- 3° De Nice à Savone par le littoral;
- 4° De Savone à Fossano par Ceva et Mondovi;
- 5° De Coni en France par le Val-de-Stura;
- 6° De Suse au Mont-Genèvre par Oulx et Cesana;
- 7° Le pont sur le Pô près Chivasso;

Puis :

- 8° La route d'Intra à Brissago;
- 9° Celle d'Aoste en Vallais par le Grand Saint-Bernard lorsque les Cantons suisses auront arrêté l'exécution de la partie sur leur territoire;

En outre, les cinq routes destinées à réunir :

10. La route de Varallo au chemin de fer;
11. De Bonneville à Anney;
12. De Thonon aux confins du Canton de Genève;
13. D'Albertville au pont de Chameusset;
14. De Bobbio à Voghera.

Toutes ces routes devraient former une deuxième catégorie de routes royales et leur systémation serait complétée moitié par l'Etat et moitié par les provinces intéressées.

Dans la seconde catégorie, celle des routes à exclure, il comprend celles :

- 1° De Turin à Alexandrie par Asti;
- 2° D'Alexandrie à Gènes par Novi;
- 3° De Turin à Coni par Savigliano;
- 4° De Turin à Suse;
- 5° De Turin à Novare;
- 6° De Novare à Arone;

et successivement celles qui seront parallèles à d'autres chemins de fer à construire.

Par ce double moyen, monsieur le ministre arrive à décharger successivement l'Etat de la manutention de 915 kilomètres de routes royales anciennes, en même temps qu'il le charge de 732 kilomètres de routes nouvelles: il lui reste donc une économie d'entretien sur 183 kilomètres, économie qu'il propose d'employer à l'achèvement des points en lacune.

D'après ses calculs, l'économie annuelle pourra arriver en 1856 à 717,843 livres; et, comme l'achèvement des nouvelles lignes s'élève à 9 millions, dont la moitié resterait à la charge des divisions, dans peu d'années l'Etat se trouverait en mesure de faire face à la portion qui le concerne avec la seule ressource des économies obtenues par cette combinaison.

Passant enfin aux routes communales, monsieur le ministre signale le mauvais état de ces routes; il observe avec raison que cette triste condition est l'un des plus grands obstacles aux développements de notre industrie agricole. Il attribue cet état fâcheux à l'isolement d'action des communes, et c'est pour le faire cesser qu'il propose de rendre à l'avenir obligatoires les consorces des communes, en limitant toutefois cette obligation à la seule route qui relie le chef-lieu du mandement au grand réseau des routes principales.

La Commission n'a pas cru devoir envisager la question qui vous est soumise sous le même point de vue que le Ministère. Elle reconnaît, il est vrai, les efforts que doit faire le pays pour se mettre au niveau des Etats voisins et applaudit aux intentions du Gouvernement ; mais tout en se déclarant convaincue que le règlement de 1817, à part quelques incongruités dans l'indication des routes royales, est peut-être le meilleur Code-routier qui existe, elle aurait voulu une réforme plus radicale, surtout dans la classification, la compétence des frais et la surveillance pour l'entretien et l'amélioration des routes. Selon elle, la division en routes royales, provinciales, communales et privées ne satisfait plus aux besoins, surtout depuis l'adoption du libre échange. Les bases adoptées dans le règlement de 1817 ne peuvent être les seuls éléments d'une bonne classification, mais bien l'avantage plus ou moins grand, plus ou moins direct, qu'en retirent l'Etat, les provinces et les communes.

Cet avantage devrait être déterminé *a priori* par des règles générales. Les routes devraient être ensuite classées par ordre numérique, en attribuant à chacune le concours de l'Etat, des provinces, des communes, en raison de leur importance respective. Ainsi il devrait y avoir des routes nationales de première, deuxième, troisième classe ; des routes provinciales et communales également subdivisées en classes.

Quant aux routes communales l'article 126 du règlement de 1817 et l'article 217 de la loi communale du 7 octobre 1848 ont pourvu à la surveillance par la nomination de délégués de mandement ; mais cette mesure n'ayant pas produit un effet suffisant, la Commission propose d'y suppléer par des inspecteurs ou par tout autre moyen que le Gouvernement jugera convenable.

Passant de ces considérations générales à l'examen du projet ministériel, la Commission n'a élevé aucune difficulté sur la disposition qui tend à exclure des routes royales celles parallèles aux chemins de fer, en se fondant sur ce que ces routes ne sont plus appelées qu'à desservir des intérêts locaux. Elle a seulement ajouté quelques articles tendant à mieux assurer la conservation des mêmes routes et à en assigner aux provinces à la foi les bénéfices et les charges.

Mais, quant à la deuxième disposition qui propose la déclaration de diverses routes comme royales, la Commission s'est bornée à accepter dès à présent, comme telles, sept routes :

La route de Suisse par Aoste, le Grand Saint-Bernard, qu'elle fait commencer depuis Chivasso, au lieu de le faire seulement depuis Ivree ;

Celle de Intra à Brissago, considérée comme la continuation de la route du Simplon ;

Celle de Nice à Gènes par le littoral ;

Celle de Savone à Fossano par Ceva et Mondovì ;

Celle de Coni en France par le Val-de-Stura ;

Celle de Oulx au Mont-Genèvre par Oulx et Cesanne ;

Celle partant du chemin de fer à Torre Berretti à Pavie par San Nazzaro et Cava.

Ainsi elle exclut entièrement du projet ministériel :

La route d'Aoste à Moutiers par le Petit Saint-Bernard ;

Le pont sur le Pô à Chivasso ;

Les cinq routes destinées à mettre les chefs-lieux de Verrallo, Bonneville, Thonon, Albertville et Bobbio en communication avec des chemins de fer ou des routes royales. Mais elle ajoute par contre une route nouvelle de Torre Berretti à Pavie ; elle étend celle qui conduit au Grand Saint-Bernard ; elle laisse, en outre à la Chambre à décider s'il faut y comprendre la route de Fenestrelle au Mont-Genèvre, c'est-à-dire

que la Commission détruit entièrement l'une des bases principales du projet ministériel, celle de donner à chaque province un tronçon de route royale.

La Commission se fonde à cet effet sur ce qu'une modification aussi profonde ne peut se faire qu'avec une réforme générale du règlement de 1817, et sur ce que l'intérêt de l'Etat n'étant pas le même pour chacune de ces routes, elle manque de données suffisantes pour apprécier le concours relatif du Trésor, d'autant plus que la circonscription des provinces étant maintenant l'objet d'études spéciales de la part de la législation, cette proposition devient aujourd'hui intempesive. Elle manifeste, en attendant, le désir de voir rétablir au budget l'ancien fond de subsides, pour venir à l'aide de ces provinces. Enfin, elle propose de s'en tenir invariablement au règlement actuel, jusqu'à ce qu'une classification générale ait lieu pour tout l'Etat.

Messieurs, je vous demande pardon, si j'ai dû m'arrêter aussi longtemps sur les détails qui précèdent ; mais ils étaient, selon moi, indispensables pour se faire une idée précise de l'importante question que la Chambre est appelée à décider.

En la considérant dans son ensemble, il y a, comme l'ont dit le Ministère et la Commission, et comme l'ont répété les divers orateurs qui ont pris hier la parole, deux questions bien distinctes : 1° l'exclusion des routes royales parallèles aux chemins de fer ; 2° l'admission parmi les routes royales d'un certain nombre de routes provinciales.

Quant à la première question, elle a déjà été décidée dans un sens affirmatif par le Ministère et par la Commission, et elle me paraît suffisamment motivée sous le rapport de la convenance et de la justice. Déjà plusieurs fois énoncée dans le sein du Parlement, elle n'y a d'ailleurs jamais été contestée, et je n'abuserai pas des moments de la Chambre pour la discuter. J'accepte donc, avec la Commission, le projet d'élimination du Ministère, tel qu'il a été présenté.

Peut-être dira-t-on que cette élimination va mettre à la charge des provinces traversées une dépense considérable. Mais je répondrai que ces routes se trouvent aujourd'hui en état parfait de systémation et d'entretien. La manutention en sera peu coûteuse à l'avenir, et n'arrivera pas au taux moyen de 1,17 que coûtent les routes royales ; que, d'ailleurs, ne desservant à l'avenir que des intérêts locaux, ces routes n'ont plus aucun titre à être maintenues royales ; que les mêmes provinces ont reçu de la construction des chemins de fer sur leur territoire des avantages inappréciables, dont il faut tenir compte ; qu'enfin si des travaux d'art exigeaient accidentellement des dépenses qui excédassent leurs ressources, le Ministère pourra toujours, dans ces cas exceptionnels, venir demander au Parlement un crédit spécial.

Quant à la seconde question, elle donne lieu d'abord de soulever une question préliminaire : « Doit-on procéder immédiatement à la discussion d'une classification différente de la classification actuelle, ou bien doit-on attendre la loi organique ? »

Les détails dans lesquels je suis entré font voir d'une manière suffisante, à mon avis, que le Ministère a depuis longtemps entre les mains les éléments nécessaires pour la présentation de cette loi. Peut-être a-t-il été retenu par le grand nombre d'autres travaux soumis au Parlement jusqu'à ce jour ; mais, quelle que soit l'importance ou politique ou commerciale ou financière, qu'on ait voulu donner à ceux-ci, il n'en est certainement pas de plus grave que la loi organique des routes. Je dirai même que c'est peut-être celle attendue par les provinces avec le plus d'impatience, celle demandée itéra-

tivement par les Conseils provinciaux et divisionnaires chaque année avec la plus vive insistance, parce qu'aucune ne touche davantage aux besoins journaliers de la généralité des citoyens.

Elle aurait donc dû, ce me semble, d'autant plus être présentée en premier lieu que, comme on l'a vu, c'est sur elle que le Ministère s'est appuyé pour faire ajourner les projets partiels de classification, et que ce serait revenir contre les décisions de la Chambre; ce serait (permettez-moi cette expression vulgaire) *mettre la charrue avant les bœufs*. En effet, le règlement de 1817 a admis une base de classification dont on reconnaît unanimement l'inexactitude et l'insuffisance, et cependant c'est à lui que la Commission propose encore de s'en rapporter, sans tenir compte de tous les inconvénients qu'elle a relevés elle-même. Il y aurait certainement une grande imprévoyance à y adhérer et à vouloir aujourd'hui faire une nouvelle application d'un règlement notoirement reconnu très-mauvais.

A l'appui de mon assertion, en ce qui concerne la classification, je rappellerai les bases de la classification actuelle.

Le règlement de 1817 admet quatre classes de routes : routes royales, provinciales, communales et privées.

Les routes royales sont définies :

- Celles dirigées de la capitale à l'étranger ;
- Celles destinées au commerce maritime ou étranger ;
- Celles qui intéressent le service militaire.

Les routes provinciales sont définies :

- Celles qui relient les chefs-lieux des différentes provinces ;
- Celles qui relient les chefs-lieux de provinces aux routes royales et mènent à l'étranger ;

Celles qui sont postales ;

Celles qui sont les plus fréquentées et les plus intéressantes pour les communications et le commerce.

Les routes communales sont définies :

Celles qui tendent d'une commune à une autre ; celles qui s'embranchent aux routes royales et provinciales ; celles qui conduisent à des passages de rivières ou à l'étranger ; celles qui font communiquer les hameaux d'une même commune, et en général toutes celles déjà regardées comme communales.

Les routes privées sont de deux espèces : grevées ou non grevées de servitude.

Comme on le voit, plusieurs de ces désignations sont tellement vagues, qu'il n'est pas étonnant que leur application ait donné lieu aux plus vives contestations et aux plus grandes divergences.

Le nouveau projet, préparé par la Commission gouvernementale, avait adopté un autre système.

Les routes y étaient divisées en deux grandes classes : routes publiques et routes privées.

Les routes publiques se subdivisaient en quatre catégories : routes royales, divisionnaires ou provinciales, communales et rurales.

Les routes royales étaient définies celles qui, dans l'intérêt commercial ou militaire, sont reconnues utiles à la généralité de l'Etat ;

Les routes provinciales celles utiles à une partie notable d'une province ou de plusieurs provinces et communiquant aux chefs-lieux de provinces et de mandements, aux routes royales et à tout autre point important pour le commerce. Elles étaient toutefois divisées en deux classes, selon qu'elles devaient, ou non, recevoir le concours des communes.

Les routes communales celles allant de commune à commune ou à des fractions de commune, ou au campo-santo, ou à l'église ;

Les routes rurales, celles tendant aux fontaines, abreuvoirs, pâturages, champs de foire, bois communaux, ports, etc.

Toutes les autres routes étaient privées, à l'exception de celles grevées de servitudes, qui, selon leur nature, passaient aux routes communales ou aux routes rurales.

Ces définitions, comme il est facile d'en juger, sont bien plus explicites que celles du règlement de 1817, et comme l'application en était subordonnée, selon leur classe, soit à l'avis des Conseils communaux, soit à celui des Conseils provinciaux, soit même à celui du Conseil d'Etat, elles fournissaient le moyen de satisfaire à tous les intérêts légitimes.

Le même projet avait également indiqué avec précision le lieu et le mode des consorces à établir soit entre les communes, soit entre les provinces et le Trésor, ainsi que la manière de rendre ce consorce obligatoire.

Sans doute dans une question aussi délicate et aussi controversée que celle des routes, le projet préparé par la Commission n'était pas parfait; mais la matière ayant été longuement élaborée par une réunion d'hommes très-compétents, tant sous le rapport administratif que sous le rapport technique, ce travail, définitivement arrêté avec l'exposé des motifs depuis avril 1852, c'est-à-dire depuis 3 ans, paraissait de nature à devoir être communiqué au Parlement, ne fût-ce que comme document à consulter pour la loi qui nous occupe.

Les observations qui précèdent, me paraissent mériter d'être appréciées par la Chambre. Si elle veut être conséquente avec ses antécédents, elle doit insister sur la présentation de la loi organique avant de procéder à la classification. Elle pourrait ainsi se borner, comme on le proposait hier, à voter immédiatement les articles 1 à 3 du Ministère, ou plutôt ceux 1 à 7 de la Commission concernant les routes à éliminer; puis adopter un ordre du jour motivé qui mettrait en demeure le Gouvernement de présenter à la première Session la loi organique. Cet ordre du jour pourrait être ainsi conçu :

« La Camera, invitando il Ministero a presentare nella prima Sessione ventura la legge organica sul servizio dei ponti e strade, aggiorna a quell'epoca il classamento di nuove strade nel novero delle reali, e si limita per ora a discutere le strade da eliminarsi. »

Et que l'on ne dise pas, messieurs, que cet ordre du jour est contraire au vote émis hier par la Chambre, relativement à la proposition Mellana; car ici le cas est bien différent.

L'honorable député Mellana et les orateurs qui ont soutenu la même opinion, ont considéré qu'un des buts essentiels de la loi proposée, était financier et tendait à procurer au trésor une économie importante. C'est pour arriver plutôt à ce résultat qu'ils ont insisté sur leur proposition; mais telle n'a point été, selon moi, l'intention du Gouvernement, et les paroles prononcées hier, soit par monsieur le ministre des travaux publics, soit par monsieur le président du Conseil, le prouvent à l'évidence.

L'unique résultat qu'a cherché le Gouvernement a été, en quelque sorte, un virement de fond profitable aux masses, c'est-à-dire, le report sur d'autres routes importantes des sommes qu'il appliquait auparavant à la manutention des routes royales à éliminer. Les frais de manutention de ces routes n'étant d'ailleurs pas la moitié de ceux des routes royales, il est clair que le bénéfice de cette disposition satisfiera à un bien plus grand nombre d'intérêts. La Chambre ne peut

qu'approuver à une pareille sollicitude du Gouvernement et s'y associer complètement.

La proposition de l'honorable député Mellana ne semblait donc avoir qu'un but fiscal, lequel aurait été fort mal accueilli par les populations, qui auraient cru y voir un ajournement indéfini de la disposition destinée à améliorer leur condition actuelle, tandis que celle-ci se trouverait aggravée par l'élimination d'une partie des routes royales.

Dans le système que je propose, au contraire, le pays saurait qu'à une époque déterminée, et qui dans tous les cas ne dépassera pas l'année prochaine, la loi de 1817 se trouvera réformée en raison des besoins et en conformité de nos institutions nouvelles; que ce délai, qui peut-être même n'en sera pas un, aura pour effet de satisfaire à ses besoins réels beaucoup plus complètement et d'après des principes positifs.

Rien n'empêchera d'ailleurs de distribuer dès 1856 la somme qui sera économisée sur les routes éliminées, en subsidant à celles des routes nouvelles qui les requerraient davantage. Il suffira d'en faire l'objet d'une proposition spéciale dans la discussion du budget, en sorte que aucun intérêt légitime ne restera en souffrance.

Je prie donc la Chambre d'examiner sérieusement la proposition que j'ai l'honneur de lui soumettre, et si elle considère l'avalanche des amendements et des réclamations auxquels a donné lieu la loi présentée, dont nous a fait part hier l'honorable rapporteur de la Commission; amendements et réclamations qui ne doivent pas néanmoins être sans quelques fondements et qui méritent d'être examinés avec soin; si elle considère la dissidence entre le projet du Gouvernement et celui de la Commission; si elle considère l'aveu fait par monsieur le ministre des travaux publics et monsieur le président du Conseil, de consentir aux variations qui pourront être présentées, elle se convaincra aisément que la question ne se trouve pas encore suffisamment éclairée.

Dans le cas néanmoins où cette proposition ne serait pas admise, je crois devoir dire quelques mots sur celles faites soit par le Gouvernement, soit par la Commission pour les routes royales, provinciales et communales.

Afin d'en faciliter l'examen j'ai ajouté au tableau déjà cité les trois dernières colonnes, comprenant en longueur les routes à exclure et celles à ajouter, tant dans le système du Gouvernement que dans le système de la Commission. Ces trois colonnes permettent de comparer au premier coup-d'œil les différences relatives qui en résulteraient pour chaque province.

Le système proposé par le Ministère repose sur un principe de stricte justice, celui de tenir compte de l'importance relative de chaque route et d'assurer à chaque province le bénéfice d'un tracé de route royale ou de chemin de fer. Il y a, dans cette proposition, le sentiment élevé d'un grand principe d'équité, auquel je me fais un devoir de rendre l'hommage le plus sincère; seulement, je ne pense pas que, dans l'application qu'il a faite du même principe, tous les intérêts soient complètement satisfaits, notamment en Savoie. Je rappellerai, à ce sujet, à la Chambre, la proposition qui lui a été présentée à diverses reprises par les députés savoyards, proposition qui fut développée avec détail dans la séance du 13 septembre 1849, et qui, dès lors, a été chaque année renouvelée avec instance par les deux Conseils divisionnaires. Elle concerne l'embranchement avec la route royale ou le chemin de fer depuis Aiton jusqu'au Valais, en passant à Albertville, Annecy, Bonneville et Thonon, et en desservant à la fois les six provinces de Maurienne, Tarantaise, Haute-Savoie, Gênois, Faussigny et Chablais, c'est-à-dire la presque totalité

de la Savoie. Cette route, qui a 164 kilomètres environ (1), est vraiment la grande artère intérieure du pays; les provinces l'ont fait construire à grands frais depuis 1817, et elle a même déjà tous les caractères d'une route royale aux termes du règlement de 1817, puisqu'elle communique de la route royale à l'étranger, soit au canton du Valais.

Le Conseil divisionnaire d'Annecy sur le vu du projet ministériel, a fait de nouvelles réclamations à cet égard dans la Session 1854, et je regrette qu'un des honorables membres de la Commission, dont les deux divisions se rappellent avec bonheur le temps pendant lequel il les a administrées, monsieur le chevalier Pernati, n'ait pas relevé cette lacune dans le sein de la Commission elle-même. Monsieur le ministre a bien compris dans son réseau quelques tronçons de cette même route (environ 55 kilomètres soit un tiers), mais il ne l'a envisagée que dans l'intérêt des chef-lieux du Faussigny et Haute-Savoie, et il n'a pas tenu compte de l'intérêt général qui est autrement important.

Je crois encore, que dans le nombre des routes royales devrait être maintenant comprise celle d'Annecy à Seyssel, laquelle mettra en communication la route de Chambéry à Genève avec le chemin de fer de Lyon à Genève par le département de l'Ain, et desservira conséquemment toute la division. Quoique le Gouvernement ait promis de faire étudier le tracé direct du chemin *Victor-Emmanuel* sur Genève, il est à craindre que de longtemps cette amélioration ne puisse se réaliser; la route d'Annecy à Seyssel acquerra donc jusque là une importance très-considérable.

La Commission, au contraire, a rejeté entièrement le principe posé par le Ministère. En déclarant s'en tenir au règlement de 1817, sur l'excellence duquel elle croit devoir insister, bien que ce règlement soit depuis longtemps condamné et par l'opinion publique et par tous les hommes de l'art comme ne répondant plus aux besoins actuels; bien que ce règlement n'ait pas même force de loi dans une des parties importantes de l'Etat, la Savoie, elle est tombée dans une erreur infiniment plus grave; car si son projet était adopté, il consacrerait vis-à-vis de plusieurs provinces une solennelle injustice.

La Commission cherche, il est vrai, à justifier sa proposition en s'appuyant sur l'insuffisance de renseignements statistiques, et en ne la présentant que comme un ajournement jusqu'à la discussion d'une loi organique générale; mais alors il était bien plus naturel de proposer, comme l'ont fait d'autres orateurs, l'ajournement de l'adoption de toute nouvelle route royale.

Je conçois fort-bien que les honorables membres de la Commission qui appartiennent à peu près tous aux divisions du littoral et de Novare aient pu mieux connaître les besoins de ces divisions, et chercher à partager très-largement même quelques-unes de ces provinces. Je comprends encore qu'ils aient pu recevoir l'idée d'une nouvelle route (celle de Torre Berretti à Pavia), à laquelle monsieur le ministre n'avait pas pensé, et augmenter jusqu'à 500,000 francs en faveur des routes par eux patronnées le crédit de 545,000 proposé. Tou-

(1)	Longueur.	Entretien.
Maurienne	M. 5,000	Fr. 830
Haute-Savoie	» 28,725	» 5,909
Génois	» 48,798	» 5,830
Faussigny	» 38,773	» 6,218
Chablais	» 43,083	» 2,325
	M. 164,378	Fr. 21,112

tefois j'en appelle à leur justice et à celles de tous les membres du Parlement qui déjà, par les lois des 6 mai 1850 et 26 juin 1853, ont si richement doté d'un grand réseau de routes la Sardaigne et le comté de Nice, serait-il équitable de laisser toutes les provinces au delà des monts, celle de Valsesia, celle de Bobbio qui figurent parmi les plus pauvres de l'Etat se morfondre et s'épuiser, pendant que les riches provinces du littoral, les riches provinces de la Lomelline et de Pallanza se trouveraient trop avantagées? Je leur demanderai même s'ils pensent que la route de Intra à Brissago puisse jamais servir à un autre usage que pour le transport des produits locaux. Cette route ne doit-elle pas être regardée avec fondement comme parallèle au chemin de fer d'Arona, soit au service des bâtiments à vapeur, pour lequel avant-hier encore on nous a demandé un crédit de 500,000 francs? Certainement pas un seul colis venant d'Arona ne prendra cette direction, et quant à ceux dirigés de Suisse en Suisse, ils ne viendront assurément pas emprunter notre route du Simplon, ni son prolongement sur Brissago, tous les cantons suisses devant communiquer directement entre eux par leurs propres voies ferrées.

Si le Ministère auquel ces circonstances n'auront pas échappées, a compris cette route parmi les routes à créer, c'est parce qu'il a voulu mettre le chef-lieu de la province en communication avec l'étranger par un tronçon de route royale.

Je ne suis pas à même d'émettre une opinion sur la route de Torre Berretti à Pavia, mais à en juger par le plan annexé au rapport de la Commission elle paraît si rapprochée de la route royale de Voghera à Plaisance et de celle de Novare à Milan, qu'il me semble difficile qu'on puisse lui attribuer une aussi grande importance.

D'ailleurs les journaux viennent de nous apprendre que le Gouvernement Lombardo-Vénitien s'occupe des études pour relier le chemin d'Italie à la frontière sarde. La solution de cette question entraînera nécessairement de notre côté un tronçon semblable: la proposition de la Commission est donc intempestive dans ce moment.

La réserve pour la route de Fenestrelle au Mont-Genèvre à côté de celle d'Oulx, qui tend au même point, ne me semble pas mieux pouvoir être justifiée, surtout quand la Commission exclut la route du Petit St-Bernard, mille fois plus importante pour les relations commerciales entre les divisions de Novare, Verceil et Ivree avec les deux divisions de la Savoie.

Ces simples réflexions que je n'étendrai pas davantage, me semblent suffire, messieurs, pour démontrer que le projet de la Commission n'a pas été étudié et qu'il manque tout à fait de base, puisque d'une part il s'appuie sur un règlement déjà condamné, et que d'autre part il est infiniment loin de satisfaire aux principes de justice distributive et aux intérêts généraux.

La Commission, il est vrai, pour atténuer l'effet de sa proposition, non-seulement déclare qu'elle ne veut qu'un ajournement, mais elle propose encore de rétablir le fonds de subside au chiffre de 400,000 francs afin de venir en aide aux provinces maltraitées.

Cette réserve est un fiche de consolation offerte à ces provinces. Toutefois il n'est pas une d'entre elles qui puisse se faire illusion et qui n'observe que, tandis que des avantages immédiats et réels sont assurés aux autres provinces, on ne leur donne à elles que des espérances vagues et très-éloignées espérances auxquelles, il faut le dire, la Commission elle-même n'attache probablement qu'une confiance très-problématique.

D'après ce qui précède, je pense que si la Chambre veut réellement s'occuper dès à présent de la classification, elle doit aussi repousser entièrement le projet de la Commission, et s'en tenir au projet ministériel, sur lequel toutefois je me réserve de proposer quelques amendements quand elle en viendra à la discussion de chaque ligne.

Après ces considérations relatives aux propositions qui concernent les routes provinciales, j'ajouterai encore quelques mots pour les propositions faites en faveur des routes communales.

Il n'est aucun de nous, messieurs, qui n'apprécie l'importance des routes communales, et qui n'ait par lui-même reconnu leur triste condition, signalée d'ailleurs dans le rapport ministériel et dans celui de la Commission. Cet état fâcheux se fait d'autant plus sentir que les lois promulguées ces années dernières pour faciliter l'introduction de l'étranger des denrées alimentaires, des boissons et des matières premières destinées à l'industrie, obligent nos producteurs nationaux à effectuer leurs transports sur les lieux de marché avec la plus grande économie pour pouvoir soutenir la concurrence. Ce qui était auparavant un besoin vivement senti, devient donc aujourd'hui une nécessité impérieuse.

Le Ministère, en convenant que de notables améliorations y ont été apportées ces dernières années, reconnaît néanmoins que ces routes sont loin du degré de perfection qu'exigent le développement commercial et industriel, et l'état de la civilisation. Il en attribue la cause à ce que les communes, agissant isolément, manquent de force, et à ce que les plus riches elles-mêmes sont découragées d'entreprendre des travaux qui se trouveraient interrompus à la limite de leur territoire. Pour y remédier, il propose un consorce obligatoire entre toutes les communes d'un mandement pour une route à charriots, qui tende du chef-lieu de ce mandement à une route royale, ou à une route provinciale, ou à un chemin de fer.

La Commission adopte la même proposition, en limitant toutefois cette route consortiale à une route muletière dans les pays de montagne, et en tâchant de rendre cette route la plus centrale possible pour toutes les communes du mandement.

Cette proposition, considérée d'une manière abstraite, se présente comme un acheminement sérieux vers les améliorations demandées; mais si on l'envisage sous le rapport pratique, il est facile de voir qu'elle produira un résultat à peu près nul, et peut-être pire que le système actuellement en vigueur.

J'invoque à cet égard l'opinion de tous ceux de mes honorables collègues qui ont habité ou administré des communes rurales. Je ne connais pas assez, je l'avoue, les provinces en deça des monts; mais ce que je puis assurer, c'est qu'en Savoie les neuf dixièmes des chefs-lieux de mandements se trouvent déjà établis sur des routes royales ou provinciales; il n'y aura donc qu'une dixième au plus des mandements où la loi deviendrait applicable.

D'un autre côté, malgré la réserve mise par la Commission, on ne pourra pas à volonté diriger cette route de manière à desservir un grand nombre des communes du mandement, parce que cette direction dépend de deux points déjà déterminés à l'avance, celui de départ et celui d'arrivée, en sorte qu'il n'y aura pas le dixième des communes de chaque mandement qui en profiteront. Si l'on ajoute que les communes sont elles-mêmes subdivisées en nombreux hameaux, on peut dire avec raison que le bénéfice qu'elles retireront d'une semblable disposition sera tout à fait illusoire et qu'il ne profitera pas à la centième partie des populations rurales.

Seulement les chefs-lieux de mandement, qui sont généralement habités par les propriétaires les plus aisés, trouveront ainsi le moyen de se créer, s'ils ne l'ont pas déjà, une route à charriots, aux dépens de toutes les autres communes.

La proposition faite par le Ministère et par la Commission, me semble donc manquer tout à fait son but. Elle n'est d'ailleurs qu'une application plus explicite des dispositions du règlement de 1817, dont on connaît l'inutilité des résultats.

En effet, le règlement de 1817 avait (art. 7 à 11) prescrit aux Conseils communaux de faire le classement des routes communales pour être soumis à l'approbation de l'intendant, suivant un modèle déterminé. Une circulaire du 24 novembre 1824 a rappelé ces dispositions et ordonné la remise de cet état avant le mois de février suivant. Les lettres patentes du 3 mars 1838 et l'instruction ministérielle du 26 octobre 1839 ont postérieurement indiqué le mode d'appliquer la prestation en nature (le comandate). Elles ont aussi créé les routes consortiales dont les frais de construction et d'entretien sont à la charge de plusieurs communes réunies en consorce, et réglé les moyens d'y procéder. Ce consorce n'est, il est vrai, que facultatif; mais il suffit qu'il soit demandé par une commune pour que l'autorité administrative puisse forcer le mauvais vouloir des communes qui s'y refusent. Enfin, diverses dispositions ministérielles et des bureaux d'intendance ont tâché d'exciter les administrations communales à exécuter les prescriptions qui concernent ces routes.

Tous ces efforts, messieurs, toutes ces prescriptions gouvernementales ont été inutiles. Le Gouvernement ne connaît encore aujourd'hui dans aucune province l'étendue des routes communales. Les syndics et Conseils des communes, soit pour ne pas se créer des ennemis dans leur court passage au pouvoir, soit par apathie, individuelle, soit pour s'éviter à eux-mêmes une surveillance gênante, n'exécutent pas les ordres qui leur sont transmis, et, à part un petit nombre d'exceptions, on peut dire que la plupart de nos routes communales sont encore tout à fait à l'état primitif.

Les mêmes inconvénients s'étaient fait sentir dans les Etats voisins. En Lombardie, comme en Suisse, c'est la main ferme de l'autorité et la volonté persistante du Gouvernement qui ont pu les surmonter. La France n'a réussi à les vaincre que depuis la promulgation de la loi du 21 mai 1836. Cette loi, en faisant de la réparation des chemins une dépense obligée, pour laquelle le préfet peut enjoindre les Conseils communaux, en y autorisant l'affectation d'une partie des fonds départementaux, en donnant au Conseil général du département le pouvoir d'ordonner les consorces de communes, en créant des agents spéciaux sous le nom d'*agents voyers* qui prêtent serment, et dont les verbaux font foi jusqu'à preuve contraire, en formant diverses classes de ces chemins pour régler le concours des fonds départementaux, en laissant, enfin, à chaque préfet la faculté de faire des règlements spéciaux suivant les convenances et les habitudes locales, a produit dans ces chemins une véritable révolution, et il suffit de lire les compte-rendu des Conseils généraux de département pour en apprécier les immenses bienfaits.

Une instruction ministérielle du 24 juin suivant a développé les principes de la loi, et chaque préfet s'est fait un devoir de promulguer un règlement applicable à son département, de manière que le tout y forme un système complet.

Cet exemple n'est pas resté entièrement stérile pour nous.

La Savoie, pays limitrophe, n'a pas tardé à s'apercevoir des heureux effets obtenus en France, notamment dans les départements de l'Ain et de l'Isère; aussi le Conseil division-

naire de Chambéry a-t-il dès 1847 créé un service d'agents voyers pour toutes les provinces de cette division. La division d'Annecy l'a bientôt imitée; d'abord pour la seule province du Genevois, puis, successivement pour celles du Faucigny et du Chablais. Quoique établis depuis peu d'années et avec des ressources extrêmement limitées, ces agents ont déjà exécuté ou préparé des améliorations importantes dans la voirie communale. Les comptes-rendus annuels des Conseils de ces divisions en font foi. Seulement, comme ces agents ne sont pas établis par la loi, ni créés par une disposition du pouvoir exécutif, ils n'ont pas qualité suffisante pour constater les contraventions; ils ne peuvent obliger les autorités communales à leur prêter le concours nécessaire; il ne peuvent même correspondre en franchise avec les syndics; en sorte que, par le défaut de la loi leur action est loin encore d'être aussi efficace quelle pourrait le devenir.

Les faits que je viens de signaler, messieurs, semblent tracer, aux trois pouvoirs de l'Etat, la seule marche à suivre pour obtenir réellement l'amélioration de nos routes communales. Le vice essentiel de la loi actuelle est de charger le syndic seul de la surveillance et de l'exécution des travaux. Cet administrateur n'a généralement ni les connaissances, ni la fermeté qu'aurait un agent étranger à la commune. Si la route intéresse plusieurs communes voisines, il n'a d'ailleurs aucun moyen d'obtenir leur concours.

Enlever aux syndics cette tâche qu'ils n'exécutent jamais qu'à contre-cœur, pour la donner à des agents spéciaux qui puissent puiser dans la loi et dans leurs connaissances techniques les moyens d'action efficaces; tel est, selon moi, le véritable, le seul mode à suivre pour la préparation, la direction et la surveillance des travaux sur les routes communales.

Monsieur le ministre, qui a reçu des sollicitations à ce sujet des deux divisions de Chambéry et d'Annecy, s'est lui-même convaincu de l'utilité de ce système; il devrait donc être invité, selon moi, à présenter au plus tôt un projet de loi qui satisfît à ces diverses conditions. En attendant, il devrait, au moins, insérer dans la présente loi les dispositions indispensables pour rendre efficace l'action des agents-voyers déjà établis dans quelques provinces.

Une autre disposition préliminaire qui ne me semble pas moins importante, serait de faire déterminer et mesurer dans un court délai les routes communales de chaque commune et de faire reconnaître les travaux qu'elles exigent. Ces travaux se diviseraient naturellement en travaux de terrassement et travaux d'art. Quant aux travaux de terrassement, je pense que l'emploi de la prestation en nature appliquée avec justice et ménagement dans la saison convenable, sera toujours le mode à préférer, comme étant déjà implanté dans les habitudes, et comme le moins onéreux aux populations. Il est d'ailleurs pratiqué en France avec le succès le plus complet. Mais, quant aux travaux d'art qui ne peuvent être exécutés qu'à prix d'argent, ce sera toujours pour les contribuables l'obstacle le plus sérieux à toute amélioration. Il me paraît que cet obstacle pourrait être aplani par le Gouvernement, s'il ouvrait sous sa garantie un emprunt spécial pour le compte des communes, et dans lequel chacune serait engagée pour la portion qu'elle en retirerait. Cet emprunt permettrait aux communes, dans deux ou trois ans au plus, de rectifier toutes leurs routes et de jouir ainsi presque immédiatement de bonnes voies de communes, sans en éprouver des charges sensibles.

Voilà, messieurs, de quelle manière pourra être obtenue l'amélioration si désirée des routes communales. Si nous y

parvenons, je crois que nous aurons rempli la mission la plus utile et la plus avantageuse à la prospérité de nos provinces essentiellement agricoles. La Chambre, en en prenant l'initiative, aura bien mérité du pays.

Il ne s'agit ici ni d'une discussion politique, ni d'une discussion religieuse; il ne s'agit que du bien-être matériel, et sur ce terrain il n'est aucun membre de cette Chambre, de quelque côté qu'il siège, à droite, ou à gauche ou au centre, qui ne doive se rencontrer, car il n'en est pas un de nous qui ne veuille franchement et sincèrement tout ce qui peut y concourir.

Messieurs, je finis ce trop long discours où j'ai été, malgré moi, entraîné à de plus minutieux détails que je ne voulais. J'en résume la pensée en proposant sur la loi qui nous occupe:

1° De limiter la présente discussion à la portion de la loi qui concerne l'élimination des différentes routes royales.

2° D'inviter le Ministère, par un ordre du jour motivé à présenter à la première Session une loi organique sur la matière.

3° Si cependant cette proposition n'est pas acceptée, d'adopter, en ce qui concerne la classification des routes royales, le projet ministériel, à l'exclusion de celui de la Commission, en me réservant néanmoins de proposer sur quelques lignes des amendements particuliers.

4° De repousser comme insuffisante, et manquant tout à fait son but, la proposition du Ministère et de la Commission qui concerne les routes communales; les lettres patentes du 3 mars 1848 permettant d'appliquer le consorce non-seulement à la route du chef lieu de mandement, mais encore à toutes les routes qui embrassent l'intérêt des plusieurs communes (art. 38 à 41), sont d'un avantage bien plus général que la disposition proposée, laquelle tend, au contraire, à restreindre cette faculté; mieux vaudrait se borner à assurer l'exécution des ces mêmes patentes.

Diverses dispositions me semblent d'ailleurs devoir être prises à l'égard des routes provinciales et communales.

Les routes provinciales sont encore aujourd'hui presque entièrement celles arrêtées par le Conseil supérieur le 9 décembre 1853. Or cette classification ne peut plus servir soit parce qu'elle n'a pas été faite dans chaque province sur les mêmes bases uniformes, soit parce que plusieurs routes n'y ont été comprises que comme routes muletières, soit parce que dès lors plusieurs routes ont été créées ou rectifiées, soit enfin parce que le tracé des chemins de fer a profondément modifié les intérêts généraux et locaux.

Il est donc indispensable de procéder à une classification nouvelle basée sur les principes qui seront établis dans la nouvelle loi organique. Pour remplir son but, c'est-à-dire reposer sur des bases uniformes, cette classification devrait selon moi être opérée par une même Commission technique, en suite de la proposition des Conseils provinciaux et divisionnaires, peut-être même à la suite d'une enquête spéciale.

Quant aux routes communales, je crois avoir abondamment démontré la nécessité d'une loi particulière, à moins qu'on ne préfère la comprendre dans la loi organique générale.

Cette loi devrait être calquée sur la loi française du 21 mai 1836 dont l'expérience de près de 20 ans a prouvé les excellents effets.

Le principe essentiel de cette loi serait, tout en laissant à l'autorité municipale la part d'action qui lui compète, surtout dans un Gouvernement constitutionnel, pour le classement des routes l'approbation des rôles de prestation en nature, l'allocation des dépenses, d'attribuer la partie exécutive à

des agents voyers spéciaux, placés hors de l'influence de la commune et sous la dépendance de l'autorité provinciale.

Des moyens d'action efficaces seraient assurés à ces agents qui chaque année rendraient compte de leurs opérations aux Conseils provinciaux et divisionnaires. Un règlement spécial approuvé par ces Conseils réglerait le service de ces agents, en raison des conditions particulières de chaque province.

Dans un délai assez court, déterminé par la loi, il devrait être procédé d'abord à la formation d'un état général des routes de chaque commune, de leur métré, des travaux qu'elles exigent pour leur systémation, soit en prestation en nature, soit en ouvrage d'art. Pour régler le mode de concours ces routes seraient distribuées en différentes catégories, en raison de leur importance respective. Enfin, pour les travaux d'art, outre les subsides qui pourraient être alloués annuellement sur les budgets provinciaux aux routes principales, il devrait être assuré ou par voie d'un emprunt uniquement contracté à cet usage, ou par tout autre moyen les ressources nécessaires aux communes pour y faire face immédiatement.

Telle est, messieurs, la manière dont je comprends l'amélioration complète de notre système routier. Je la recommande à votre sollicitude éclairée, en même temps que je vous remercie de la bienveillante attention que vous m'avez prêtée. (*Segni di approvazione*)

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Despina a mandare al banco della Presidenza le sue proposizioni.

La parola spetta al signor ministro dei lavori pubblici.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Risponderò poche parole al lungo e dotto discorso dell'onorevole Despina. Egli mi fece l'appunto di avere or son tre anni allegato, in occasione che si presentavano alla Camera vari progetti di legge, per dichiarare reali alcune strade provinciali, che conveniva mandarli all'esame della Commissione allora già istituita, coll'incarico di proporre un nuovo regolamento, e una conseguente nuova classificazione stradale. Ha soggiunto che questa Commissione aveva compiuto il suo lavoro, e l'aveva presentato al Ministero.

Su tutto questo io ho nulla a contraddire; ma ripeto in proposito le considerazioni già addotte nella mia relazione, e ieri di bel nuovo esposte, che cioè non intendo in questo momento di proporre un ordinamento completo di tutto il sistema stradale. Io riconosco che stretti quali siamo tra la necessità di non aggravare di troppo le finanze, e il pressante bisogno di migliorare il sistema delle nostre comunicazioni, onde porlo in corrispondenza col grande sviluppo che vanno prendendo il commercio e l'industria, non possiamo dispensarci dal prendere qualche pronto provvedimento; quindi ho scelto quei temperamenti che mi parvero più urgenti, più desiderati dal paese, e meglio adatti ad avviarne la prosperità materiale.

Riconosco parimente, e l'ho già dichiarato altra volta, che questa legge non costituisce un sistema completo, una compiuta nuova legislazione stradale.

Ma egli dice, voi avete pure gli studi fatti dalla Commissione; potevate valervene a questo fine.

Il deputato Despina, che era uno dei membri più distinti di quella Commissione, si ricorderà qual generale sovvertimento sarebbe stato necessario portare non solo nella parte tecnica e statistica dell'ordinamento stradale, ma anche nella parte finanziaria ed amministrativa, se fossero state accolte le proposizioni allora fatte. Io riconobbi che era impossibile mettere ad esecuzione il piano proposto dalla Commissione, per quanto maturo e studiato fosse, come qualunque altro sistema

generale, se prima non veniva ordinata l'amministrazione provinciale e comunale. Ora nel lungo tempo dacchè mi trovo al Ministero, ho veduto succedersi intorno all'ordinamento di tali amministrazioni tante nuove idee che non ho potuto mai accertarmi quali si potesse credere che sarebbero preferite. La Camera sa che il paese aspetta ancora questa nuova organizzazione amministrativa, ed essa stessa non sa quando tale riordinamento potrà vedersi attuato. Ora io non credo che prima di questa attuazione sia conveniente, anzi sia possibile fare un nuovo regolamento stradale, che al nuovo ordinamento amministrativo sia, come deve essere, bene coordinato. Le stesse osservazioni fatte dal deputato Despine ciò provano; imperocchè tutto quello che ha detto sull'insufficienza attuale dell'amministrazione delle strade provinciali e comunali dimostra, che nulla si può fare se non è bene stabilita la costituzione amministrativa delle provincie. Io dunque, lo ripeto, non ho inteso di proporre una nuova legislazione stradale, ma solo di modificare il regolamento che esiste, in quelle parti nelle quali se ne presenta più stringente il bisogno. La mia relazione fa conoscere evidentemente che il mio scopo principale (e ciò serva anche di risposta ad alcune osservazioni fatte prima d'ora) non è quello di sottrarre le strade, che corrono parallele alle ferrovie, dalla classe delle strade reali, e metterle a carico delle provincie; il fine essenziale cui miro col presente progetto di legge si è di migliorare lo stato delle nostre comunicazioni, cogliendo l'occasione che si presenta di alleggerire le finanze da un aggravio notevolissimo col sottrarre appunto dal carico dell'erario le dette strade parallele alle ferrovie. A tanto mi sono limitato, ed a tanto domando alla Camera che si limitino per ora le sue deliberazioni.

Ma il deputato Despine dice: « Dichiarando nazionali alcune nuove linee di strade, senza stabilire un sistema complessivo che sia conseguenza di nuovi principii, e di un regolamento nuovo, si susciteranno moltissime questioni, molte nuove proposte, nuove domande, e in conseguenza si prolungherà indefinitamente la discussione senza ottenere un risultato compiuto e stabile. »

Ora io domando, se in questo momento si venisse a presentare un sistema affatto nuovo, non sarebbe egli ancora più difficile riuscire allo scopo? Perchè innanzitutto bisognerebbe vedere se questo sistema potrebbe coordinarsi col presente sistema dell'amministrazione provinciale, e quando ciò fosse, si direbbe: bene, voi coordinate il vostro piano stradale coll'attuale organizzazione amministrativa delle provincie, mentre noi stiamo per discutere la compiuta riforma di questa? In secondo luogo, ammesso anche un nuovo regolamento generale, converrebbe pur sempre venire all'applicazione, e lo stesso deputato Despine ha riconosciuto, che sarebbe indispensabile fare una nuova classificazione stradale, la quale corrisponda ai principii del nuovo regolamento; perchè i principii astratti a poco giovano, bisogna venire alla determinazione positiva delle linee stradali, prescrivere cioè tassativamente: queste strade appartengono ad una classe, queste ad un'altra e queste ad una terza.

Io gli ricorderò qui quanto proponeva per principio generale la Commissione, di cui egli faceva parte: essa stabiliva che « sarebbero riconosciute come reali quelle strade che sono utili nell'interesse generale dello Stato. » E questo principio è assai più vago di quello portato dal vigente regolamento.

Che cosa dunque avremo guadagnato nel sicuro e pronto percorrere della discussione? Verremo all'applicazione, e questa darà luogo a molto più gravi questioni, che non possano sollevare le limitate proposizioni da me fatte.

Ogni provincia avrà una o più strade che sosterrà essere utili nell'interesse generale.

È facile quindi immaginarsi quante complicazioni sorgerebbero, e quante domande più vive ed insistenti, che non sono quelle a cui possano dare occasione le ristrette proposizioni che è venuto a farvi il Ministero, limitandosi a ciò che egli stima più urgente, più giusto e più utile al paese il quale ha essenzialmente più bisogno di nuove comunicazioni, che di nuovi regolamenti organici.

Venendo poi alla conclusione l'onorevole deputato Despine che cosa propone?

Anzitutto un ordine del giorno, che è in sostanza conforme a quello dell'onorevole deputato Mellana, stato rifiutato dalla Camera; propone cioè che si discuta e si decida il principio, se si debbano dichiarare reali o provinciali le strade che corrono parallele alle ferrovie; e che si inviti con un ordine del giorno il Ministero a proporre un regolamento stradale generale, prima di pronunciarsi sul resto.

Ma l'onorevole Despine ha detto, che l'intento della sua proposizione non è punto quello stesso dell'onorevole Mellana, perchè secondo lui la intenzione dell'onorevole Mellana era puramente fiscale, e tale non è la sua.

Ma io non vado ad esaminare le intenzioni; nel fatto e nelle conseguenze vedo che le due proposte sono evidentemente eguali. Che importa adunque lo scrutare qual fosse la mente del deputato Mellana, e quale sia quella dell'onorevole Despine? L'ordine del giorno è lo stesso, e dacchè è stato rifiutato una volta, non veggo come lo si possa rimettere in discussione.

Aggiungerò anche che, a mio avviso, non può dirsi che lo scopo dell'onorevole Mellana fosse, come vorrebbe l'onorevole Despine, unicamente fiscale.

Se tale fosse stato il suo intendimento, egli avrebbe chiesto che la Camera dichiarasse che le strade parallele alle ferrovie fossero tolte dal carico dell'erario, e che per ora non si discutesse d'altro; ma egli chiese semplicemente la separazione delle due parti della legge, ed ammise anzi che la seconda parte fosse riproposta immediatamente dopo adottata la prima.

Questo dunque dimostrava che lo scopo fiscale non era l'unico della sua proposta. Che anzi l'onorevole Mellana almeno ritardava di poco la discussione della seconda parte della legge; mentre la proposta dell'onorevole Despine condurrebbe ad una sospensione lunghissima; giacchè egli ha un bel dire che, avendo gli studi fatti dalla Commissione, io posso valermene; ma io ripeto, questi studi esigono necessariamente che prima si stabilisca l'ordinamento amministrativo delle provincie.

D'altronde l'onorevole Despine sa egli stesso che le proposizioni della Commissione non erano fatte all'unanimità, che anzi vi erano, se non isbaglio, tre membri che avevano fatto ciascuno proposizioni diverse, e fra questi era l'onorevole Despine medesimo, il quale voleva che non si aggravassero, come sono aggravate attualmente, alcune provincie in modo esorbitante dal peso delle strade provinciali; ma che si mettessero in massa questi aggravii, e che si distribuissero fra le provincie fatte con principii di equità.

Se questo principio possa essere adottato, io non lo so; ma ad ogni modo è un principio di una grandissima importanza, e che sarebbe in certo modo in contraddizione colla libertà che si vuole lasciare alle provincie di costruirsi quelle strade che credono migliori nel loro interesse.

Nè gli esorbitanti aggravii che egli lamenta eccedere le forze di alcune provincie, sono loro stati imposti dal Governo; sono

esse che gli hanno voluti perchè ne hanno sentito il bisogno. Si potrebbe citare, per esempio, la provincia di Lomellina, la quale è stata esemplare in questo rapporto, essendosi procurata una rete di strade provinciali che io credo sia la più vasta di quante n'abbiano comparativamente le altre provincie dello Stato.

Per tutti questi motivi io mi oppongo recisamente a che nemmeno si discuta la proposta dell'onorevole Despine, perchè assolutamente la veggio identica a quella del deputato Mellana. Quanto poi all'avvisare ad un regolamento generale dell'amministrazione stradale, io pregherei l'onorevole Despine di sollecitare invece l'esame del progetto di legge sull'amministrazione provinciale e comunale. Io credo che questa debba essere la base su cui fondare un sistema sicuro e praticabile dell'ordinamento stradale.

PRESIDENTE. L'onorevole Despine ha presentato al banco della Presidenza il seguente ordine del giorno motivato:

« La Camera, invitando il Ministero a presentare nella prossima Sessione la legge organica sul servizio dei porti e strade, aggiorna a quell'epoca il classamento di nuove strade nel novero delle reali, e si limita per ora a discutere le strade da eliminarsi. »

Ieri la Camera ha votato sulla proposta del deputato Mellana, la quale mirava a stabilire che l'attuale progetto di legge del Ministero fosse diviso in due parti, e costituisse due leggi separate, e che quindi si discutesse prima che doveva comprendere i tre primi articoli del Ministero, quindi si discutesse e votasse sulla seconda.

Questa era la proposizione del deputato Mellana, secondo le spiegazioni date dal proponente e da altri membri. Invece ora il deputato Despine propone che per ora si discutano e si votino i tre primi articoli che tendono a togliere dalla categoria delle reali quelle strade che sono costeggiate da ferrovie, e che tutte le altre disposizioni del progetto si debbano rimandare onde il Ministero presenti nella prossima Sessione una legge organica per la classificazione e per il regime delle strade.

Laonde è evidente che corre una tal quale differenza fra l'ordine del giorno del deputato Despine e la proposta del deputato Mellana.

Però giova dire che, considerata la cosa in senso materiale, la proposizione è identica. La Camera vedrà se debba continuarsi la discussione su quest'ordine del giorno, oppure se si debba adottare su di esso la questione pregiudiziale proposta dal signor ministro dei lavori pubblici.

La parola spetta all'onorevole Despine per spiegare il suo ordine del giorno.

DESPINE. En proposant mon ordre du jour, je n'ai point entendu interrompre la discussion générale. J'ai seulement rappelé à la Chambre ses antécédents et les promesses qui avaient été faites par le Ministère, et j'ai ajouté que si la Chambre voulait être conséquente avec ses antécédents, il fallait nécessairement qu'elle commençât par réclamer la loi organique avant celle de la classification.

L'honorable ministre me dit qu'il ne peut pas présenter cette loi organique avant que la loi provinciale ne soit elle-même adoptée, et il m'engage à en faire presser l'examen le plus promptement possible. A cela, je répondrai que je n'y puis rien, parce que je ne fais pas partie de la Commission chargée de faire le rapport sur cette loi.

Mais en tout cas, cette loi ne peut avoir aucune influence sur la formation et le mode d'entretien de routes. Je crois donc que ces deux questions peuvent rester tout à fait indépendantes l'une de l'autre.

Quant au projet qui avait été préparé par la Commission du Gouvernement, relatif à la loi destinée à remplacer le règlement de 1817, je ferai observer à l'honorable ministre que sous ce rapport nous avons tous été d'accord soit quant à la loi, en elle-même, soit, quant aux principes sur lesquels elle a été basée.

Mais j'ai manifesté le regret que dans une question aussi importante que celle aujourd'hui en discussion, ce projet, qui depuis trois ans est tout prêt ainsi que l'exposé des motifs, n'ait point été distribué.

Quant à mon ordre du jour, je n'y insiste point dans un autre sens que pour rappeler à la Chambre que si elle veut être conséquente avec ses antécédents, elle devrait l'adopter.

PRESIDENTE. Il deputato Despine insiste ancora nel suo ordine del giorno?

DESPINE. Permettez; d'abord, je n'ai envoyé mon ordre du jour que parce que vous me l'avez demandé. (ilarità)

PRESIDENTE. L'ha domandato perchè avendo inteso che ella proponeva un ordine del giorno, era necessario che io lo avessi onde darne contezza alla Camera.

DESPINE. Eh bien! alors, j'insiste, d'après les mêmes principes qui me l'ont fait présenter.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri e reggente il Ministero delle finanze. Farò una sola osservazione sull'ordine del giorno del deputato Despine.

L'onorevole proponente vorrebbe rimandare la discussione della seconda parte dell'attuale progetto, e invitare il Ministero a presentare un piano completo e definitivo della classificazione delle strade...

DESPINE. Una legge organica...

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri e reggente il Ministero delle finanze. Bene, una legge organica. Io faccio solamente osservare alla Camera che attualmente le sono sottoposte le seguenti leggi organiche: una per l'ordinamento dell'amministrazione provinciale e comunale, una per l'ordinamento della istruzione pubblica, una per l'ordinamento giudiziario. Ora se si vuole ancora che se ne presenti una sull'ordinamento delle strade, passerà probabilmente non solo la prossima Sessione, ma molte altre prima che si venga a modificare in nulla il sistema attuale delle strade.

La questione non è di sapere se il sistema dell'onorevole Despine sia veramente migliore di quello proposto dal Ministero. Si tratta di vedere se abbiasi a far qualche cosa, o se si vuole rimandare ad epoca indeterminata il riordinamento del sistema stradale.

Io spero che la Camera vorrà dar prova di quel senso pratico che la distingue, non adottando l'ordine del giorno dell'onorevole deputato Despine che mira, lo riconosco, ad un miglior sistema, ma ad un miglior sistema che non potrebbe certo essere attuato se non fra quattro o cinque anni, cioè in un avvenire molto lontano, e quindi sarebbe un deludere le popolazioni di quei benefici che aspettano con tanta impazienza da parecchi anni.

DESPINE. Je demande la parole.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Mellana.

MELLANA. La ragione testè addotta dall'onorevole presidente del Consiglio viene precisamente in appoggio dell'ordine del giorno del deputato Despine. (ilarità)

L'onorevole ministro diceva che nella prossima Sessione la Camera sarà chiamata a discutere la legge organica per l'amministrazione dei comuni e delle provincie. È appunto il bisogno che preceda questa discussione all'altra sulle strade, perchè per avere una legge organica stradale è necessario

che prima si provveda ad un nuovo ordinamento dell'amministrazione provinciale e comunale.

La sola diversità che corre tra il parere del Ministero e quello del deputato Despine sta in ciò, che cioè il Ministero vuol fare intanto qualche cosa, e l'onorevole Despine dice che in questa materia abbiamo già un regolamento col quale si potrà camminare intanto colle stampelle. Ma in questa materia non si può nulla stabilire senonchè per legge organica, la quale viene per lo appunto domandata coll'ordine del giorno Despine.

Del resto passa una notevole differenza fra la proposta dell'onorevole Despine e quella che io ebbi ieri l'onore di presentare. Difatti la mia, senza toccare il merito della questione, era soltanto rivolta a proporre la separazione delle due parti del progetto; laddove l'onorevole Despine, dopo aver preso ad esame il progetto ministeriale e quello della Commissione, conchiudeva che l'uno e l'altro non soddisfacendo alle esigenze a cui si deve provvedere, era mestieri addivinare a novelli studi.

Ciò stando, chiaro apparisce, come dianzi accennavo, che non avvi veruna connessione tra la proposta dell'onorevole Despine e la mia.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Farò osservare che, come diceva il presidente del Consiglio, essendo già presentato al Parlamento un progetto di legge per l'amministrazione provinciale e comunale, non so se la Camera si determinerebbe a discutere un progetto che include una parte di quel sistema di amministrazione provinciale e comunale, prima di aver approvato il sistema generale stesso. Una delle parti importanti della nuova amministrazione provinciale e comunale è quella che concerne le strade.

Come dunque si può cominciare a discutere una parte senza avere prima esaminato l'insieme? Essere quindi assoggettato al Parlamento tale ordinamento generale è una ragione per cui io debbo ancor differire l'anzidetta presentazione. E per far sempre più vedere al deputato Despine come sia necessaria questa dilazione, farò notare che egli stesso invitò il Ministero a proporre questo sistema generale di amministrazione delle strade provinciali e comunali; egli dice che uno dei provvedimenti che trova più giusti è quello di stabilire gli uffici degli agenti stradali. Io ne sono convinto, ma domando se ora si possa farlo senza sapere come piacerà al Parlamento di ordinare l'amministrazione generale.

È tanto vero che io sono penetrato dell'opportunità di questa disposizione speciale, che vedendola già dalle divisioni di Ancey e di Chambéry applicata (ed erano in facoltà di farlo, non essendovi legge che lo vieti), e vedendo i buoni effetti che essa produceva, mi feci trasmettere dalle medesime un buon numero di esemplari dell'analogo regolamento, e lo diffusi a tutte le divisioni amministrative, invitandole a prenderlo in considerazione, a tenere conto dei buoni effetti da esso prodotti, e ad esaminare se non fosse conveniente per esse di adottarlo con quelle modificazioni che le rispettive circostanze locali o finanziarie potessero richiedere. Ma, avendo questa mia proposta incontrato un dissenso quasi generale, come potrei dunque colle leggi che regolano oggi giorno l'amministrazione provinciale e comunale imporre una disposizione speciale che ho riconosciuto non essere ben accolta dalla generalità del paese?

Ella vede dunque che, se si vuole introdurre una riforma radicale, bisogna assolutamente cominciare dal determinare e positivamente stabilire un buon regolamento di amministrazione provinciale e comunale.

Lo stesso si può dire della costituzione dei consorzi. At-

tualmente il modo d'istituire i consorzi è imperfettissimo, incerto, e dà luogo a moltissime questioni. Recentemente ancora si reclamò da alcuni comuni, e dovetti far sospendere la formazione di un consorzio, che era stato ordinato in modo non conforme alla legge. Ma io non posso nemmeno obbligare i comuni a costituirsi in consorzio con altre forme: avvi bisogno di una legge speciale che regoli questa materia, ed in conseguenza è d'uopo aspettare il regolamento generale amministrativo da me anzi accennato.

Quanto dico, è anche applicabile alla manutenzione delle strade. Tutti i comuni possono procedere a modo loro, sotto certe norme però e direzioni: ma da chi debbono queste emanare? Ciò è quanto dovrà stabilirsi da una legge sull'amministrazione comunale.

In conseguenza, la differenza fra l'ordine del giorno proposto dal deputato Mellana e quello del deputato Despine sta in ciò, che il primo domanda una minor dilazione per la discussione della seconda parte della legge, ed il secondo ne desidera una più lunga ed indeterminata.

Parmi che in sostanza la cosa sia la stessa, e chieggo se rifiutata la prima proposta, perchè la Camera ha mostrato il desiderio di discutere anche la seconda parte della legge immediatamente, non ne venga per conseguenza logica il rifiuto dell'altra proposta.

Quindi io credo che, rigettato l'ordine del giorno del deputato Mellana sia implicitamente reietto anche quello dell'onorevole Despine.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la questione pregiudiziale proposta dal signor ministro, cioè che non si discuta sopra l'ordine del giorno presentato dal deputato Despine, stantechè esso non sarebbe che una ripetizione di quello presentato ieri dal deputato Mellana.

DESPINE. Je fais remarquer que c'est à tort qu'on prétend que ma proposition nuirait aux provinces. La Chambre, qui vient de m'entendre, se souviendra que j'ai particulièrement observé que M. le ministre ne faisait pas de cette loi une loi fiscale, mais bien qu'il voulait simplement utiliser mieux les fonds qui sont affectés aujourd'hui à l'entretien des routes royales; c'est-à-dire qu'il voulait faire uniquement un virement de fonds, dans l'intérêt même des populations.

J'ai dit, en outre, que l'on pourrait déjà, dans le budget de 1856, appliquer ces fonds, qu'il est facile de déterminer, pour les accorder en subsides aux mêmes routes auxquelles le Ministère proposait des les affecter, ainsi qu'à toutes les autres routes qu'il jugerait convenables, de manière que les provinces n'auront aucunement à souffrir de la proposition que j'ai faite.

On aura, par cette mesure, l'immense avantage que le pays entier possédera au moins une fois une bonne loi routière; car faites attention que, depuis 1817, la Savoie, qui est l'une des provinces importantes de l'Etat, ne profite pas même de celle de 1839, qui ne peut lui être appliquée, n'y ayant jamais été promulguée, loi, du reste, condamnée par tout le monde.

Cette amélioration pourra se faire facilement, car le projet est préparé depuis longtemps, et le Ministère peut le présenter au Parlement dès qu'il le jugera convenable. Vous voyez donc que les provinces elle-mêmes ont tout à gagner de cette proposition.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la questione pregiudiziale.

BARBIER. Je demande la parole sur la question préalable.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Barbier.

BARBIER. La proposition de M. Despine est bien plus suspensive que celle qui a été faite par M. Mellana. M. Mel-

lana se contentait de ce que l'on discutât la seconde partie de la loi immédiatement après avoir voté sur la première; la proposition de M. Despine tend, au contraire, à ajourner indéfiniment la discussion de la seconde partie, puisqu'il prétend que le Ministère doit présenter un nouveau projet; le Ministère ne pourra le présenter ni dans un an, ni dans deux ans.

Il est singulier que ces propositions viennent de la part de ceux qui disent le plus souvent que le Ministère ne veut rien faire pour les provinces pauvres, et qui crient toujours contre lui.

Et maintenant que le Ministère veut faire quelque chose, voilà qu'on vient lui faire la guerre et s'opposer à une loi qui répond aux besoins physiques et intellectuels des populations.

C'est une proposition peu généreuse, c'est une guerre de parti qui manque absolument de tout principe de justice. (*Rumori*)

Je ne parle que dans l'intérêt public. Il y a des besoins matériels et moraux qu'il faut satisfaire.

PRESIDENTE. Debbo far osservare all'oratore che non è lecito di supporre nei nostri colleghi l'intenzione di favorire solo interessi particolari.

HAUBER. Je n'ai pas parlé d'intérêts particuliers; j'ai dit seulement que c'était une guerre de parti.

PRESIDENTE. Il deputato Chenal ha facoltà di parlare.

CHENAL. L'allusion que vient de faire M. le ministre des travaux publics s'adresse à un pont à construire entre Passy et St-Gervais, dans le Haut-Faucigny.

Cette construction que le Conseil divisionnaire d'Annecy a mis à la charge exclusive des deux communes mentionnées, est un acte odieux, d'autant plus arbitraire que ni Passy ni St-Gervais n'y ont adhéré, qu'ils n'ont, au contraire, cessé de s'y opposer; qu'en agissant contre leur volonté, l'on s'est mis en opposition avec les dispositions formelles de la loi qui exige le consentement des contribuables.

J'ajouterai que le pont en question servira de jonction entre deux routes provinciales, qu'il en sera une appendice nécessaire, obligée; qu'à ce titre il devrait être élevé aux frais de la province.

Vraiment, c'est chose fort commode que de faire peser sur deux localités pauvres, dont l'une est appelée à un endiguement qui la ruinera, une dépense au-dessus de leurs forces, qui devrait être commune à tout le Faucigny.

St-Gervais étant le chef-lieu de la judicature mandementale, est-ce que les localités appelées à bénéficier de ce pont, qui ressortissent de cette même juridiction, ne doivent pas participer à la dépense qu'il nécessitera? Les désavantages sont, je pense, indivisibles des avantages.

Malheureusement le Conseil divisionnaire n'y a pas regardé

de si près; sans se mettre en peine de ce qu'il décidait, et probablement sans connaître les localités, il n'a pas craint d'outrepasser ses attributions, de méconnaître ses devoirs.

Il faut espérer que désormais il comprendra que la justice lui fait une obligation de mettre plus de réflexion dans ce qu'il fera, que l'arbitraire est chose fort blamable; qu'il y a en dans tout cela beaucoup de légèreté et peu d'équité. Je remercie hautement M. le ministre des travaux publics d'avoir bien voulu faire suspendre la construction de ce pont, qui ne devrait être commencé qu'alors seulement que l'endiguement supérieur des eaux, qui seul peut le protéger, aura été achevé. Cette suspension me fait espérer de sa part une justice, une impartialité dont je lui serai moi-même très-reconnaissant.

PRESIDENTE. Metto ai voti la questione pregiudiziale proposta dal ministro dei lavori pubblici sull'ordine del giorno presentato dal deputato Despine.

(La Camera approva.)

PROGETTI DI LEGGE: 1° DISPOSIZIONI SULL'AVANZAMENTO MILITARE; 2° PROVVEDIMENTI RELATIVI AI FARMACISTI E AI MEDICI DELLA SPEDIZIONE IN ORIENTE; 3° DISPOSIZIONI RIGUARDANDO AI RENTENTI ALLA LEVA.

LA MARMORA, ministro di guerra e marina. Ho l'onore di presentare alla Camera tre progetti di legge, il primo per modificazioni alle disposizioni sull'avanzamento militare (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1937); il secondo per provvedimenti relativi ai farmacisti ed ai medici addetti al corpo di spedizione; (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1936); il terzo infine per disposizioni concernenti i rententi alla leva militare. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1939.)

Io li raccomando caldamente alla Camera, perocchè essi tendono a dare disposizioni che credo indispensabili pel buon andamento della spedizione in Oriente.

PRESIDENTE. La Camera dà atto all'onorevole ministro della guerra della presentazione di questi tre progetti di legge che saranno stampati e distribuiti negli uffici.

La seduta è levata alle ore 5.

Ordine del giorno per la tornata di lunedì:

Seguito della discussione sul progetto di legge per una nuova classificazione delle strade reali in terraferma.

