

TORNATA DEL 22 MARZO 1855

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE BON-COMPAGNI.

SOMMARIO. *Appello nominale — Relazione sul progetto di legge per lo stabilimento di un sol Consiglio di guerra nel corpo di spedizione in Oriente — Seguito della discussione del progetto di legge per la classificazione delle strade di terraferma — Emendamento del deputato Menabrea all'articolo 1 — Osservazioni del deputato Bottone, e sua adesione — Opposizioni del ministro dei lavori pubblici — Osservazioni dei deputati Depretis, Menabrea, Brumati, Sommeiller, De-foresta relatore, De Viry, Sineo, e Mellana, e del ministro delle finanze — È rigettato l'emendamento — Emendamento del deputato Mellana — Osservazioni del ministro dei lavori pubblici — Approvazione dell'articolo 1 emendato, e dell'articolo 2 — Opposizioni del ministro suddetto all'articolo 4 della Commissione — Approvazione del medesimo con emendamento — Proposizione soppressiva del ministro sull'articolo 5, sostenuto dal deputato Pernati, e oppugnato dal deputato Depretis — L'articolo è ritirato.*

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

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

5873. Il Consiglio comunale della città di Aosta propone alcune modificazioni al progetto di legge sulla riorganizzazione della pubblica istruzione, relative alle scuole magistrali ed agli assegnamenti dei maestri delle scuole primarie.

5874. Lo stesso Consiglio comunale rappresenta che, a termini dei regolamenti in vigore, al solo direttore spirituale dei collegi spetta esaminare gli alunni sul catechismo e rilasciare i certificati d'idoneità indispensabili, perchè siano i medesimi ammessi agli altri esami, ed, addimostato quanto questa disposizione eccezionale lasci l'adito ad atti arbitrari, chiede sia la medesima al più presto modificata, e fa istanza inoltre perchè si dichiari che l'esame del catechismo non è d'assoluta necessità per l'ammissione agli altri esami.

APPELLO NOMINALE.

PRESIDENTE. La Camera non essendo in numero, si procederà all'appello nominale, e il nome degli assenti sarà inserito nella gazzetta ufficiale di domani (1).

(1) L'elenco dei deputati assenti, pubblicato nella *Gazzetta Piemontese* del 23 marzo 1855, era il seguente: Agnès, Airenti, Annoni, Ara, Arcais, Arconati-Visconti, Arrigo, Avigdor, Balbi, Beldi, Benintendi, Bezzi, Bianchetti, Blanc, Bo, Bolmida, Botta, Boyl, Brofferio, Bronzini-Zapelloni, Buraggi, Cabella, Cambieri, Campana, Cantara, Carta, Casanova, Casaretto, Cassinis, Cavour C., Cavour G., Chapperon, Chiò, Colli, Cornero, Correnti, Corsi, Costa di Beauregard, Costa della Torre, Cossato, Cugia, Decastro, Delitala, Della Motta, Demartinel, Depretis, Durando, Falqui-Pes, Fara, Ferracci, Gallisai, Galvagno, Garibaldi, Gastinelli, Gianoglio, Ginet, Girod, Graffigna, Grixoni, Guglianetti, Isoha, Jacquier, La Marmora, Malan, Mantelli, Marassi, Mari, Martelli, Mazza A., Mezzena, Michellini G. B., Mongellaz, Musso, Nicolini, Notta, Pareto, Pescatore, Petitti, Pernati, Piacenza, Polleri, Polto, Pugioni, Rattazzi, Ricci, Rocci, Roux-Vollon, Sanguinetti, Sanna-Sanna, Sauli, Scano, Spinola D., Spinola T., Tecchio, Tola P., Tuveri, Vitelli, Zirio.

RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PER LO STABILIMENTO DI UN CONSIGLIO DI GUERRA PRESSO IL CORPO DI SPEDIZIONE IN ORIENTE.

CADORNA R., relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge per lo stabilimento di un sol Consiglio di guerra presso il corpo di spedizione militare. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1947.)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

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

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del progetto di legge per la classificazione delle strade reali. La discussione è aperta sopra l'emendamento proposto dal deputato Bottone all'articolo 1.

VALERIO. Siamo in numero?

PRESIDENTE. Non siamo in numero per votare, ma non vedo inconveniente a che s'incominci intanto la discussione.

DEFORESTA, relatore. Domando la parola per l'ordine della discussione.

Mi pare che l'emendamento proposto dal deputato Bottone non possa intercalarsi tra l'articolo primo e secondo. Quando la Camera stimasse di ammetterlo, converrebbe che facesse l'oggetto di un articolo che verrebbe dopo il secondo, quindi io chiederei che si mettesse prima in votazione l'articolo secondo.

PRESIDENTE. Siccome quest'emendamento varia affatto la portata dell'articolo primo, bisogna cominciare a deliberare sul medesimo; mantengo perciò la parola al deputato Menabrea.

MENABREA. Messieurs, j'avais appelé hier l'attention de

la Chambre sur l'amendement proposé par l'honorable député Bottone. Quoique je n'accepte pas cet amendement dans toute son intégrité, je crois cependant que le principe soulevé par l'honorable député Bottone mérite une sérieuse discussion.

En effet, monsieur, le ministre des travaux publics, en répondant hier à l'honorable député Bottone, disait que la conservation des routes parallèles aux lignes de chemins de fer et qui d'après la loi actuelle devraient passer à la charge des provinces, n'importait plus à l'Etat.

Je ne puis, quant à moi, admettre une semblable proposition, et je crois, au contraire, qu'il est de la plus grande importance pour l'Etat de conserver, à côté des lignes de chemins de fer, les routes ordinaires existant auparavant.

Je reconnais que cette nécessité n'existe pas pour toutes les lignes indifféremment, mais bien pour les grandes lignes qui mettent en rapport les provinces de l'Etat avec les pays étrangers. Je dis que ces grandes lignes méritent la sollicitude du Gouvernement autant que les lignes de chemin de fer.

En effet, messieurs, tous les transports ne peuvent pas se faire par les chemins de fer. Je citerai par exemple celui des armées. Nous nous sommes déjà servi, à la vérité, des chemins de fer pour le transport des troupes; mais ceux qui sont au courant de ces questions, n'ignorent pas quelle difficulté on rencontre à transporter une armée un peu forte par les chemins de fer.

Souvent même il y a impossibilité au delà de certaines proportions; et les routes ordinaires deviennent préférables pour la rapidité des mouvements. Ainsi, sous le rapport militaire, il est déjà très-important de conserver les routes ordinaires tracées parallèlement aux chemins de fer. Du reste, les chemins de fer sont sujets à de nombreuses interruptions; ainsi, dans notre pays, le chemin de fer de Gènes traverse de fréquentes galeries pratiquées dans de mauvais terrains; ces galeries peuvent s'encombrer, et les communications entre une partie importante de l'Etat seraient par le fait interrompues, si le chemin ordinaire parallèle à la voie ferrée n'était pas maintenu dans un état de viabilité convenable; je ne parlerai pas des interruptions qui peuvent arriver en conséquence même de la complication du matériel et des mécanismes qui constituent un chemin de fer.

Mais, dira-t-on, comme ce sont les provinces qui profitent particulièrement des avantages de ces chemins parallèles, qui ne seront plus employés ni au transport des marchandises, ni à celui des voyageurs, il est tout naturel que l'entretien de ces chemins tombe à la charge des provinces.

J'admettrais volontiers ce principe quant à l'entretien ordinaire de ces routes; mais portez un instant votre attention sur les routes royales qui sillonnent plusieurs des vallées de notre pays.

Je prends par exemple la route de Gènes. Vous savez, messieurs, quelles sommes énormes on a dépensées pour la construire; vous savez tous que ce chemin est dans plus d'un endroit construit sur des montagnes toujours en mouvement et qu'il exige, outre l'entretien ordinaire, des dépenses de maintenance qui dépassent de beaucoup celles qu'exigent la plupart des autres routes ordinaires.

Par conséquent, si l'on abandonnait entièrement aux provinces l'entretien des chemins de cette nature, il pourrait se faire que les ressources de ces provinces fussent insuffisantes pour faire face aux dépenses nécessaires pour l'entretien de ces chemins.

Ce que j'ai dit du chemin de Gènes, s'applique également au chemin de la Maurienne. Et pour vous donner une idée de

ce qui arriverait, si l'entretien de ces chemins était abandonné aux provinces, et vous prouver que ces provinces seraient dans l'impossibilité de maintenir ces routes dans un état convenable et tel qu'il serait nécessaire pour que ces routes continuassent à exister, j'examine d'abord particulièrement la route de Gènes. Le tronçon de cette route qui parcourt la province de Novi a environ 25 kilomètres de longueur. D'après le rapport sur son budget, dont je ne me souviens pas en ce moment de l'année, rapport qui a été fait par notre ex-honorable collègue monsieur Di Santa Rosa, il était démontré que la dépense d'entretien ordinaire de la route de Gènes montait à deux francs par mètre, soit deux mille francs par kilomètre. Maintenant, mettons que dans l'état actuel il ne faille dépenser que la moitié de cette somme à cause des transports qui prendront le chemin de fer au lieu de la route charretière, il est certain que l'on aurait déjà ajouté aux charges de la province de Novi une dépense de 25,000 francs, seulement pour l'entretien ordinaire de la route. Outre cela vous avez encore de temps en temps une dépense considérable pour le rechargement du sol de la route. L'on sait que dans cette partie des Apennins le terrain est de mauvaise qualité, que la route est souvent défoncée et qu'il faut la renouveler complètement.

Je vois même que pour cette année il est porté au budget, à cet effet, une somme de 15,000 francs.

Je ne mets cette partie de l'entretien qu'à environ 5000 francs par an; ce sera déjà, avec ce qui précède, 30,000 francs pour la province de Novi.

Maintenant il y a encore des travaux d'art; vous avez des ponts et des murs de soutènement qui exigent des frais d'entretien considérables, car ils sont construits sur des montagnes dont le sol est mobile. Voilà donc une autre dépense.

Par conséquent, je crois qu'on ne peut évaluer à moins de 35,000 francs la charge qui tombera chaque année sur la province de Novi, seulement pour l'entretien dans un état médiocre de la route actuelle parallèlement au chemin de fer.

Maintenant, quelles sont les ressources de la province de Novi? Nous voyons, d'après le tableau qui a été présenté par l'honorable député Despine, que le total des quatre contributions directes payées par la province de Novi monte à 148,000 francs par an.

Ainsi, pour le simple entretien de cette route, il faudra augmenter les charges de la province de 35,000 francs, c'est-à-dire du quart environ du produit des quatre contributions directes.

Si l'on calcule la dépense que devra supporter la division de Gènes pour la route royale parallèle au chemin de fer, l'on verra qu'elle ne s'élèvera pas à moins de 75,000 francs par an.

Passons à la province de Maurienne.

La province de Maurienne a un développement de 98 kilomètres de routes royales; le chemin de fer, qui se construit actuellement dans cette province, parcourt une longueur de 40 kilomètres.

Or en Maurienne il y a plusieurs dépenses qui sont très-considérables et qui se renouvellent toutes les années. Il y a d'abord l'entretien ordinaire, qui ne peut pas monter à moins de 1 franc 20 centimes par mètre, soit 1200 francs par kilomètre.

De plus, vous voyez que chaque année on porte dans le budget une somme de 16,000 francs à titre de *Riparazioni di guasti cagionati da frane e da torrenti*.

En outre, depuis Lans-le-Bourg jusqu'au confluent de l'Arc, il n'y a pas moins de 30 ponts; ces ponts ne peuvent, pour

la plupart, être construits qu'en bois, parce que le lit des torrents s'exhausse, et il faut de temps en temps changer le tablier de ces ponts.

Or l'on ne peut pas évaluer à moins de 20 à 30,000 francs la reconstruction moyenne d'un de ces ponts. D'après les observations des ingénieurs, ces ponts ne durent guère plus de 25 à 30 ans. Voilà donc une dépense de 30,000 francs qui tomberait chaque année à charge de la province pour le seul entretien et renouvellement des ponts.

Quelle est donc la dépense totale qui tomberait à la charge de la province de Maurienne, si l'on acceptait le projet du Ministère?

Je suppose que l'entretien de la route royale qui coûte aujourd'hui 1200 francs, ne coûterait plus, une fois qu'elle serait devenue route provinciale, que 600 francs par kilomètre; vous auriez encore une dépense annuelle de 24,000 francs.

De plus, vous avez encore les dépenses du chargement du gravier, qui ne se monteront pas à moins de 5000 francs; vous avez les réparations d'ouvrages d'art, qu'on peut évaluer au moins à 15,000 francs; ainsi la Maurienne aura un surcroît de dépense d'environ 44,000 francs, par lesquelles elle paierait l'avantage du petit tronç de chemin de fer qu'on construit actuellement.

Or les ressources de cette province, d'après le rapport statistique de l'honorable M. Despine, ne s'élèvent, pour les quatre contributions directes, qu'à la somme de 189,446. Il résulte de là qu'il faudrait augmenter de 44,000 francs les contributions de cette province, c'est-à-dire de plus du quart.

La division de Chambéry devrait augmenter la dépense de 90,000 francs par année pour faire face aux nouvelles charges que lui impose le projet de loi actuel.

Vous voyez donc, messieurs, par ce calcul, qui, je crois, n'est pas exagéré, que la nouvelle loi donne à certaines provinces des charges qui sont tout à fait incompatibles avec les ressources dont elles disposent.

Je le répète: il est d'un haut intérêt que l'Etat conserve la viabilité de ces routes parallèles aux chemins de fer, parce que ces routes sont un moyen de transport pour les armées et qu'elles doivent pourvoir aux interruptions qui peuvent arriver dans la circulation du chemin de fer. C'est pourquoi il est de toute nécessité que ces routes soient dans un état de viabilité convenable.

Maintenant, l'honorable M. Bottone a proposé une amendement d'après lequel la moitié de l'entretien tant des travaux d'art ainsi que du sol de la route serait à la charge de l'Etat, tandis que l'autre moitié serait à la charge des provinces.

Quant à moi, j'adopterais un autre système. Comme l'a fait observer M. le ministre, ce sont les habitants de la province qui font à peu près exclusivement usage de la route parallèle au chemin de fer.

Par conséquent l'entretien ordinaire de la route doit tomber à la charge de la province; mais, quant à la reconstruction des ouvrages d'art qui peuvent être emportés par les eaux, par les avalanches, par les éboulements des montagnes, il serait souverainement injuste d'en faire supporter la dépense par la province.

En effet, il ne faut pas seulement considérer ici les rapports que peuvent avoir entre elles les communes d'une même province, il faut considérer la nécessité qu'il y a de conserver la viabilité des routes dont il s'agit et de maintenir en bon état les travaux d'art qui ont été faits dans un but tout spécial, celui de rendre plus facile le roulage, et qui souvent, à cause, de cela même, ont été établis dans des conditions très-dispendieuses par rapport à l'entretien.

En effet, pour adoucir les pentes, pour éviter les rampes, on a dû souvent construire ces routes ou dans le fond des vallées, et là élever des digues d'un entretien très-onéreux; ou bien sur les flancs des montagnes, et les soutenir par des murs, par des travaux d'art très-considérables qui exigent des dépenses incessantes.

Or, comme tous ces travaux ont été faits dans l'intérêt général, il n'est pas juste qu'on vienne maintenant mettre leur entretien à la charge des provinces qui se seraient bien passées de ce luxe de constructions, attendu qu'elles ne peuvent les entretenir, et qui se seraient contentées de routes plus modestes si elles les avaient construites pour leur seul usage.

Par conséquent je crois juste et utile pour le pays qu'on assure la conservation de ces routes, en posant le principe que l'entretien ordinaire de la route, tel que chargement de gravier, curage des fossés, maintien des talus, etc., sera à la charge de la province traversée par la route, tandis que tout ce qui tient à la reconstruction des travaux d'art, ce qui constitue, en un mot, les travaux extraordinaires, devrait rester à la charge de l'Etat.

Je crois que de cette manière on ferait un double avantage, à la province d'abord, en la déchargeant de la partie de l'entretien qu'elle ne serait pas en état de supporter, parce que, souvent il s'agit en fait de travaux d'art, de dépenses imprévues, pour lesquelles les ressources de la province sont insuffisantes.

Car, supposez qu'en Maurienne, par exemple, deux ponts viennent à être emportés en même temps par une crue des eaux, ce qui nécessiterait pour leur reconstruction une dépense de 50 ou 60,000 francs; et bien, je défie la province de pouvoir exécuter ces travaux dans une seule campagne sans avoir recours à l'Etat.

En adoptant, au contraire, le système que je propose, on assurerait, par le concours de l'Etat, une communication importante, et qu'il est du plus grand intérêt pour l'Etat lui-même de conserver, malgré le voisinage du chemin de fer; car, il ne faut pas l'oublier, pour les chemins de fer, nous sommes, jusqu'à présent, encore tributaires de l'étranger, soit pour le combustible, soit pour le fer. Par conséquent, il ne nous convient pas d'abandonner entièrement les routes qui ont été les artères principales du pays, pour confier entièrement nos relations commerciales à des moyens de communication qui sont, pour ainsi dire, encore dans les mains de l'étranger.

Il me semble que toutes ces raisons vous feront comprendre que la proposition que j'ai eu l'honneur de substituer à celle de l'honorable Bottone, mérite d'être prise en considération, en ce sens, qu'elle réunit tous les avantages, c'est-à-dire, l'intérêt des provinces et celui de l'Etat. (*Segni di approvazione*)

PRESIDENTE. Prego il deputato Menabrea di mandare la sua proposizione al banco della Presidenza.

BOTTONE. La proposta testè fatta dall'onorevole deputato Menabrea, tenderebbe a sostituire al mio un altro emendamento, il quale consisterebbe nel proporre che la manutenzione delle strade reali, che si abbandonano alle provincie, abbia ad essere a carico delle provincie stesse, e che i restauri, la costruzione d'opere d'arte lungo le medesime, ricadano a carico del Governo.

Se tale è la proposta del deputato Menabrea, io vi aderisco volentieri, riputando che risponda allo scopo che io mi proponeva.

Poichè do queste spiegazioni alla Camera, mi sia lecito di soggiungere alcunchè in risposta all'onorevole ministro delle

finanze, il quale osservava ieri che il mio emendamento avrebbe interamente alterata l'economia della legge.

L'emendamento a cui ho fatta adesione sarebbe nello stesso caso, se ciò fosse vero; ma io non istimo che il mio alterasse a quel punto; esso l'altera in parte, poichè ha per effetto di aumentare le spese del Governo o, per meglio dire, di diminuire il risparmio che si intendeva di fare, ma le altre parti della legge possono stare quali sono proposte.

Non mi pare che le disposizioni dell'articolo 4, relative alle strade da classificarsi fra le reali, siano punto lese; nè che lo siano quelle dei susseguenti articoli del titolo primo; non quelle del titolo secondo che riflettono la costruzione di strade mandamentali che mettano in comunicazione ciascun capoluogo di mandamento con una strada reale o provinciale, o con una stazione di strada ferrata.

Ho creduto mio debito avvertirne la Camera, perchè non vorrei che così di leggeri si persuadesse rimanere alterata la intera economia della legge dalla proposta da me fatta, e ora modificata dall'onorevole Menabrea.

PRESIDENTE. Domando se la proposizione dell'onorevole Menabrea è appoggiata.

(È appoggiata.)

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Poichè l'onorevole Bottone ha rinunciato al suo emendamento, e si è associato a quello dell'onorevole Menabrea, farò alcune osservazioni su quest'ultimo.

L'onorevole Menabrea innanzitutto ha detto che è importantissimo di conservare le strade parallele alle ferrate, e che non poteva convenire col Ministero, il quale sembravagli volerle abbandonare per essere cessata la loro utilità.

Ora ciò non è quello che ha detto il Ministero. Esso ha detto che l'utilità delle strade suddette diminuisce, e diminuisce in tal modo e sotto tale rispetto che non possono più essere riguardate come di interesse generale, dappoi che vi è una strada ferrata che corre parallelamente ad esse, e che assorbirà tutto il movimento e dei viaggiatori e delle merci. Con ciò, ripeto, non ha inteso punto che quelle strade parallele cessino d'aver una certa importanza; ma appunto perchè conservano questa importanza, e perchè questa si limita agli interessi provinciali, le provincie non potranno a meno d'aver impegno grandissimo nel mantenerle.

Io credo che, quando le vie ferrate sono fatte, l'importanza delle strade parallele diminuisca assai rispetto all'utilità generale; ma rispetto alle provincie resti eguale o diventi anche maggiore, per il gran movimento che si andrà localmente facendo dall'una all'altra stazione.

Egli poi ha osservato che queste arterie principali di comunicazione debbono riguardarsi come di un'alta importanza per i movimenti militari; e soggiunse: si è cominciato e si va progredendo nel fare i trasporti militari, sia delle truppe, sia del materiale di guerra sulle strade ferrate; ma possono sorgere circostanze in cui occorra tuttavolta far movimenti militari sulle strade ordinarie. Io ne convengo perfettamente; ma, se questo fosse argomento per cui una strada si debba dichiarare reale, bisognerebbe estenderlo troppo largamente.

Io ho sempre sostenuto il principio, che vi sono strade di alto interesse strategico, ed ho proposto due opere principali, come quelle che meritavano, per questo rispetto, di essere eseguite e mantenute a carico dello Stato; ma non per ciò intendendo che, quando una strada può servire a movimenti militari, ne consegua che la strada stessa debba stare a carico dello Stato.

L'esercito, il materiale di guerra, hanno diritto di passare

su tutte le strade pubbliche, e di praticare quindi tutte le strade provinciali e comunali non meno delle reali.

La questione sta in questo, se veramente vi sia interesse generale dello Stato, e a me pare di no; ovvero, se vi sia interesse delle provincie così rilevante, che non lasci dubbio che le provincie non le abbandoneranno, e questa mi pare risolta in senso affermativo per le cose che ho dette. Io non vedo dunque motivo di rinunziare al principio.

Un altro argomento adoperato dal deputato Menabrea per sostenere il suo assunto è il supposto grave carico che si impone alle provincie facendo passare nella loro amministrazione queste strade parallele alle vie ferrate. Ma io gli osservo innanzitutto che le cose che ha dette specialmente sulla strada di Genova e su quella della Moriana sono alquanto esagerate.

Infatti, egli ha preso norma dalle spese degli ultimi anni che sulla strada di Genova principalmente sono state di una gravità straordinaria, perchè dal momento che si cominciò la costruzione della strada ferrata, vi fu un tal carreggio per il trasporto dei materiali necessari a questa costruzione, che la manutenzione richiese una spesa assai maggiore dell'ordinaria. Ma questa circostanza è cessata, e d'altronde il movimento commerciale va tutti i giorni grandemente diminuendo sulla strada medesima.

Prova ne siano l'aumento che si verifica nel prodotto della strada ferrata dello Stato e le minori spese che attualmente si fanno per la manutenzione della strada reale.

L'onorevole Menabrea ha poi preso a considerare tassativamente la provincia di Novi, e ha detto: come volete aggravare questa provincia più delle altre obbligandola alla conservazione del lungo tratto di strada che la attraversa? Io qui gli farò osservare che, quando il Governo ha proposto di mettere queste strade a carico delle provincie, intese farlo colle norme della legislazione attuale; ha supposto dunque che queste strade entrino nella condizione di tutte le altre provinciali, le quali sono mantenute a carico delle divisioni.

La Commissione ha bensì sostituito il principio di costituire consorzi espressamente per la loro manutenzione; ma, sia in un modo, sia nell'altro, il carico che ne verrà a ciascuna provincia, non pareggerà il montare totale della spesa della manutenzione del tronco di strada che accidentalmente l'attraversa, ma corrisponderà alla quota in cui sarà chiamata a contribuire nelle spese divisionali o del consorzio.

Quanto ai carichi speciali della Moriana, ripeto quanto diceva per la strada di Genova. Non bisogna prendere argomento delle spese che si fanno attualmente: lo stesso onorevole Menabrea ha riconosciuto che subiranno una grande diminuzione; ed io credo che, quando sarà fatta la strada ferrata, subiranno una diminuzione ancora maggiore di quella da lui supposta.

Ma egli parlava ancora della manutenzione delle opere di arte ed essenzialmente di quella dei ponti.

Il suo principio sarebbe appunto di separare la manutenzione del suolo stradale dalla manutenzione delle opere d'arte, e mettere a carico dell'erario nazionale questa seconda categoria di spese. Ora io non trovo in questa norma alcun ragionevole fondamento; non so come si possa stabilire che vi sarà una classe di strade di cui la manutenzione del suolo sarà a carico delle provincie, e quella delle opere d'arte a carico dello Stato.

Io non credo d'altronde che le spese le quali si fanno per la manutenzione di quelle opere d'arte siano così gravi come l'onorevole Menabrea viene rappresentando. L'importo totale della manutenzione della strada reale di Francia nella Moriana ascende attualmente a 85,000 lire; la parte a cui correrà paral-

lela la strada ferrata che si sta in oggi costruendo fino a Saint-Jean de Maurienne, importerà 42,000 lire circa. Nei bilanci, è vero, si metteva oltre ciò una somma di 15 o 16,000 lire per riparazioni alle opere d'arte, ma estensibilmente all'intera linea; adunque quella parte che si porrà a carico della provincia di Moriana, cominciando solo dal 1857, sarebbe, se continuassero l'attuale sistema e bisogno di manutenzione, di 42,000 lire per le spese ordinarie, oltre a sette od otto mila lire per ispesse straordinarie.

Io credo poi che la manutenzione ordinaria si ridurrà in modo che non arriverà nemmeno alla metà della attuale. Vedesi adunque che, se quest'argomento si facesse valere per la Moriana, esso si dovrebbe pure far valere per tutte le altre strade.

Non so poi se l'onorevole Menabrea intenda adottare questo come principio generale, ma dirò che, se questo principio si adottasse generalmente per tutte le strade provinciali, ne verrebbe la conseguenza che si creerebbero di fatto due categorie differenti di tali strade, cioè una di strade provinciali che dovrebbero essere mantenute intieramente a carico delle provincie, l'altra di strade provinciali che dovrebbero essere mantenute in parte a carico delle provincie, ed in parte a carico dello Stato. Si prenda ora il primitivo emendamento del deputato Bottone, o si prenda il suo, la conseguenza sarebbe sempre la stessa. A me pare che non vi sia per ciò criterio sufficiente. Quando è che queste strade, limitate ad un interesse provinciale, sono dal legislatore dichiarate provinciali? Non in occasione che egli mette a carico di alcune provincie queste strade senza far altro, ma in occasione che riconosce il bisogno di estendere la rete delle strade reali ad altre linee di grandissima importanza.

Ora, siccome io tengo per fermo che tutte le provincie manterranno, volentose, tutte le strade provinciali che hanno maggiore convenienza per loro, non dubito che manterranno anche queste che sono parallele a strade ferrate, e che per le ragioni dette, quanto agli interessi provinciali, non diminuiscono, e forse per qualche rispetto crescono d'importanza.

Farò anche osservare, rispetto alla Moriana, che essa non avrebbe poi gran fatto a dolersi di un carico che le venisse per la manutenzione della strada provinciale che l'attraverserebbe in tutta la sua lunghezza, perchè questa provincia ha per contro il vantaggio di non dovere attualmente mantenere altra strada provinciale, se non quella brevissima che mette da Cliton a Sainte-Hélène de Millières, della lunghezza di 4 o 5 chilometri al più. Dunque vede l'onorevole Menabrea che, se quella provincia avrà un carico alquanto notevole con quella strada che a suo tempo passerà fra le provinciali, sarà però l'unico carico che essa deve sostenere in questo rispetto, mentre molte altre provincie, che in vero sono più ricche della Moriana, hanno anche un aggravio di gran lunga maggiore, perchè, oltre queste strade che si vanno accollando al loro bilancio passivo, ne hanno già fin d'ora molte altre.

Per tutte queste ragioni, pregherei la Camera di tenere fermo il principio propugnato dal Ministero, non solamente per la minore economia, che altrimenti ne verrebbe all'erario, ma perchè inoltre entreremmo in una complicazione di cose contraria ad ogni principio di buona amministrazione.

PRESIDENTE. La Camera essendo ora in numero, metto ai voti il processo verbale.

(È approvato.)

MENABREA. Je répondrai quelques mots à monsieur le ministre des travaux publics. J'insiste sur le principe que j'ai établi dans mon premier discours, c'est-à-dire que les routes royales qui devraient passer, en vertu du projet ministériel,

dans la catégorie des routes provinciales, intéressent tout autant l'Etat que les provinces elles-mêmes. Par conséquent il importe également à la nation tout entière que leur viabilité soit assurée.

Monsieur le ministre des travaux publics, en me répondant, a dit que les provinces avaient seules un grand intérêt à conserver la viabilité de ces routes; que, quant à l'Etat, il n'avait pas à s'en inquiéter, et que ce n'était pas le cas de créer une nouvelle catégorie de routes moitié provinciales, moitié royales; qu'en conséquence mon amendement n'étant pas fondé, il devait être repoussé.

Le raisonnement de monsieur le ministre serait extrêmement juste, s'il était bien démontré que les provinces qui sont traversées par une route royale seront à même de faire face aux dépenses nécessaires pour les maintenir en bon état. J'admets avec monsieur le ministre que les dépenses d'entretien ordinaire, non-seulement du sol des routes, mais aussi des travaux d'art, doivent tomber à la charge des provinces. Mais je ne suis pas de son avis sur cet autre point, savoir que les dépenses de reconstruction des travaux d'art doivent tomber à la charge des provinces. En effet, j'ai cité les provinces de Novi et de Maurienne dans lesquelles les circonstances que j'ai signalées, se présentent dans toute leur intensité. Comment voulez-vous que Novi, par exemple, puisse supporter la dépense de la reconstruction de sa route quand elle sera couverte ou emportée par des éboulements des montagnes, qui arrivent si fréquemment? Comment voulez-vous que la province de Maurienne puisse refaire immédiatement deux ou trois ponts qui par suite de la crûe des eaux, auraient été enlevés et qui nécessiteraient une dépense de 50 à 60,000 francs?

Si l'on met donc à la charge des provinces la reconstruction de tous ces travaux d'art, vous verrez qu'elles ne pourront en venir à bout. Ce ne seront plus alors ces provinces seules qui en souffriront, mais bien l'Etat tout entier; car on aura laissé ainsi se détériorer des routes ordinaires, dont la conservation est de la plus haute importance pour la nation tout entière.

Messieurs, j'ai parlé de transport de troupes; mais supposez que nous soyons en guerre, nous avons des chemins de fer qui vont à nos frontières; eh bien, la première chose que pourrait faire le Gouvernement, s'il se tenait sur la défensive, serait de les mettre hors de service, enlever les rails pour ôter à l'ennemi la faculté de pénétrer dans le pays; cependant il nous faudrait bien encore un moyen ordinaire de communication, et ce moyen, ce sont les routes royales actuelles qui devraient nous le fournir. Il peut arriver aussi des événements qui suspendent l'exercice des chemins de fer. Or dans ce cas, voulez-vous que le Piémont n'ait aucune autre voie de communication soit avec Gènes, soit avec la France? Par conséquent je crois qu'il est de l'intérêt de l'Etat de conserver la viabilité de ces routes. Comme les dépenses d'entretien se composent de celles de reconstruction des travaux, et de celle de simple manutention, je crois que l'Etat doit supporter la première et laisser la seconde à la charge de la province.

Ne perdons pas de vue, messieurs, que les routes royales ont coûté à l'Etat 45 millions. C'est donc un capital de 45 millions que nous livrons aux provinces. Les provinces feront des réparations tant bien que mal; mais il est évident qu'entre les mains des provinces, qui ne pourront pas faire toutes les réparations nécessaires, ce capital finira par dépérir. Je crois donc, dans l'intérêt général, qu'il ne convient pas d'abandonner entièrement ces routes à la charge et à la discrétion des provinces.

La proposition que j'ai eu l'honneur de soumettre à la

Chambre n'est pas tout à fait comme l'a présentée monsieur le ministre; ma proposition laisse à la charge des provinces tout l'entretien ordinaire, et porte seulement à la charge du Gouvernement les améliorations à faire dans le tracé des routes, la reconstruction des travaux d'art; en un mot, les travaux extraordinaires.

Ainsi, un pont vient-il à s'écrouler? Eh bien, que ce soit le Gouvernement qui le reconstruise. Je dis donc que je laisse entièrement l'entretien ordinaire à la charge des provinces, mais je ne crois pas qu'il convienne au Gouvernement de se dessaisir de ces routes, ni d'abandonner entièrement aux provinces les travaux d'art.

Monsieur le ministre des travaux publics a opposé à mon amendement une autre objection; il a dit: par le moyen de votre proposition, vous introduisez une nouvelle classe de routes royales. Mais, monsieur le ministre me le pardonnera, dans son projet il y a bien aussi une nouvelle classification de routes. La loi actuelle dit que les nouvelles routes royales qui doivent être faites, doivent être moitié à la charge de l'Etat et moitié à la charge des provinces; eh bien, voilà une nouvelle classification!

Du reste, il me semble que, quand bien même on introduirait une nouvelle catégorie de routes royales, il n'y aurait pas grand mal à cela, car les conditions actuelles ont modifié celles qui existaient à l'époque où fut promulgué l'édit de 1817 sur les routes.

Je dirai, à l'appui de mon opinion, qu'en France il y a diverses catégories de routes impériales. Ainsi les routes impériales de troisième classe sont celles dont la construction et l'entretien appartiennent tant à l'Etat qu'aux départements. D'où l'on voit qu'il y a nécessité de créer différentes catégories de routes, parce que toutes ne se trouvent pas dans des conditions identiques.

Il me semble également que monsieur le ministre m'a reproché d'avoir exagéré la dépense qui tomberait à la charge des provinces. Je ne l'ai nullement exagéré, puisque je l'ai évaluée à la moitié de ce que coûte actuellement l'entretien des routes. Ainsi, par exemple, pour le tronçon de route dont l'entretien tombera à la charge de la province de Novi, et qui coûte actuellement 2000 francs par kilomètre, j'ai calculé seulement 1000 francs.

Monsieur le ministre a fait encore une autre observation; il a dit: puisque la circulation diminuera dans les chemins déclassés, les frais d'entretien diminueront en proportion de la circulation. Je ne partage pas à cet égard l'opinion de monsieur le ministre. Dans l'entretien de chemins il y a deux espèces de dépenses à faire: celles qui tiennent à la circulation, et celles qui sont occasionnées par l'influence du temps, par l'action des éléments, et qui sont une conséquence de la nature du sol et de celle des travaux d'art.

Ces dernières influences se font surtout sentir dans les routes de montagne, où les eaux causent souvent de considérables dégâts indépendants de toute circulation.

Ainsi monsieur le ministre voit que, outre les dépenses occasionnées par la circulation, telles que celles du gravillage, il y en a d'autres qui en sont entièrement indépendantes. Celles qui sont relatives à la circulation je les laisse à la charge de la province, de même que celles des réparations ordinaires en général. Mais, quant à la reconstruction des travaux d'art qui peuvent être détruits par des causes quelconques, je crois que c'est à l'Etat de s'en charger; car, autrement, nous risquerions, au bout d'un petit nombre d'années, de voir anéanti le capital énorme représenté par nos routes royales.

Du reste, messieurs, j'en appelle aux hommes spéciaux qui siègent dans cette Chambre. Nous avons plusieurs ingénieurs distingués qui connaissent parfaitement la question qui se rapporte à nos routes; j'espère qu'ils voudront bien me prêter l'appui de leur expérience dans cette question.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Chiedo la parola solamente per rettificare un'asserzione: forse non mi sarà spiegato chiaramente, ma io non ho inteso dire che col l'emendamento dell'onorevole Menabrea si venisse a stabilire un'altra categoria di strade reali; ho detto che si farebbero due categorie di strade provinciali, cioè una di strade interamente a carico delle provincie, una in parte a carico dello Stato ed in parte a carico delle provincie.

Quanto alla distinzione fra manutenzione ordinaria e straordinaria che egli vorrebbe stabilire, adducendo che sulla strada della Moriana le spese straordinarie sono gravissime o possono diventarlo, perchè essa corre fra montagne e traversa burroni, io osservo che allora converrebbe separare in generale le strade di montagna da quelle di pianura, e limitare la sua proposta a quelle di montagna.

Da questo ne verrebbe un'altra complicazione. Moltissime provincie hanno già attualmente strade provinciali correnti per monti aspri e franosi; perciò, per applicare con equità il suo sistema, converrebbe che lo Stato si incaricasse di una parte della manutenzione anche di tutte queste strade provinciali montuose.

La sostanza della proposta del Ministero è che, quando le strade sono riconosciute di interesse provinciale, devono andare a carico delle provincie, subendo la loro condizione naturale che non si può mutare; e se il capitale speso a costruirle fu grande, non ne viene la conseguenza che lo Stato debba anche spendere per la loro conservazione; ha speso molto quando gli interessi generali lo richiedevano; tralascia di mantenerle quando cessano questi generali interessi.

DEPRETIS. Rispondo anzitutto a quello che diceva l'onorevole ministro dei lavori pubblici circa le due categorie di strade provinciali, che col l'emendamento dell'onorevole Bottone verrebbero introdotte. Io osservo che il Ministero stesso ha proposto due categorie di strade reali, non per la manutenzione, ma per la costruzione. Infatti nel progetto ministeriale noi vediamo una categoria di strade la cui manutenzione e costruzione è a carico esclusivo dello Stato, e un'altra categoria di strade che si costruiscono a metà spesa dallo Stato e dalle provincie. Io non vedo quindi ragione per cui non si potrebbe accettare l'emendamento dell'onorevole Bottone o quello analogo dell'onorevole Menabrea.

Ma un'altra osservazione dell'onorevole ministro è quella che mi indusse a domandare la parola. Il signor ministro, rispondendo al deputato Menabrea riguardo al peso che graviterebbe sulla provincia di Novi, diceva che ha presentato il suo progetto, ritenuta l'attuale legislazione amministrativa, cioè ritenuta la sussistenza delle comunioni divisionali, e ritenuto quindi che le strade cadono a carico delle divisioni. Ma io dico allora: a che ci si viene a parlare di nuove circoscrizioni amministrative, di ricostituzione delle provincie? A che si fanno balenare queste idee e queste speranze nell'atto che il Ministero ci presenta un progetto di legge che non è attuabile con qualche giustizia distributiva, benchè assai poca, se non ritenute sussistenti le divisioni amministrative attuali? È forse possibile attuare questo progetto di legge senza schiacciare sotto il peso dell'imposta qualche provincia percorsa da un lungo braccio di strada? Io chiedo se questi diversi progetti possano tra loro conciliarsi.

Da un lato ci si dice: è urgente la riforma amministrativa,

bisogna ricostituire le provincie o fare delle nuove circoscrizioni; dall'altro lato ci si presenta un progetto di legge il quale, se le provincie fossero ricostituite o diversamente circoscritte, verrebbe a schiacciarle sotto il peso delle imposte; ma questa, mi pare evidente, è una contraddizione la più manifesta.

Per me dico schiettamente che sarebbe miglior partito il sopprimere il primo articolo della legge, il che vorrebbe dire rimandare questo negozio al ministro dei lavori pubblici od alla Commissione, ondè studiassero meglio la materia. Noi non abbiamo lumi sufficienti su questa questione, per pronunciare un giudizio ponderato. Col presente progetto di legge si viene ad imporre su molte provincie un grave peso, senz'chè si conosca la condizione finanziaria delle medesime. Ci si fanno, è vero, dei conteggi, ci si presentano delle cifre cumulative, che a prima vista possono abbagliare la Camera, ma, ponderate, non hanno più valore.

L'onorevole Pernati calcolava la spesa di manutenzione di una strada, quella da Novara ad Arona, ad una lira il metro, mentre adesso il Governo che la mantiene spende assai meno, e sì che il transito, fatta la ferrovia, sarà diminuito, e quindi diminuita la spesa. In questo modo capisco che è facile parlare sulla condizione economica e finanziaria delle provincie. Ma in una questione di tanta importanza, quando si tratta di mettere a carico delle provincie una spesa di 200 o 500 mila lire, una spesa insomma che assorbirà una parte considerevole delle loro rendite legali, io dico che vi vogliono dei dati un po' più positivi ed un po' più concludenti.

Ci si dice che non si cambia il regolamento stradale; ed io dico invece che con questa legge si fa il cambiamento il più radicale che si possa. Una legge non consiste solamente in certi principii che stanno scritti nelle sue disposizioni, ma consiste anche nelle conseguenze pratiche ed immediate che la legge stessa stabilisce siccome derivanti dai principii. Così, ad esempio, il regolamento stradale, dopo avere stabilito i caratteri secondo i quali una strada deve essere classificata come reale, dice: e ritenuti questi principii, sono strade reali le tali e le tali altre.

Tutti i ragionamenti che si fanno sui principii stabiliti dalla nostra legislazione circa la classificazione delle strade sarebbero ottimi, se si facessero in un Consiglio provinciale o divisionale; ma in un consesso legislativo mi pare che non concludano niente. In un consesso legislativo la prima e principale opera a farsi, quando si trova un difetto nella legge, ed un difetto che è nientemeno che di giustizia distributiva, la prima opera è quella di correggerlo.

Or dunque, che cosa si fa con questa legge? Si varia la classificazione delle strade reali e provinciali, si classificano alcune strade fra le reali, alcune delle stesse si dichiarano provinciali; si distribuiscono oneri e vantaggi nuovi, e con questo si dirà che non si muta il regolamento stradale? Ma nel fatto la mutazione è gravissima, massime per le finanze delle varie provincie.

Ora ci si propongono tutte queste mutazioni, e non ci si sottomettono i dati per valutarle.

Ond'io credo che il migliore espediente che si potrebbe adottare, lo dico francamente, sarebbe quello di rimandare questa discussione ad altro tempo; di invitare il Ministero e la Commissione a studiare un po' più profondamente queste questioni e di cominciare tantosto la discussione di qualche legge più utile.

Ma pur troppo io veggo che il Ministero con molto fine accorgimento, compilando questa legge, ha saputo raggruppare tanti interessi, che molto difficilmente questa mia proposta

potrebbe essere accolta. Epperò, siccome sono convinto che veramente si cammina alla cieca, che si sta per sancire un'ingiustizia, io accetto tutti gli emendamenti i quali rendano l'ingiustizia minore. Mi accosto quindi all'emendamento dell'onorevole Bottone ed a quello dell'onorevole Menabrea.

Se questi emendamenti non vengono adottati, se il primo articolo sarà votato tal quale, io sarò costretto a votare tutti quegli emendamenti che mi sembreranno intesi a diminuire l'ingiustizia, col ripartire i vantaggi un po' più equamente sulle diverse provincie. Per me, a provarmi che questa legge non è abbastanza studiata, è bastato il nugolo d'emendamenti che cadde sul banco della Presidenza, senza contare quelli che verranno in seguito. Senza dubbio, se questa discussione continua, una volta adottata la prima parte della legge che consiste nella distribuzione dei pesi, quando si venga alla parte utile vedrete entrare in lizza le singole provincie e gli interessi locali, non dirò già i particolari. Ed è fino ad un certo punto naturale, poichè la condizione economica della propria provincia, della propria divisione ciascuno la conosce meglio.

Ma intanto cosa potrà nascere di ben ponderato da una simile discussione? Io non saprei vedere. Ecco perchè desiderava dati statistici che ci mettessero in grado di portare un fondato giudizio nei singoli casi. Ora cosa ne avverrà? Ci si verrà dimostrando ora l'una, ora l'altra provincia in istato più o meno infelice, la tale o tal'altra strada più o meno importante, e sempre meritevole d'essere dichiarata strada reale. Questo avverrà indubitatamente; sarà una discussione complicata e lunga, ma non posso credere che avrà risultati utili e conformi a giustizia.

Io stesso potrei addurre il caso di provincie collocate alle porte della capitale, quella d'Asti o d'Alessandria, le quali, se fosse adottato il progetto ministeriale tal quale è, se alcune delle loro strade non venisse classificata ad un tempo fra le reali, e poi venissero ad essere ricostituite nella loro autonomia, si troverebbero in una posizione gravissima. Nei loro bilanci non potrebbero stanziare un soldo in opere stradali straordinarie non solo, ma per coprire le loro spese ordinarie dovrebbero eccedere il *maximum* dell'imposta di 25 o 50 mila lire ciascuna. Io risparmierei alla Camera la noia dei calcoli, ma quando verrà il caso in cui si tratterà di classificare come reali le diverse strade e si discuteranno gli emendamenti che sono attualmente sul banco della Presidenza o che verranno in seguito, o io o alcuno dei miei onorevoli colleghi vi proverà che queste due provincie, che si trovano annoverate tra le più felici e le più favorite, si trovano finanziariamente poste in una condizione assai critica, mentre invece altre provincie, che si dicono povere e bisognose, si trovano in una condizione affatto diversa.

Or dunque, io chiedo se in faccia a tali considerazioni si può continuare la discussione su questo progetto di legge: io prego la Camera di riflettervi seriamente.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole deputato Brunati.

BRUNATI. Io chiesi la parola nel solo intento di segnalare il rammarico che provo nel vedere proposte all'abbandono ed in balia delle provincie le nostre strade reali, dopo le tante spese sostenute dal Governo per la sistemazione e rettificazione loro e pei molti e rilevanti edifizii d'ogni maniera lung'esse costruiti; e dico abbandonate, perchè, siccome è in via una legge per l'amministrazione provinciale, la di cui portata non può per ora essere prevista, rimane per lo meno dubbia la facoltà che possa con essa essere riservata al Governo, per obbligare le divisioni e le provincie a mante-

nere effettivamente queste strade in istato di comodo carreggio e di utile servizio.

Eppertanto io sorgeva per appoggiare l'aggiunta suggerita a questo primo articolo dall'onorevole deputato Bottone, quando, sentito l'onorevole Menabrea, migliore ancora e preferibile io trovo la di lui proposizione, convinto sempre più, nel mio modo di vedere, che siffatto sistema di assoluto abbandono potrebbe essere assai pregiudiziale.

Convengo che le nostre strade reali, che hanno costituito per lo addietro le principali arterie dello Stato, cessarono di essere tali dopo l'apertura delle strade ferrate, ma cessando loro la vigilanza governativa, esse diverrebbero forse le ultime nell'interesse delle provincie, e per esempio citerò quella di Alessandria, la quale avrà maggiore interesse a mantenere la strada verso Casale, che non quella verso Asti, verso Novi e verso Voghera, e così di parecchie altre provincie. Qual interesse avrà la provincia d'Ivrea di mantenere la tratta della strada regia di Milano tra Rondizzone e la Rocca di Cigliano scorrente sul suo territorio, e con quei mezzi potrà provvedere alla conservazione del ponte in pietra sulla Dora Baltea? Nè posso disconvenire che lungo queste linee potrebbero richiedersi spese totalmente insopportabili per gli erari provinciali.

Altra considerazione poi si è quella che le nostre strade ferrate sono alimentate unicamente col carbone che ci viene dall'estero, perchè sgraziatamente, malgrado tutte le ricerche esaurite e le esperienze fatte, non abbiamo fin qui ottenuto altro combustibile che vi possa essere sostituito; quindi, sebbene per ora in perfetta pace e senza probabilità di guerra marittima, chi potrà essere certo che non ne sorga tra 20 o 30 anni, e c'impedisca o per lo meno aggravi di molto le provviste che si fanno dall'estero per alimentare le locomotive, non avendo noi altro combustibile acconcio che le legna? Epperò io credo essere nell'interesse del Governo di assicurare la conservazione di quelle strade, ora reali, adottando il sistema proposto dall'onorevole Menabrea.

DEFORESTA, relatore. Domando la parola.

SOMMEILLER. Je vois qu'à l'occasion des amendements proposés à l'article premier l'on reproduit tous les arguments qu'on a fait valoir dans la discussion générale sur la justice ou injustice de la loi présentée.

Je m'opposerai, en vertu de ce même principe, à toute espèce de changement que l'on voudrait faire au premier article du projet ministériel. Par l'adoption des changements qu'on veut y porter, on détruirait toute l'économie de la loi, en empêchant le but que nous nous proposons.

Le Ministère et l'Etat, en construisant les chemins de fer, sont parvenus à réaliser sur la manutention des chemins ordinaires une somme donnée. Le Ministère est venu nous dire : cette somme nous ne voulons pas la détourner des travaux publics, mais nous voulons la faire servir à réparer, non pas une injustice, mais l'inégalité de répartition qui a lieu entre les provinces de l'Etat par suite des bénéfices provenant des chemins de fer.

On voudrait, à l'occasion de ce nouvel emploi de fonds, que nous fissions une réorganisation générale de notre service des ponts et chaussées; j'en vois la nécessité, j'en vois l'utilité, mais je crois que ce n'est ni dans la Session prochaine, ni dans une année, ni dans deux, que nous pourrions réaliser cette réforme; car, pour ne pas parler des autres difficultés, on en rencontrera une très-grave dans l'aggravation des charges que cette nouvelle organisation imposera au Trésor public.

Aujourd'hui donc nous en sommes réduits à ce dilemme :

nous avons une économie que nous voulons employer à faire jouir les provinces de bienfaits qu'elles ne connaissent pas encore. Il faut l'employer à cette œuvre d'équité, ou lui donner une autre destination.

Le Ministère nous dit : consacrons les fonds économisés sur les routes qui courent parallèlement aux chemins de fer à des travaux d'utilité publique dans les provinces qui ont été délaissées jusqu'à ce jour, et qui probablement ne jouiront jamais du bénéfice des chemins de fer, car on ne peut guère espérer de voir jamais ces grands travaux s'étendre aux pays montagneux, puisqu'on a déjà tant de peine à les établir dans les pays de plaine.

Il y a là un principe de justice, et c'est en vertu de ce principe que je m'oppose à tout amendement qui détournerait les fonds résultants de cette économie faite sur les routes royales annulées, pour continuer à les employer sur les mêmes routes, sous un titre quelconque et en particulier, en faisant participer le Gouvernement aux frais de manutention des travaux d'art. Je dis que ces économies doivent être transportées complètement dans les provinces qui ont payé jusqu'à présent pour les chemins de fer, et qui n'en ont encore recueilli aucun fruit. On a parlé des provinces pauvres. Eh bien, nous avons des provinces pauvres qui paient beaucoup plus, proportion gardée, que les provinces riches; nous avons des provinces qui paient 200 mille francs d'impôt et qui ne reçoivent en retour que le traitement de quelques juges et de quelques prêtres.

Voilà tout ce qui leur en revient; le reste passe au Trésor public.

Je ne fais pas ces observations pour articuler des griefs, parce que la solidarité qui existe entre tous les membres du corps social leur fait un devoir de se soumettre à tous les sacrifices qui sont reconnus nécessaires au bien du pays, mais je les fais pour réclamer, au nom de cette même solidarité, quelque retour, quelque compensation.

Nous avons dépensé 140 millions pour l'établissement des chemins de fer; on vous disait tout à l'heure que l'intérêt s'élevait à 10 millions. Non-seulement il faut payer l'intérêt de ce capital, mais il faut encore payer pour faire marcher ces chemins de fer. Car ils ne rapportent pas encore assez pour payer les intérêts et les dépenses d'exploitation.

Si l'on calcule donc l'intérêt du capital et l'argent qu'il faut dépenser dans l'exploitation, on trouve que ces provinces ont contribué, non-seulement à l'établissement des chemins de fer, mais qu'elles concourent encore chaque jour à les faire marcher.

Il semble donc qu'il est de la plus grande équité de transporter cette économie directement chez eux.

Je ne demanderai pas qu'on vote des fonds nouveaux, parce que nous n'avons pas les ressources nécessaires, mais je voterai pour qu'on consacre à ces améliorations tous ceux que les chemins de fer rendent disponibles sur l'entretien des routes royales; je ne voterai pas de nouvelles charges pour l'exécution de travaux publics; mais, je le répète, rien n'est, à mon avis, plus juste que de transporter sur les routes provinciales les économies réalisées sur les routes royales.

DE VIRY. Je demande la parole.

SOMMEILLER. On nous a fait quelques observations, et l'on nous dit qu'il faut maintenir les routes royales en très-bon état, et que le Gouvernement doit concourir à cette dépense. Quant à moi, je dis également que les routes royales qui courent parallèlement aux chemins de fer doivent sans doute être maintenues dans un bon état, mais j'ajoute : comparativement au service qu'elles feront.

Or sur ces routes il y aura tout simplement un petit trafic communal et provincial très-peu considérable, et, par conséquent, le rôle du Gouvernement dans l'entretien est annulé. Le grand commerce se fera par les lignes de chemins de fer qui traversent les provinces dans toute leur étendue. Le Gouvernement les a établies dans le but de remplacer les routes royales, et, si nous abandonnons ces dernières, c'est qu'elles ne sont plus d'aucun intérêt pour l'Etat, tandis qu'elles en conservent un très-réel pour le trafic local, c'est-à-dire pour les provinces et pour les communes.

On dit encore : le chemin de fer peut manquer, et, s'il peut manquer, il faut, pour y suppléer, entretenir les routes royales pour parer aux accidents imprévus. Ce principe je ne puis l'admettre; pas plus je n'admettrai qu'il faille deux routes royales côte à côte pour que l'une serve de supplément à l'autre.

Du reste, quand les chemins de fer seront établis, s'ils viennent à manquer, je dis que les routes royales ne seront pas d'un grand secours pour parer à des inconvénients qui ne peuvent être que temporaires, car le service des routes royales ne consiste pas seulement à les entretenir en état de viabilité; il faut aussi d'autres services secondaires pour les transports des chevaux, des chars, des diligences, et enfin tout ce qui constitue une entreprise de transport et qui disparaît partout à l'approche des locomotives; dans un cas d'accident les routes royales ne serviront donc pas plus que les chemins communaux ou vicinaux, et l'on aura bien plus vite réparé l'accident survenu au chemin de fer qu'on ne rétablira un service temporaire sur une route royale.

Si le charbon vient à manquer, ce sera là un accident passager; à défaut de charbon, nous aurons du bois; nous brûlerons, au besoin, les charrettes, et finalement nous ferons traîner les convois par des chevaux. Du reste, dans les gorges de montagnes où passent les chemins de fer, ils y sont à côté des routes royales, et il y a le même danger pour celles-là que pour celles-ci.

S'il arrive des éboulements, ils n'épargneront ni la chaussée ordinaire, ni le chemin de fer. Pourquoi alors réparer la route royale et le chemin de fer? Il vaut mieux réparer celle des deux routes sur laquelle le commerce a déjà établi un nouveau genre de transport.

Je serais charmé que le Gouvernement pût payer les dépenses des routes provinciales et communales et de toutes les routes de l'Etat; je serais charmé que nous eussions assez d'argent pour conserver les travaux d'art sur toutes les routes provinciales, sur toute l'étendue du territoire.

Si nous conservons les routes royales en mettant à la charge du Gouvernement une partie de leur entretien en même temps que l'obligation d'établir des routes de ce genre dans les provinces qui n'ont pas de chemins de fer, il est évident qu'on ne peut pas éviter un surcroît de charges au Trésor. Nous serions dès lors obligés ou de voter de nouveaux impôts pour faire face à ces nouvelles charges, ou bien de revenir sur notre détermination.

Il me semble qu'avec la proposition du Ministère, qui consiste à employer immédiatement les économies à réparer l'inégalité existant dans la distribution des voies de communication de l'Etat, on parvient à éviter tous ces écueils. Je crois qu'en nous en tenant aux principes qu'il a développés nous ferons une heureuse application de ces nouveaux fonds sans nous lier pour l'avenir. Commençons par les employer, comme l'on dit vulgairement, à boucher les plus gros trous; après nous aviserons. Cette mesure n'empêchera nullement les réformes du Code stradal qui sont urgentes, et que l'on

pourra faire plus tard. Par tous ces motifs je crois rendre service aux provinces en votant pour le projet du Ministère et en m'opposant aux amendements qui en altéreraient l'esprit.

DEPRETIS, *relatore*. La Commissione non può accettare il rimprovero che le è nuovamente fatto di non avere sufficientemente studiato questo progetto di legge, ed ancor meno può aderire a che siale rinviato per fare nuovi studi.

Quando le sono fatti questi rimproveri, si dimentica il tenore e lo scopo della legge, non che le circostanze che ne hanno determinata la presentazione. Allorchè la Commissione ebbe ad esaminarla, non si dissimulò e non ha dissimulato alla Camera nella sua relazione che sarebbe stato a desiderarsi che si fosse presentato un progetto più compiuto e sopra altre basi; ma la Commissione dovette riflettere nel tempo stesso che, se il Ministero ci aveva presentato un progetto parziale, calcolato presso a poco sulle basi della legge esistente, vi era stato costretto da un voto della Camera, per quanto riflette alla classificazione delle strade reali parallele alle strade ferrate; la Camera ricorderà che in più circostanza, nella scorsa Sessione, aveva essa manifestato il desiderio che fossero tolte dalla categoria delle strade reali quelle che si trovano parallele alle strade ferrate, e che poi, in occasione della votazione del bilancio per l'esercizio del 1855, fece già fin d'allora subire una riduzione di 200 mila lire al bilancio dei lavori pubblici, appunto nella persuasione che in quest'esercizio fosse approvata la legge attuale.

Il Ministero era dunque costretto a presentarla prontamente, onde uniformarsi, non solo al desiderio, ma ad un voto formale della Camera.

Un altro motivo che aveva obbligato il Ministero a non frapportare maggiore indugio nella presentazione di questo progetto di legge erano i reclami delle provincie interessate nelle strade che hanno i requisiti per essere dichiarate reali.

La Commissione, penetrandosi di questi motivi di urgenza, ha dovuto esaminare il progetto sulle basi in cui fu presentato, benchè avesse desiderato un progetto formulato sopra altre basi, ed esaminandole su quelle esistenti (mi scusi l'onorevole Depretis) vide che non erano punto necessari dati statistici.

Questi dati sarebbero stati necessari per formulare e per giustificare le proposte che si fossero fatte sopra le basi vagheggiate dall'onorevole Depretis e da altri, ma per ora, lo ripetiamo, sono perfettamente inutili; si cercheranno e si presenteranno alla Camera quando verrà la riforma del regolamento del 1817.

Io quindi respingo il rimprovero che si va sempre facendo alla Commissione.

Dirò ora brevi parole riguardo agli emendamenti degli onorevoli Bottone e Menabrea.

La Commissione si oppone anche a questi emendamenti, nè ha d'uopo aggiungere molto a quello che hanno egregiamente detto l'onorevole ministro ed il deputato Sommeiller. Come ho già detto, la Camera ha deciso nella votazione del bilancio che queste strade debbano dalla classe delle reali passare a quella delle provinciali, ed ha riconosciuto che, passando alla classe delle provinciali, lo Stato deve essere esonerato dalle spese di manutenzione di esse, e talmente che ha fatto subire una riduzione al bilancio dei lavori pubblici nella previsione di questa economia.

Secondo me, questo solo argomento basta per far respingere l'emendamento in questione; ma, prescindendone anche per un momento, a me sembra che non sieno fondati i motivi sui quali si appoggiano gli onorevoli propropianti. Tuttochè vi siano le strade ferrate parallele, lo Stato potrà sempre aver

bisogno di queste strade reali, essi dicono, e quindi, se lo Stato continuerà a profittarne, è giusto che continui a contribuire nelle spese, se non di manutenzione, almeno di ristaurò delle opere d'arte.

Ciò deve farsi tanto più, soggiungono, che vi saranno alcune provincie le quali non potranno far fronte a siffatte spese, come fra le altre saranno quelle della Moriana e di Novi.

Io credo che questi ragionamenti non sono né fondati né esatti.

L'onorevole Sommeiller dimostrava già, come non sia poi così certo che lo Stato possa avere assoluta necessità di conservare le strade ordinarie, laddove correranno le strade ferrate. Egli rimarcava benissimo che quando saranno in esercizio le strade ferrate, supponendo una momentanea loro interruzione, difficilmente potrà supplirvisi colle strade ordinarie, perchè mancheranno i mezzi di esercizio.

Ma io voglio supporre che possa accadere qualche volta che lo Stato abbia bisogno di queste strade che diverranno provinciali: per ciò dovrà egli incorrere nelle spese? Io non lo credo. Quale è il principio che informa attualmente la nostra legislazione sulla costruzione e sulla manutenzione delle strade? Il principio è questo: le strade debbono essere costrutte e mantenute da chi ne ha il principale interesse. Difatti, attualmente, forse che lo Stato non usa talvolta delle strade provinciali? E forse che le provincie non usano talvolta le strade comunali? Eppure, secondo la nostra legislazione, lo Stato non concorre nella spesa per le strade provinciali e la provincia non contribuisce nelle strade comunali. Perché? Perché, a tenore di quella legislazione, le spese di costruzione e di manutenzione delle strade sono a carico di chi vi ha il principale e maggiore interesse. Ora, siccome non è controverso che, costrutte le strade ferrate, il principale interesse delle strade ordinarie rimarrà limitato alle provincie, ne viene quindi, a termine della detta legislazione, alle provincie dovere incombere l'onere di mantenerle.

Nè queste avrebbero ragione di dolersi di questo aumento di carico, in vista dei ben maggiori vantaggi che loro derivano dalle strade ferrate medesime.

Ma, si dice, vi saranno alcune provincie che non potranno far fronte a queste spese; voi andate a mettere loro un carico che non potranno sopportare; e tali sono, fra le altre, la Moriana e Novi.

Signori! la Commissione non si è dissimulata questa eventualità; essa ha pensato che potrebbe effettivamente accadere che alcune provincie non avessero mezzi bastanti per sopperire all'aumento di spese che sarà per derivare da questa legge a loro carico; e, per quanto era in suo potere, ha cercato di provvedere a questa possibile eventualità. A tal effetto ha cominciato a dire che potranno tutte le provincie attraversate da una di queste strade, essere costituite in consorzio, affinché la spesa venga ripartita fra tutte le provincie interessate e riesca meno gravosa; ha inoltre proposto che i pedaggi attualmente esistenti sieno abbandonati alle provincie che avranno l'onere della manutenzione delle strade sulle quali sono stabiliti; e finalmente propone che non solo debba mantenersi il sussidio in lire 200 mila, come si è votato nell'ultimo bilancio per sussidiare le provincie, ma che venga ripristinato nelle lire 400 mila, come si stanziava negli anni addietro, a condizione però che se ne faccia proposta nel bilancio, che il Parlamento stesso voti la distribuzione che ne sarà fatta. Ora dunque, ove mai avvenisse che alcuna delle provincie, a cui carico cadranno queste spese di manutenzione delle dette strade in seguito a questa legge, non avesse

mezzi per farvi fronte, vi sarà il rimedio a questo stato di cose e coi consorzi e coi pedaggi e finalmente coi sussidi.

Riassumendomi, dico che non sono giusti i rimproveri che si fanno alla Commissione di avere proceduto senza dati statistici; che non può ammettersi l'emendamento Bottone e Menabrea perchè contrario alla legge e perchè non sono da temersi gl'inconvenienti da essi additati; ed infine perchè tenderebbe a fare disdire la Camera dal voto formale che ha emesso in occasione della votazione del bilancio del 1855.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Depretis.

DEPRETIS. L'onorevole Sommeiller diceva: viene il caso con cui si ottiene un'economia; nulla di più giusto che il Governo, nell'interesse della nazione, converta quest'economia in tanti miglioramenti stradali a favore di provincie e di paesi che non hanno finora quasi godute di questo, che è uno dei principali benefizi sociali.

Esaminerò un po' addentro l'idea dell'onorevole Sommeiller.

In che consiste, come vi fu quest'economia? Prima di tutto osservo che questa è un'economia più apparente che reale, poichè consiste in ciò che la somma, invece d'uscire dalle tasche dei contribuenti presi in tutto lo Stato, uscirà dalle tasche dei contribuenti di alcune provincie: ecco in che consiste l'economia.

Una parte di quest'economia si è ottenuta pel fatto della costruzione delle ferrovie. Le strade reali parallele videro il transito diminuito, e fu quindi minore la spesa. Dunque anche indipendentemente da questa legge si farebbe ad ogni modo dallo Stato un'economia. Un'altra parte poi di quest'economia la si fa nascere coll'imporre un peso ad alcune provincie e ad alcuni contribuenti. Ma io vi domando: se nell'imporre questi pesi ad alcune provincie, ad alcuni contribuenti, noi ci atterremo ai principii di giustizia distributiva, cesseremo forse dal farla questa economia, quantunque in modo più ragionevole e più giusto?

Ma diceva l'onorevole relatore della Commissione: vi sono dei consorzi, si tempererà l'aggravio che parzialmente potrebbe essere troppo sopra alcune provincie collo stabilire dei consorzi.

L'onorevole relatore accennava ai pedaggi; ma appunto l'esistenza dei pedaggi è una prova dell'ingiustizia della legge, anche temperata collo stabilimento di consorzi.

I consorzi che verranno stabiliti sulle strade che per avventura avessero una rendita che ad un dipresso corrispondesse alla spesa di manutenzione della strada, non avranno aggravio alcuno; invece le strade che per accidente non hanno percezione di pedaggi, avranno sempre un aggravio grandissimo, non ostante qualunque consorzio.

Io non so poi in che modo si stabilirà questo consorzio; converrebbe che il Ministero e la Commissione si spiegassero più chiaramente.

Vi sono delle divisioni amministrative traversate da ferrovie in tutte le loro provincie, altre che lo sono solo in alcuna. Qui bisogna spiegarsi, perchè questo beneficio delle strade ferrate, checchè si dica, è il principale motivo per cui le provincie che ne fruiscono, si crede che possano anche pagare la maggiore spesa della manutenzione delle strade reali parallele. Ora questo beneficio è piuttosto provinciale che divisionale.

La strada reale da Torino ad Alessandria è parallela ad una strada ferrata: io capisco che le provincie di Torino, di Alessandria, di Asti hanno un beneficio grandissimo dalla strada ferrata. Dovranno dunque queste sole essere costituite in consorzio, o sarà la divisione di Alessandria, come accennava il

signor ministro, quella che dovrà essere costituita in consorzio colla divisione di Torino? Ma, o signori, voi avete nella divisione delle provincie che non hanno il beneficio della ferrovia, voi trovate là agli estremi confini dello Stato la provincia di Bobbio, la quale punto nè poco fruisce dalla strada ferrata, la quale, come dite voi, delle provincie povere, in proporzione delle sue risorse, ha contribuito a costruire la strada ferrata, e che dovrà concorrere a pagare le spese di manutenzione della strada reale.

Ma io domando se questa sia giustizia. Poi nel distribuire questi vantaggi dovete avere un criterio; l'onorevole ministro dei lavori pubblici diceva che si trattava di eseguire opere di utilità generale, ed in provincie povere e bisognose dell'aiuto dello Stato. Ma, per vedere questo bisogno di alcune provincie di avere il concorso dello Stato nell'esecuzione di nuove opere, bisogna avere i dati per conoscere se realmente esista.

Voi fate la strada lacuale, per esempio, ma dimostrate che la divisione di Novara o la provincia di Pallanza siano veramente in questo stato di bisogno; questo è indispensabile.

Del resto, io non ho mai ricusato e non ricuserò mai di aderire ad una proposta di legge che abbia per iscopo di estendere la rete delle strade reali. L'ho già detto e lo ripeto che ad una misura qualunque di nuove strade corrisponde un aumento di prosperità non solo locale, ma nazionale; è una diminuzione di miseria, è un aumento di moralità: dunque è assurdo l'opporsi in genere alla formazione di nuove strade.

Ma pure, o signori, quando si tratta di fare una nuova strada, se le opere, per quanto siano di utilità generale, si debbono fare a spese dello Stato, nel fare queste spese la Camera ha il diritto e il dovere di esigere che le si presentino i dati. Ma invece in questa legge noi ci impegniamo ad occhi chiusi; noi impegniamo il paese alla esecuzione di opere di cui non abbiamo nemmeno veduto i progetti. L'onorevole Pernati, il quale conosce assai bene la provincia di Pallanza e la divisione di Novara, sa benissimo del resto come vanno le cose anche dove si hanno progetti.

In quella stessa strada d'Intra, al confine svizzero, della quale si è cominciata la costruzione sopra regolare progetto, noi rileviamo inconvenienti che mi paiono gravissimi. Per la gentilezza del Consiglio divisionale di Novara, ci fu distribuito un volume contenente le sue deliberazioni; io prego i miei onorevoli colleghi a darvi un'occhiata. Vedranno che vi si parla di controversie insorte che accennano a differenze di somme assai considerevoli.

Nel mio primo discorso io diceva in che modo poteva risolversi la questione. Diceva che noi non siamo abbastanza illuminati, che abbiamo bisogno di maggiori dati e di maggiori studi.

Vi sono nella legge due parti. L'una consiste nelle nuove classificazioni stradali, e questa non può discutersi e risolversi convenientemente che dopo discussa la riforma amministrativa, e con dati maggiori e sufficienti sulla condizione economica e finanziaria delle provincie. Quindi la necessità di rimandare ad altro tempo la discussione di questioni gravissime, che qui sono per incidenza e poco profondamente trattate. E perchè non si perdano i benefici che voi sperate colla seconda parte di questo progetto di legge, stanziati per le opere, per le quali avete in pronto i progetti, dei larghi sussidi in bilancio; stanziati una somma per eseguire il tronco della strada da Donnaz a Bard, stanziati altra somma per il tronco del Piccolo San Bernardo, aiutate la costruzione del ponte sulla Roia, la quale è opera senza dubbio importante; prestate il concorso dello Stato nella strada di Valle di Stura,

ma non vincolate sin d'ora lo Stato in una spesa sconosciuta e in un sistema così radicalmente diverso a quei principii amministrativi che dite voi stessi di essere quasi sicuri che prevarranno nella grande riforma cui dobbiamo dar mano.

Io dunque non mi oppongo a che questi benefici, reclamati in nome della giustizia dall'onorevole Sommeiller, siano impartiti alle provincie, ma mi oppongo che si voglia così alla cieca, senza una sufficiente cognizione di causa, fare una legge la quale cangia radicalmente le condizioni delle provincie, e pregiudica la più importante riforma che noi dobbiamo intraprendere.

Diceva l'onorevole relatore che non si tratta che di applicare la legge; ma io dico: quando si fa una riforma legislativa e si riconosce che in una legge evvi mancanza di giustizia, finalmente poi non è un delitto capitale il cercare di riformarla! Se fossimo in un consesso divisionale, allora, lo ripeto, anch'io direi: applichiamo la legge; ma noi siamo in un'Aula legislativa, e quando si tratta di mettere per legge la spesa di alcune strade a carico delle provincie, non sarà necessario che noi riconosciamo quali saranno le conseguenze a cui dovranno soggiacere le provincie, e non dovremo anche per un momento dipartirci dalle letterali disposizioni di una legge e riformarle con un'altra legge, onde ottenere che le provincie non si trovino contro giustizia gravate?

Imperocchè la sostanza della legge sta in ciò che lo Stato aveva, prima della legge, da mantenere 1000 chilometri di strade reali, e dopo non ne avrebbe più che 500 o 600; altri cinquecento o seicento chilometri verranno a suo carico fra alcuni anni; e le provincie saranno scaricate dalla spesa di alcune, e ne assumeranno altre.

Ora, si può egli sostenere che tutte queste mutazioni, che si fanno in molte e diverse località non siano una riforma radicale del nostro regolamento stradale?

Diceva l'onorevole relatore: ma noi abbiamo dovuto obbedire al voto della Camera, la quale ha determinato che si facesse una economia. Ma io credo che la Commissione, per sua parte, non ha obbedito gran fatto al voto della Camera, e la Camera, ricorderà che non volle che vi fossero dei sussidi alle provincie per opere stradali, affinchè non avvenisse, come potrebbe avvenire, che la loro distribuzione non trovasse spiegazione sufficiente che nel fondo delle urne elettorali. Inconveniente a cui accennava anche il signor relatore parlando di ciò che succede in un paese vicino. Ed io credo che sia stata ispirata appunto da questo principio la Camera, quando ha ridotto a metà la cifra di 400 mila lire della categoria dei sussidi alle provincie, e quando manifestò l'intenzione di abolirla intieramente; poi, quando la Camera ha deciso che si presentasse una nuova classificazione e si togliesse dal bilancio dello Stato la spesa di manutenzione delle strade parallele alle strade ferrate, non ha limitato il suo potere al punto di non poter stabilire il riparto di questa spesa il più equamente che fosse possibile.

Io quindi persisto nella mia opinione, e credo, che se si vuole ottenere un utile risultato da questa riforma, bisogna più maturamente meditarla, e per ottenere i benefici a cui essa mira, estendendo viemaggiormente la nostra rete stradale, sancire lo stanziamento di appositi fondi, onde aiutare tutte le opere che sono mature, acciò nessuna (noti la Camera e la Commissione), nessuna opera, per cui vi sono progetti definitivi, cessi dall'aver immediatamente la sua esecuzione.

PALROCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io faccio osservare anzitutto che, ad ogni questione che sorge, si rientra nella discussione generale. Io credeva che, chiusa la di-

scussione generale, si dovesse ragionare sul primo articolo, su cui ha cominciato e progredito lungamente la discussione anche ieri. Io pregherei quindi la Camera a voler richiamare la discussione su questo articolo.

L'onorevole deputato Depretis ha fatte osservazioni generali, ed ha biasimata la legge nel suo complesso; e ciò stava benissimo nella discussione generale; attualmente bisogna limitarsi a censurare l'articolo primo, se esso è censurabile.

Ma questo articolo non è veramente che l'applicazione del principio che la Camera ha replicatamente dimostrato di volere stabilire, l'esclusione cioè delle strade parallele alle ferrate dal numero di quelle che devono essere mantenute a carico dello Stato. Quanto al resto, al vedere cioè se i benefici siano ripartiti giustamente, se sia conveniente di assumere a carico dello Stato questa o quell'altra linea di nuova strada, se ne tratterà a suo luogo nel seguito della legge. Ma attualmente ricominciare a censurare i principii su cui è informata la legge non riesce ad altro che a perpetuare la discussione generale.

Prego quindi nuovamente la Camera di limitare la discussione all'articolo 1, sul quale dirò che non regge la contraddizione in cui l'onorevole Depretis crede sia incorso il Governo proponendo che le strade parallele alle ferrate vadano a carico delle provincie, senza rispetto alcuno alla loro circoscrizione e a quel nuovo ordinamento territoriale che si promette, dice egli, e che non si presenta mai. Procedendo così, crede che si aggraveranno eccessivamente alcune provincie, come quelle di Novi e Moriana, di cui parlò l'onorevole Menabrea, in confronto d'altre.

Ma io risponderò che, finchè dura l'attuale circoscrizione e ordinamento delle provincie, a questo stato di cose necessariamente doveva riferirsi e si è riferito il Ministero. Quindi è evidente che, quando si dice che una od un'altra strada viene dichiarata provinciale, s'intende che essa passa a carico di quella, o di quelle divisioni in cui si trovano comprese le provincie attraversate dalla strada medesima.

La Commissione, adottato un altro principio, vuol istituire consorzi speciali di provincie; di questo ci occuperemo a suo tempo, ma ora che discutiamo sull'articolo 1 basta il sapere che, sia che si mantenga il sistema vigente delle divisioni, sia che si adotti quello dei consorzi, il carico delle nuove manutenzioni imposte alle provincie non sarà loro di così ineguale aggravio come fu detto dai prepopinanti.

Nè mi preoccupa il timore che possa mancare ogni comunicazione, quando le strade ferrate saranno interrotte, e che conviene quindi conservare le ordinarie parallele a carico, se non intieramente, in gran parte almeno, dello Stato, per evitare questo pericolo. Questo argomento non ha ragionevole fondamento ed è così vago che non so a qual conseguenza condurrebbe. Quando io proponessi la costruzione di un ponte o un'altra opera qualunque sopra un impetuoso torrente, mi si potrebbe egualmente dire: e se il ponte rovina? È meglio farne due. Ragionando così non avremmo più limiti nelle spese.

Il pericolo poi che manchi il combustibile mi pare lontano da ogni probabilità, perchè le fonti da cui ci viene sono tante che l'una o l'altra l'avremo sempre aperta; e se tutte anche ci mancassero per qualche tempo, avremmo il modo di sopperire colla legna. Nella Lombardia sono, credo, due anni che non si adopera che legna, e non perchè manchi il coke, ma perchè costa troppo; se dunque si è fatta questa sostituzione semplicemente per economia si potrà fare certamente quando sia richiesta dalla necessità.

Io devo finalmente osservare che nel parlare degli aggravii

che si impongono alle provincie, accollando loro la manutenzione delle strade, si è tenuto poco o niun conto dei vantaggi che loro si recano. Per esempio l'onorevole Menabrea deplorava che alla Moriana, nello stato di povertà in cui ora si trova, si voglia addossare un carico così notevole. Ora io domando all'onorevole Menabrea se non crede che la costruzione della strada ferrata recherà alla Moriana un beneficio di gran lunga maggiore che non è il peso della manutenzione della strada attuale.

Prego pertanto la Camera di approvare l'articolo 1 e di respingere l'emendamento.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato De Viry.

DE VIRY. J'ai demandé la parole surtout pour ramener la question sur son vrai terrain. Je crois que la discussion devait être portée sur l'amendement de l'honorable M. Bottone, sous-amendé par l'honorable M. Menabrea. En effet, messieurs, je pense que la véritable question est de savoir si, pour ce qui concerne la reconstruction des travaux d'art, les frais seront à la charge de l'Etat, ou bien à la charge des provinces.

Je crois qu'il importe bien de limiter la question à ce point, parce que je pense que la votation aura lieu sur cet amendement, et que nous laisserons intacte la question que présente l'article 1 du projet.

Tout à l'heure, l'honorable Depretis nous disait qu'il était étonné qu'on ait fait valoir la raison des économies, que presque on en ait même parlé.

Messieurs, en fait d'économie, je ne vois pas que les contribuables doivent gagner beaucoup à l'adoption du nouveau système. En effet, on portera en moins sur le budget de l'Etat (ce dont cependant je doute encore), et on portera en plus sur le budget des provinces les frais pour l'entretien des routes.

Ainsi, non-seulement nous n'allégerons pas la position des contribuables, mais je retiens que, par la loi actuelle, nous la rendrons plus déplorable, plus intolérable de ce qu'elle est aujourd'hui.

Ainsi, je crois qu'avant de procéder à la votation de ce projet de loi, il importe bien d'examiner dans quelles conditions nous plaçons les contribuables. Leur intérêt nous est à cœur, et, sans le moindre doute, nous ne voulons pas venir voter une loi qui peut, sous l'apparence de faire du bien à l'Etat, rendre leur position plus fâcheuse. Nous ne voulons pas commettre un tel acte, nous qui sommes les mandataires de ces mêmes contribuables.

Je dis donc que le véritable point de la question est celui auquel se rapporte l'amendement de mon honorable collègue et ami, M. Menabrea. Croyons-nous, messieurs, qu'en laissant la reconstruction des travaux d'art à la charge des provinces (surtout que les provinces sur lesquelles ces dépenses devront peser sont généralement les plus pauvres), croyons-nous, dis-je, qu'en les laissant à la charge des provinces, ces travaux d'art ne pourront jamais être exécutés et entretenus d'abord, puis reconstruits, si jamais, par suite d'événements extraordinaires et imprévus, ils venaient à être détruits entièrement ou même gravement compromis?

Il n'est sans doute aucun de nous qui ne résolve cette question dans un sens négatif, car aucun de nous ne pourra se persuader que, soit dans la province de Novi, soit dans la province de Maurienne, où les travaux d'art sont si considérables, en les laissant à la charge de ces provinces, on puisse espérer de voir réparée une rupture de digue ou de pont, ce qui entraînerait une dépense de 40 à 50,000 fr., et surtout que ce travail soit exécuté à temps et sans un retard qui pourrait occasionner dans bien des cas un surcroît considérable de dépenses.

Ces ruptures de ponts et de digues, nous les avons vues se renouveler dans ces dernières années, surtout après que, par suite de la fonte des neiges, les rivières avaient grossi d'une manière extraordinaire, ou que des avalanches en avaient presque arrêté le cours.

Je vous demande, messieurs, s'il est prudent de laisser intercepter les communications qui sont nécessaires, indispensables même, par les voies ordinaires, quoique parallèles aux chemins de fer. Ainsi, si le Gouvernement veut que la voirie ordinaire soit maintenue (et cela ne peut être contesté), il faut absolument que dans certaines provinces, dans les provinces les plus pauvres, les plus nécessiteuses, le Gouvernement vienne en aide pour ces travaux d'art, dont les frais de reconstruction dépasseront toujours les moyens dont ces mêmes provinces pourront disposer.

En appliquant généralement cette loi à toutes les voies de communication de l'Etat, le Gouvernement verra, dans sa sollicitude, quelles sont les provinces qui, dans un cas spécial, pourraient avoir plus ou moins besoin de ces travaux, et alors il viendra à leur aide avec des secours plus ou moins abondants.

Tout à l'heure j'ai été étonné de la confusion que l'on faisait entre l'entretien des routes et la reconstruction des travaux d'art, et je ne puis dissimuler cette impression que la discussion qui vient d'avoir lieu a produit sur moi.

Je crois que cette confusion a amené toute cette discussion à laquelle on s'est livré depuis le commencement de cette séance, sans peut-être s'arrêter à la question principale; car généralement on l'a portée sur l'entretien général des voies de communication, tandis qu'on aurait dû la limiter à la reconstruction des travaux d'art.

On disait encore, et je crois que c'est l'honorable député Sommeiller, qu'il était nécessaire de faire des routes nouvelles. Il est nécessaire d'en faire, sans aucun doute, et je suis aussi de cet avis; mais je ne crois pas que, pour faire des routes nouvelles, on doive laisser détruire les anciennes, comme il le disait, car ce serait une manière de procéder qu'aucun de nous ne pourrait approuver.

En vérité, c'est comme si l'on disait que, pour faire une nouvelle maison, il faille laisser tomber entièrement en ruines celle que l'on habite.

Je crois donc que, si le Gouvernement veut faire quelque chose de bien, il faut qu'il fasse maintenir les routes actuelles et qu'il consente aussi à concourir à l'entretien des voies de communications qui peuvent être nécessaires, en accordant aux provinces qui en auront le plus besoin, des secours pour les mettre à même d'entreprendre et mener à bonne fin ces travaux. Mais quant à la reconstruction de ces grands ouvrages d'art qui ont déjà coûté à l'Etat des sommes si énormes, il est de toute nécessité qu'il en reste chargé.

Plusieurs orateurs ont calculé l'entretien des routes d'après l'usage qu'on en fait: cela est peut-être bon quant à leur gravelage, mais non pas pour la construction des travaux d'art.

Ce n'est pas seulement l'usage qui nuit aux travaux d'art, qui les dégrade le plus ce sont habituellement des événements extraordinaires qui les détériorent ou les détruisent, tels qu'un éboulement de terrain ou autre accident de cette nature. Le temps contribue également à les mettre dans un état de vétusté telle, qui rend dangereux leur passage et indispensables d'immédiates et considérables réparations.

Ainsi, il faut faire une distinction quant à l'entretien et aux travaux d'art. Il est impossible que les provinces seules supportent le poids de ces derniers, et si l'Etat ne les prend pas

entièrement à sa charge, je crois qu'il est indispensable qu'il y concoure au moins pour la moitié.

Quant aux dépenses d'entretien, je crois qu'il n'y a aucune difficulté, que les provinces les supportent, parce qu'elles trouveront leur bénéfice, leur avantage dans le parcours de ces mêmes routes.

Je prie la Chambre de vouloir revenir au vrai point de départ de la question, c'est-à-dire à l'amendement proposé par l'honorable député Bottone et modifié par mon collègue Menabrea. Je crois qu'en votant là-dessus nous aurons fait déjà un pas immense dans la discussion, et nous l'aurons grandement simplifiée.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Sineo.

SINEO. Dirò poche parole in aggiunta alle considerazioni esposte dai preopinanti, e non vorrei che queste fossero considerate dalla Commissione e dal Ministero come una censura.

Io non intendo censurare quanto si è fatto; dico solamente che, essendosi presentata una legge, la quale offre molte difficoltà, non debbono stupirsi né la Commissione né il Ministero se alcune di queste non sono ancora risolte, e se in buona fede senza spirito di opposizione si cerca di mettere la Camera in caso di risolverle.

Una di queste difficoltà s'incontra appunto in occasione dell'emendamento proposto dall'onorevole Menabrea; s'incontra precisamente sul fondamento di quelle considerazioni che furono ampiamente sviluppate dalla Commissione, sul fondamento di quei principii che sono costantemente da essa invocati.

Essa ci dice di continuo, e ce lo disse anche il signor ministro, che non è ancora questo il momento in cui dobbiamo riformare intieramente il nostro sistema di classificazione stradale; solo la Commissione vorrebbe l'applicazione esattissima della legge del 1817; il Ministero propone qualche lieve modificazione, ma il sistema intiero non si cambia. Ebbene io richiamo appunto all'esame di questi principii consacrati dalla legge del 1817 dai quali la Commissione non vuole per nulla scostarsi, e dai quali il Ministero intende scostarsi il meno possibile.

Ora, che cosa proclamava il regolamento del 1817? Descriveva precisamente quali sarebbero le strade provinciali. Volete voi rendere provinciali delle strade che non sono tali, che non possono essere tali secondo questo regolamento del 1817?

Mi si dirà che questo esce dalla questione dell'emendamento Menabrea. No, signori, perchè appunto l'emendamento Menabrea tenendo a diminuire l'ingiustizia che produrrebbe l'articolo sì e come fu formulato, tenendo a ravvicinare le conseguenze di questo articolo, ai principii che dominano nella legge del 1817, io debbo necessariamente invocare questi principii per appoggiare l'emendamento dell'onorevole Menabrea.

Dichiaro che non mi piace quest'emendamento, come non mi piaceva quello dell'onorevole Bottone. Con rincrescimento gli darò il mio voto, perchè con ciò avremo una disposizione molto imperfetta, molto incoerente, ma tuttavia l'incoerenza, l'imperfezione della legge, sarà minore di quello che sarebbe se quest'emendamento non venisse adottato.

Ecco perchè mio malgrado sono costretto a votare nel senso di quest'emendamento.

Il regolamento del 1817 non considera le divisioni, considera le provincie, e le strade provinciali sono dichiarate tali dirimpetto alle provincie.

Ora io domando se una strada la quale non fa, dirò così, che lambire, che toccare una provincia che non riguarda per nulla il capoluogo, la parte più centrale, più commerciale più ani-

mata della medesima possa essere considerata come provinciale. Ma no evidentemente.

Nel regolamento del 1817 si legge quanto segue: « Sono strade provinciali: 1° quelle che si dirigono da una ad un'altra città, capoluoghi di provincie; 2° quelle che conducono direttamente da una ad un'altra città dello Stato, e sono attualmente postali; 3° quelle che dalle città capoluoghi di provincia vanno ad unirsi alle strade reali e conducono all'estero; 4° in generale tutte quelle che sono le più frequentate ed interessanti pel commercio e pei commercianti. »

Ora io vi domando se la strada che voi intendete di dichiarare provinciale, che comincerà al ponte sul Po, tra Carmagnola e Carignano, ed andrà fino al di là di Savigliano, lambendo la periferia della provincia di Saluzzo, se questa strada possa considerarsi per la provincia di Saluzzo come provinciale. Evidentemente no. Non riguarda il centro della provincia, non occorre per nulla ad alimentarne il commercio, il quale per quella parte sarà alimentato dalla ferrovia. Ha cessato, da circa due anni, di essere postale. Dunque voi vedete che dichiarate provinciale un tronco il quale non può avere questo carattere dirimpetto alla legge del 1817.

Ho detto che la legge del 1817 considera le provincie come provincie, e non parla di divisioni, che allora non esistevano.

Le strade provinciali sono adunque quelle considerate d'interesse delle provincie che attraversano. Quando una provincia non è interessata, voi fate un atto arbitrario, create una obbligazione che non ha niente di comune col sistema della legge del 1817, se classificate fra le strade provinciali il tronco che attraversa quella provincia.

Voi non potete dunque, senza scostarvi dalla legge del 1817, dichiarare provinciale, dirimpetto alla provincia di Saluzzo, il tronco dell'antica strada reale di Nizza che attraversa quella provincia.

Consideriamo ora questo stesso tronco dirimpetto alla divisione.

La divisione di Cuneo si compone di quattro provincie: Cuneo, Mondovì, Alba e Saluzzo. L'onorevole deputato Sommeiller faceva suonar molto quest'argomento; egli diceva: noi facciamo dei vantaggi a queste provincie, quindi è giusto che sopportino dei carichi.

Ma che vantaggio proponete voi alle provincie di Saluzzo e di Alba? Nessuno. Voi non proponete un palmo di strada reale nè per Saluzzo, nè per Alba; voi, almeno secondo il sistema della Commissione, non proponete il minimo vantaggio a queste provincie, e volete che vengano a sopportare un peso nuovo pel quale non hanno nessun interesse?

Non ripeterò quello che ha detto l'onorevole Depretis; corro pienamente con lui nel desiderio che si facciano tutte le opere proposte dal Ministero e dalla Commissione, desidero specialmente che si apra una comunicazione al più presto possibile colla Svizzera per la valle d'Aosta, un'altra tra la Tarantasia e la medesima valle, ed un'altra tra la provincia di Cuneo e la Francia per Val di Stura; tutto questo io pure lo desidero al par di qualunque altro membro di questa Camera. Ma, per questo, dovremmo esigere dai contribuenti più che non comportino i loro averi ed il vantaggio che da tali opere sentirebbero? Ecco l'ingiustizia che io vi domando che ripariate; se non potete torla interamente, diminuitela; se non avete altri mezzi di diminuirla, diminuitela nel senso che vi è proposto dagli onorevoli Menabrea e Bottone. Vede la Camera, vede il Ministero, che non intendo fare atto d'opposizione, nè incagliare l'andamento di questa legge. Desidero che la legge cammini, che si faccia il più presto possibile, e

specialmente che se ne risentano i benefizi che se ne attendono; ma facciamo questo senza commettere nuove ingiustizie. Dico che sono nuove ingiustizie; infatti, si sopraccaricano contribuenti i quali hanno già un carico esuberante; si sopraccaricano contribuenti che sono precisamente nel novero di coloro cui alludeva l'onorevole Sommeiller, nel novero di coloro che hanno sempre pagate le pubbliche contribuzioni a favore dell'erario nazionale senza mai aver ottenuto che si facesse in loro vantaggio qualsiasi opera o spesa nazionale.

Alla provincia d'Alba poco importa che vi sia una strada che vada in Francia; eppure, la provincia d'Alba vedrà aumentarsi le sue contribuzioni divisionali e provinciali senza alcun profitto.

Vede dunque la Camera che il progetto che stiamo discutendo tende ad introdurre, a danno della provincia d'Alba, un'ingiustizia che si deve riparare. In simile condizione si trova un'altra provincia.

La provincia di Tarantasia fa parte della divisione di Ciamberi. Ora, se, come propone la Commissione, dichiarerete strada provinciale la strada che sarà parallela alla ferrovia della Savoia, bisognerà accrescere le contribuzioni nella Tarantasia, perchè nella Moriana vi sarà una ferrovia.

Ho ripetutamente dichiarato che darò il mio voto alla proposta del Ministero, affinché si faccia una strada reale che ponga in comunicazione la Tarantasia con la valle d'Aosta. In questo modo la Tarantasia avrebbe un compenso. Ma se la Tarantasia troverà un compenso, così non sarà per tutte le altre provincie.

Adoperiamoci adunque con fratellvole accordo acciocchè siano giustamente compensati i vantaggi ed i carichi. Sotto questo aspetto gioverebbero dati statistici i quali ci potessero condurre a dividere il peso delle nuove opere nel modo voluto dallo Statuto, acciocchè ciascun contribuente concorra in ragione dei suoi averi e niente di più.

Non oltrepasserò i limiti della presente discussione; mi restringerò agli emendamenti proposti, e dico che, a mio malgrado, dovrò votarli, perchè tendono a scemare l'ingiustizia che ho denunciata; tendono ad attenuare gli effetti di quella aperta contraddizione che avvi tra le proposte cui aderisce la Commissione, e il sistema della legge del 1817 che essa continuamente invoca.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri, e reggente il Ministero delle finanze. Gli onorevoli preopinanti chieggono che una parte più o meno notevole delle spese attualmente a carico dello Stato per la manutenzione delle strade reali parallele alle strade ferrate, rimanga sul bilancio dello Stato.

Io ho già accennato ieri e ripeto in oggi che questo emendamento distruggerebbe da a capo a fondo l'intero sistema della legge.

Il sistema della legge è quello di procurare una economia sul mantenimento delle strade reali parallele alle strade ferrate, onde impiegare questa economia per concorrere alla costruzione od al mantenimento di nuove strade in quelle provincie che non hanno il beneficio nè di strade ferrate, nè di strade reali.

Se dunque con un emendamento riducete l'economia, voi venite a cangiare lo scopo della legge, ed in tal caso parmi non valga la pena di introdurre una così grande variazione nell'attuale sistema stradale per ottenere un così tenue vantaggio. Ma alcuni onorevoli preopinanti, e specialmente il deputato Sineo, si sono fermati sopra una considerazione di giustizia, argomentando essere una vera ingiustizia lo stabilire a carico di alcune provincie il mantenimento di queste strade.

Qui, o signori, io son d'avviso che vi sia un gravissimo errore; e per dimostrarlo basta risalire al principio sul quale riposa la classificazione delle strade. Perchè, o signori, alcune strade furono dichiarate reali, e come tali poste a carico dello Stato, mentre molte altre furono dichiarate puramente provinciali, ed altre semplicemente comunali? Perchè queste strade reali servivano specialmente alla comunicazione del centro dello Stato coi punti estremi della periferia; perchè su queste strade passavano più persone e carri che transitavano dall'una all'altra provincia, che non persone della stessa provincia o delle provincie finitime.

Evidentemente se voi considerate le strade reali prima dello stabilimento delle ferrovie laterali, se considerate la strada da Torino a Genova, per esempio, è, dico, cosa evidente che il movimento su questa strada consisteva in massima parte di carri provenienti da Genova e diretti a Torino e viceversa, piuttostochè di veicoli provenienti dalle città intermedie; e perciò era giusto che fosse il complesso degli interessi sociali che dovesse sottostare alla spesa di questa strada, e lo stesso dicasi della strada della Savoia.

Finchè queste strade avevano tale carattere era giusto che la spesa di costruzione e di manutenzione gravitasse a carico dello Stato; ma dal punto che a lato di esse si è aperta una ferrovia, evidentemente le cose cambiano d'aspetto. Le antiche strade reali non servono più assolutamente alle relazioni internazionali ed anche alle relazioni del centro colla periferia, servono soltanto alle relazioni fra punto e punto vicino, e per provarlo non ho che a ricorrere di bel nuovo agli esempi citati.

Ognuno sa che dopo l'apertura della strada ferrata di Genova non transitano più carri per l'antica via, non vengono più vetture da Genova a Torino, ma il transito che attualmente ha luogo si fa tra paese e paese intermedio; e se è migliore in vicinanza dei grandi centri, diviene quasi nullo quando se ne allontana.

Quantunque questo sistema sia incompleto per ciò che riflette le relazioni di Genova con alcune nostre provincie orientali e coi ducati, che alcun transito si faccia ancora per mezzo di carrifra Genova e le provincie di Tortona e Voghera, ed il ducato di Parma, nullameno il transito è diminuito sull'antico stradale in una proporzione notevolissima; ciò che dimostrerò con alcune cifre.

Prima dell'apertura della strada di ferro, la barriera dei Giovi era data in appalto per una somma di 260,000 lire circa all'anno, ciò che dimostra che per lo meno produceva 350 a 360 mila lire, mentre le spese di manutenzione e riscossione sono assai elevate, ed è probabile che l'appaltatore realizzasse un beneficio del 10 per 100; quindi si poteva calcolare un prodotto di 50 mila lire al mese.

Che cosa rende attualmente questa medesima barriera? Il Governo, non avendo più trovato ad appaltarla, fu costretto ad esercitarla ad economia in società coll'appaltatore, e si convenne che l'appaltatore facesse tutte le spese di riscossione, ed il Governo vi avesse solo alcuni controllori, e percepiva, credo, il quarto od il terzo del prodotto lordo. Ebbene, nel mese di gennaio la barriera dei Giovi ha dato un prodotto di lire 1000 o 1200, cioè quasi la trentesima parte di quanto produceva prima dell'apertura della strada ferrata.

Questo vi dimostra che le relazioni fra Genova e le città dell'interno dello Stato per mezzo della strada reale hanno quasi interamente cessato, e che è per conseguenza del pari sparito quel carattere che solo giustificava la classificazione di quella strada fra le reali, cioè fra quelle al cui mantenimento deve concorrere l'erario dello Stato. Ora per verità

non vi è più nessun motivo per far sopportare allo Stato la spesa per la manutenzione di quella strada, come non vi è per qualunque altra strada la quale non serva che alla comunicazione di due città interne.

Ma, si dice, lo Stato trae qualche profitto da quelle strade e potrebbe in caso eccezionale trarne dei maggiori; ma questo, o signori, si può dire di tutte le strade non solo delle provinciali, ma sino a un certo punto anche delle comunali. Sicuramente il Governo trae partito di questi mezzi di comunicazione; le vetture che portano le lettere le percorrono; le truppe si muovono su di esse; i detenuti sono sulle medesime trasportati; i sali e tabacchi per mezzo loro giungono a tutti i paesi dello Stato; ma il carattere principale di quelle strade non può contestarsi che sia locale, e quindi devono essere a carico delle località.

Mi pare adunque evidente che, se vogliamo rimaner fedeli, non solo alla lettera della legge, ma anche al principio che la informa, che è di far sopportare la spesa delle strade da chi maggiormente ne approfitta, non si deve questa addossare allo Stato.

Si dice che alcune provincie saranno nella impossibilità di sopportare simili spese, e si citano la Moriana e Novi. Quanto alla prima osservo che quando si sarà aperta la ferrovia laterale alla strada ordinaria, nessuno passerà più su quest'ultima; sopra di essa vedremo crescere l'erba.

Questo è evidente: il transito già sin d'ora non è tale da far credere che vi possa essere un gran concorso; per conseguenza piccolissime saranno le spese di manutenzione, mentre i prodotti della provincia aumenteranno di molto.

D'altronde essa è una delle provincie che ha un minor numero di strade principali da mantenere; infatti sopprimendosi le divisioni amministrative, e richiamando le provincie alla loro autonomia, questa non avrebbe, se non erro, che un tronco di cinque chilometri da Aiguebelle ad Albertville, e la strada parallela alla strada ferrata, la quale sarebbe ben poco importante.

Lo stesso si dica della provincia di Novi il territorio della quale è uno dei più ubertosi dello Stato, e la cui strada ferrata, in un avvenire più o meno remoto, sarà il vertice di un triangolo di ferrovie. Per tal guisa io reputo che tale provincia potrà fare qualche maggior sacrificio.

Dunque non v'ha, a parer mio, verun motivo di equità e di opportunità che consigli di adottare il sistema, in forza di cui si vorrebbe far concorrere lo Stato al mantenimento di queste strade già reali.

L'onorevole deputato Depretis nel suo eloquente discorso asseriva che tutte le divisioni dovranno guadagnare in conseguenza di questa legge. Ciò si spiega agevolmente, perchè noi togliamo dal bilancio 700 od 800 mila lire, ma non imponiamo una pari somma alle provincie, perchè la manutenzione delle strade che cesseranno di essere reali richiederà somme molto minori di quelle che spende lo Stato, sia perchè se ne potrà ridurre la dimensione, sia perchè minore sarà il traffico sulle medesime. Ciò stando, da un lato avrete un beneficio di lire 800 mila e dall'altro non imporrete che la somma di lire 400 mila.

Se però, o signori, lo Stato concorrerà ancora alla manutenzione testè accennata si spenderanno su quelle strade anfibe le stesse somme che al presente si impiegano, e lo scopo della legge sarà assolutamente frustrato.

Per tutte queste considerazioni prego la Camera di non ammettere questo sistema. Se mai accadesse che imprevedibili disastri distruggessero le opere d'arte della strada della Moriana, e che questa provincia fosse nell'impossibilità di ristau-

rarle, allora sicuramente non crederei che il Parlamento sarebbe per ricusare il concorso dello Stato al ristabilimento di queste opere.

Io quindi supplico la Camera di non ammettere l'emendamento proposto, che equivarrebbe in certo modo al rovescio della legge.

MEMABRRA. Je regrette que M. le ministre des finances n'ait pas été présent au commencement de la discussion, car peut-être aurait-il donné d'autres développements à son discours.

En effet, M. le ministre n'a probablement pas présent l'amendement que j'ai proposé. Dans cet amendement je ne demande pas du tout que l'entretien des routes soit mis en partie à la charge de l'Etat et en partie à la charge des provinces; je ne demande nullement cela; au contraire, mon ordre du jour a pour but de laisser à la charge des provinces l'entretien et la réparation des routes, mais en même temps de laisser à la charge de l'Etat tous les travaux extraordinaires pour la reconstruction des ouvrages d'art. Voilà quelle est ma proposition.

Je crois, du reste, que M. le ministre des finances a parlé presque à un converti, et ce qu'il a dit est généralement vrai. Mais là n'est pas la question.

La question est de savoir si l'Etat doit abandonner aux provinces, non-seulement l'entretien, mais encore la reconstruction des travaux d'art, qui ont coûté des sommes énormes et assurent la viabilité de routes qui, malgré l'existence actuelle des chemins de fer, sont encore d'une grande importance pour le pays.

Il est vrai que les voyageurs et les marchandises n'y passeront pas habituellement; mais il peut se trouver des circonstances où ces routes seront de toute nécessité, et l'on regrettera de ne pas les avoir conservées.

On dit encore: ces routes nous les laissons aux provinces, qui en profitent; mais quand on laissera aux provinces l'entretien complet de ces routes, on aura aussi augmenté les charges des provinces; car ces routes ont été construites à grands frais et les travaux d'art ont coûté des sommes immenses à l'Etat, et leur entretien, qui est considérable, retombera sur le budget provincial, qui sera insuffisant pour y faire face.

En livrant ces routes aux provinces, c'est comme si l'on donnait un palais à un pauvre diable en lui disant: « Tu pourvoiras à son entretien, à ses réparations. » (Ilarità) Le pauvre diable refusera votre présent et vous répondra: « Donnez-moi une chaumière, au moins j'aurai les moyens de subvenir à son entretien et de la conserver. » Voilà la position dans laquelle vous mettez les provinces; c'est-à-dire, que vous leur donnez des routes magnifiques, des travaux d'art qui ont été énormément dispendieux, et qui exigent pour leur entretien des dépenses considérables auxquelles ces provinces ne peuvent faire face.

Ainsi, ce que je demande ce n'est pas que le Gouvernement concoure à l'entretien ordinaire de ces routes; l'entretien ordinaire tomberait à la charge des provinces; mais je demande que, lorsqu'une circonstance extraordinaire viendrait, par exemple, à emporter une digue, un pont, le Gouvernement soit dans l'obligation de réparer ces travaux, et que sa reconstruction soit mise à la charge de l'Etat.

Par conséquent, je crois qu'il n'y a rien dans cette proposition qui fasse obstacle au système d'administration aujourd'hui en vigueur. Dans le système actuel d'administration, chaque province prélèvera sur son budget la somme nécessaire pour l'entretien des routes.

Vient-il un dégât considérable, un pont enlevé, une digue rompue? Voilà les ingénieurs de l'Etat qui font le calcul, ces travaux sont exécutés comme travaux extraordinaires, et les choses rétablies dans leur état primitif.

Voilà ma proposition, et M. le président du Conseil peut voir qu'elle n'était pas telle qu'on pourrait la supposer, d'après le discours par lequel il a cherché à la combattre.

PRESDENTE. La parola spetta al deputato Depretis.

DEPRETIS. Avendo io già parlato per ben due volte, sarò brevissimo.

L'onorevole signor presidente del Consiglio diceva che tutta l'economia della legge dovrebbe intendersi distrutta se si adottasse un emendamento qualunque, che venisse a diminuire il beneficio che le finanze aspettano da questa legge.

Io veramente non so capire come una legge, che è distinta in due parti diverse, dovrebbe essere abbandonata per ciò solo che le finanze dello Stato momentaneamente, per un tempo che può essere limitatissimo, dovrebbero rinunciare ad un'economia.

Bisogna anzitutto osservare, come già dissi, ma forse allora l'onorevole presidente del Consiglio non era presente, che quest'economia è piuttosto apparente che reale. Se è vero che crescerà l'erba sulle strade reali che corrono parallele alle ferrovie dello Stato, lo Stato spenderà pochissimo, seppure non ne caverà anche un utile approfittando dell'erba, la quale crescerà sulle strade reali. (Ilarità)

Dunque finanziariamente l'entità dell'economia è piccola. Ma essa è ancora apparente sotto un altro aspetto, poichè noi facciamo un'economia sul bilancio dello Stato per iscrivere una spesa o eguale o più grave sui bilanci delle provincie. Per alcuni contribuenti poi è un aggravio nuovo, ed assai oneroso.

Ora, questa è una di quelle economie che non hanno molta importanza. La parte essenziale della legge che io non ho esitato a riconoscere siccome utilissima, consiste appunto nei progetti che si mettono in esecuzione nelle nuove strade che si aprono.

Queste nuove strade costituiscono un tal vantaggio per lo Stato, per cui egli potrebbe rinunciare ad un'economia di 200 o 250,000 lire. A più di questa somma non potrà certamente elevarsi l'economia tenendosi conto dei pedaggi, i quali, quantunque diminuiti, pure debbono rendere qualche cosa.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri e reggente il Ministero delle finanze. Poco.

DEPRETIS. Il signor ministro ha citato l'esempio del pedaggio della barriera dei Giovi, che egli fa ascendere a 15 o 16 mila lire al più. Mi permetta che io gli dica che egli ha scelto un cattivo mese per fare confronti; nel mese di gennaio vi era un metro di neve in terra; i transiti erano rarissimi. Del resto, credo che un certo transito vi sarà sempre, anche sulla strada di Genova al passaggio dell'Appennino, quantunque colla strada ferrata debba diminuire.

Ma poi, non tutte le strade reali si trovano nella condizione di quella di Genova; forse le relazioni del commercio provinciale si faran più frequenti in un'altra direzione. Esse saranno più laterali e circoscritte ad un certo raggio di centro da Genova, e non si estenderanno molto verso il Piemonte: verso il Piemonte il movimento si farà quasi tutto sulla ferrovia dello Stato. Ma nelle altre provincie, per esempio nella provincia d'Asti, che fa parte della divisione d'Alessandria, il carreggio sulla strada reale, che diventerà provinciale, diminuirà, è vero, ma sarà sempre considerevole. Pel commercio del vino, per esempio, che si fa da quella provincia colla capitale, e che non si è ancora adattato a correre sulla ferrovia

dello Stato, questo commercio si farà sulla strada reale. Vi sarà dunque ancora un movimento importante, ed una spesa che può essere di qualche riguardo. L'ingiustizia in questo riparto sta appunto nella diversità di trattamento delle varie provincie, nell'ineguaglianza del carico che si viene ad imporre alle medesime, e dei vantaggi che loro si concedono.

Il carico, per alcune provincie, non è che apparente, avendo talune o nuove linee che si aprono o pedaggi che compensano le spese; ma sulla strada, ad esempio, da Torino ad Alessandria, non v'è pedaggio, e la spesa sarà gravissima, perchè un carreggio importante si farà ancora.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri e reggente il Ministero delle finanze. Il carreggio locale.

DEPRETIS. Sarà locale, se si vuole, ma è un carreggio considerevole. Ora, così essendo, la spesa di manutenzione di questa strada è perciò tale per cui la condizione finanziaria di questa provincia viene compromessa.

Gli è di queste ingiustizie che bisognava tenere conto nello esame di questo progetto di legge.

Per esempio, la provincia di Alessandria ha un *maximum* d'imposta di 138.000 lire, attuato questo progetto, ritenuto che la manutenzione della strada reale da Torino ad Alessandria costi la metà di quello che costa allo Stato, supposta la provincia di Alessandria costituita, essa avrebbe un *deficit* di 30.000 lire. Essa dovrebbe aumentare di 30.000 lire circa il *maximum* della sua imposta, ed ancora non farebbe fronte che alle spese ordinarie, e non avrebbe un millesimo per nessuna opera stradale, per nessuna spesa da iscriversi fra le straordinarie.

Questo io lo posso dimostrare con calcoli irrecusabili, ed ognuno lo può verificare, poichè nella biblioteca della Camera sono gli atti di quel Consiglio divisionale. È appunto in questo senso che io non trovo giustizia distributiva nel progetto di legge.

Se poi si vuole ritenere che il vantaggio delle strade ferrate debba aumentare la ricchezza delle singole provincie in modo che anche l'aumento oltre il massimo delle loro imposte debba considerarsi compensato per l'aumento della loro ricchezza, quindi della possibilità di pagare una imposta maggiore, ma, in questo caso, perchè questa spesa la conservate divisionale? Perchè vi farete contribuire Bobbio, per esempio, che non ha strada ferrata, che anzi ha quasi impraticabile la strada che gli sarebbe più utile?

Ecco dove io trovo l'ingiustizia nel progetto. Quindi io diceva che queste anomalie che si riscontrano nel progetto fanno sì che è desiderabile di conservare la seconda parte del progetto, ma di rimandare la discussione dell'altra parte ad altro tempo, in modo da poter fare una riforma maturamente ponderata.

MELLANA. Domando la parola.

Voci. Ai voti! La chiusura!

MELLANA. La Camera ha respinto l'emendamento Sineo, il quale si appoggiava ad un grande principio, quello cioè che, senza il preventivo assentimento dei Consigli provinciali, non si poteva imporre loro l'onere di nuove strade; dopo quel voto non posso comprendere come si possa ora adottare l'emendamento dell'onorevole Bottone, anche quale si trova modificato dall'onorevole Menabrea. La vera questione stava nel principio stesso, se si poteva o no ciò fare da noi; ma, quando la maggioranza della Camera ha votato nel senso affermativo, non veggio giusto nella applicazione il carico che si vorrebbe ancora riservare allo Stato.

Niuno infatti potrà qui sostenere che le attuali strade nazionali, parallelamente alle quali scorra una ferrovia poste-

riormente costrutta, ritengano ancora i caratteri voluti per essere tali, o che sussistano ancora le ragioni per cui tali furono classificate dall'editto del 1817. Ora, se non hanno più il carattere di strade nazionali, come si potrà sostenere che lo Stato debba ancora concorrere nella spesa della loro manutenzione? Quando le altre provincie, per avere le loro strade provinciali, hanno dovuto costruirle con gravi dispendi, quando devono a loro totali spese ripararle e mantenerle, non sarà sufficiente beneficio per quelle provincie, ove già lo Stato costruisse delle strade, l'aver ora gratuitamente tali strade compiute ed in buono stato? E come potrà sostenersi che debba ancora per quelle crearsi un nuovo favore, quello cioè di concorrere alla loro manutenzione?

Ma l'onorevole mio amico Depretis osservava che le economie che si dicono dover derivare allo erario nazionale ricadranno sugli erari di alcune provincie; ciò è vero, ma è richiesto dalla giustizia distributiva. Il mio amico Depretis porti il suo pensiero su quelle provincie che non hanno mai avute strade nazionali e che non ne avranno colla presente legge, e che hanno dovuto costruirsi e che devono mantenersi le loro strade, e che ciò nullameno hanno dovuto concorrere a fare le strade nazionali, che dovranno concorrere a fare le nuove che vogliono con questa legge classificare, e che dovrebbero per soprannumero continuare a concorrere alla manutenzione di quelle che vengono ora tolte da tale categoria, e poi vedrà che, invece di preoccuparsi degli interessi di quelle che sempre hanno avuto il vantaggio di strade nazionali ed ora ricevono fatte dette strade, più godono il beneficio di ferrovie costrutte dallo Stato, dovrebbe invece patrocinare quelle provincie che furono e saranno tuttora diseredate.

Concludo dicendo che la logica e la giustizia concorrono a fare respingere la proposta Bottone-Menabrea.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento proposto dal deputato Menabrea, cui si è unito il deputato Bottone, così concepito:

« Tuttavia i lavori di ricostruzione delle opere di arte e quelli di miglioramento resteranno a carico dello Stato. »

(Dopo prova e controprova è rigettato.)

MELLANA. Domando la parola per proporre una emendazione, la quale è piuttosto d'ordine che di sostanza.

Nel primo articolo di questo progetto è sancita una disposizione generale, nel secondo una applicazione di questo principio, e nel terzo si ritorna alla disposizione generale; io non potei comprendere quale sia il motivo di avere disgiunto il primo articolo dal terzo, eccettochè per lasciare luogo a contestazioni, inquantochè le espressioni del primo non sono identiche a quelle del terzo, ancorchè sia lo stesso principio che si vuole sancire tanto coll'uno quanto coll'altro. Intendo adunque dei due articoli formarne uno solo, di unire cioè quello che non doveva essere disgiunto.

La mia proposta non racchiude nulla di nuovo; l'unico scopo cui tende è di sopprimere alcune frasi le quali, togliendo alla chiarezza, non possono che dare luogo a dubbi nell'applicazione; e le leggi denno essere concise e chiare.

Per esempio, laddove è detto che le nuove strade ferrate « dovranno servire ai principali centri di popolazione, cui già servissero le strade nazionali, » sono parole inutili dopo che si è detto che dovranno avere la medesima direzione, e serviranno solo ad elevare dissidi. Infatti, se non fosse detto nel secondo articolo che « sarà soppressa la strada da Torino a Susa » non so se, stando alla dispositiva del primo articolo, potrebbe tale strada venire tolta dalla classe delle nazionali. E facciasi ragione al vero, il centro maggiore cui serve detta

strada è Rivoli; la ferrovia per Susa si è discostata per modo da Rivoli che non può servirlo; dunque, secondo quella vostra espressione, non potreste annullare quella strada reale.

L'idea del legislatore, a senso mio, è quella che le strade reali parallelamente alle quali corra o decorrerà una ferrovia, cessino di essere classificate tra le nazionali e prendano il carattere di strade provinciali.

Senza deteriorare adunque per nulla il principio che informa questi due articoli, io credo di averli riuniti in un solo mediante la nuova redazione in cui avrei concepito il mio articolo.

Osservo alla Camera che io avrei usata la parola *strade nazionali* invece di *reali*, perchè credo che sia questa dizione più conforme alla realtà della cosa e nello stesso modo che si dice « fabbrica nazionale di tabacchi, debito nazionale » e simili, parmi che si possa anche dire « strade nazionali. » Il mio emendamento sarebbe quindi così concepito :

« Le strade nazionali, quando vengono aperte all'uso pubblico, pel trasporto delle persone, non meno che per quello delle merci, strade ferrate scorrenti nella stessa direzione, cessano, dal principio dell'anno solare successivo alla predetta apertura, dall'appartenere alla detta classe ed entrano in quella delle provinciali, e tanto, ecc. » Così sarebbe sopra il terzo articolo.

Osservi la Camera che un'altra variante consiste nell'avere tolte le parole *a grande e piccola velocità*, perchè mi pare che queste espressioni potrebbero far nascere dei dubbi qualora, per esempio, questo servizio si limitasse ad un solo; locchè potrebbe accadere nei piccoli tronchi. Ritenga la Camera che le parole superflue sono pericolose; tanto maggiori sono le questioni che possono sorgere, quanto più vi hanno parole in una legge.

PRESIDENTE. La Commissione e il Ministero accettano questa redazione ?

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Mi pare che l'onorevole Mellana voglia in sostanza escludere la condizione che, perchè l'apertura di una strada ferrata dia luogo a togliere dalla manutenzione a carico dello Stato quelle strade ordinarie che vi corrono parallele, sia necessario che la strada ferrata medesima *serva ai principali centri di popolazione.*

Veramente io trovo che questa esclusione può essere pericolosa; potrebbe non esserlo qualora tutte le strade ferrate fossero costrutte a spese ed a carico dello Stato, il quale sentendo l'interesse vero di servire a tutti questi principali centri di popolazione certamente non li abbandonerebbe. Ma siccome noi vogliamo lasciare la maggior libertà all'industria privata (non parlo delle strade già fatte, ma parlo di quelle che possono farsi in seguito), così potrebbe avvenire che le condizioni che ci propongono le società private fossero così vantaggiose che ci convenisse accettarle, benchè la traccia che esse stabiliscono per qualche strada non tocchi alcuno di questi principali centri. Citerò per esempio la proposizione che fu fatta e discussa in questa Camera, di condurre la strada ferrata da Alessandria a Tortona, abbandonando Tortona.

Io domando se, in caso che una società si fosse costituita per una tale linea, sarebbe stato giusto che Tortona restasse senza la strada reale, perchè vi è una strada ferrata che corre tuttavia quasi parallela a quella, giacchè il parallelismo assoluto non si può ottenere mai.

Certamente io credo che per centri principali di popolazione si intendano non le borgate o le piccole città secondarie, ma essenzialmente i capoluoghi di provincia o qualche

altra città di molta importanza che può trovarsi sulla linea. Questa condizione mi par quindi conveniente e giusta per non correre il pericolo di vedere qualche gran centro di popolazione, qualche capoluogo di provincia abbandonato per seguire una linea di strada ferrata che per altri titoli potrebbe essere più vantaggiosa.

Io non mi ricordo se l'onorevole Mellana abbia proposto altra variazione all'articolo.

MELLANA. L'unica variazione che io propongo è di togliere le parole *a grande e piccola velocità.*

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Ma bisogna lasciare la condizione che si faccia il servizio delle merci.

MELLANA. Ed io appunto la lascio, tolgo soltanto le parole *grande e piccola velocità.*

PRESIDENTE. Se vuole ne darò lettura:

« Le strade nazionali, quando vengono aperte all'uso pubblico pel trasporto delle persone non meno che per quello delle merci, strade ferrate, scorrenti nella stessa direzione, cessano, dal principio dell'anno solare successivo alla predetta apertura, dall'appartenere alla detta classe ed entrano in quella delle provinciali: e ciò tanto, ecc. »

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Su questa soppressione delle parole *a grande e piccola velocità*, quando si lasci la condizione del trasporto tanto delle merci che delle persone, io non faccio difficoltà, perchè è un semplice dettaglio di servizio.

MELLANA. Comincio per accettare la proposta del signor ministro perchè toglie degli equivoci che potevano nascere nel mettere l'articolo 1 e il 2, e la legge resta più chiara.

L'unica discrepanza che mi sembra esistere tra me ed il signor ministro sarebbe questa, che egli vorrebbe conservate le parole *e che servono ai principali centri di popolazione.*

Faccio osservare che qui sta appunto l'equivoco che può avere luogo e che io vorrei tolto. Prendo ad esempio la strada stessa citata dal signor ministro e domando se a termini delle regie patenti del 1817, qualora si facesse una strada ferrata da Alessandria al confine piacentino, senza toccare la città di Tortona, vi sarebbe ancora motivo per ritenere a carico dello Stato l'attuale strada ordinaria.

Finora si teneva perchè era una strada che dalla capitale tendeva al confine; ora partendo da una città secondaria non si potrebbe più ritenere nazionale. Ma Tortona avrà miglior destino, e credo che ad essa accenneranno due ferrovie, cioè da Alessandria e da Serravalle.

Noti poi il signor ministro che la strada che dovrà essere nazionale fra Alessandria e Casale serve a centri di popolazione cui non servirà la strada ferrata di Casale.

Ora per togliere in avvenire siffatto dissidio, per lasciare più libera la mano al Governo, è miglior consiglio l'adottare la mia proposta. Se poi avverrà il caso di ammettere qualche eccezione, questa si faccia con una legge, perchè noi siamo legislatori, e potremo sempre adempiere a questo debito, ma in un articolo generale che deve avere qualche longevità, il mettere le espressioni dianzi accennate, le quali aprono adito a dubbiezze, non lo stimo savio partito; però non insisto maggiormente su questa parte, purchè venga il mio emendamento accolto.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Mellana dice che la strada reale attuale, che va al confine di Piacenza, è stabilita secondo i principii che erano fissati dal regolamento del 1817, e che perciò basta che essa vada al confine, e poco importa che la ferrata tocchi o non tocchi Tortona per escludere quella dalle reali; basta, cioè, secondo lui, che la ferrovia adempia allo scopo di andare al confine, perchè si

abbandoni la strada reale. Ma io prendo le cose non rimontando ai principii, ma bensì guardando all'applicazione. Ora è certo che la strada reale che va da Alessandria al confine piacentino passa per Tortona; dunque questa città ha una strada reale. Voi potete abbandonarla se la strada ferrata supplisce agli interessi a cui suppliva la reale; in caso contrario non avete più titolo d'abbandonarla. Queste strade le escludiamo dalla manutenzione a carico dello Stato, perchè cessano di avere il carattere che prima avevano; si suppone adunque che gli interessi a cui soddisfaceva la strada reale siano pienamente soddisfatti da quella ferrata.

Ora io credo che non si possa dire che saranno soddisfatti quando si tolga questa condizione, *di servire ai principali centri di popolazione*. Nè vale l'esempio che egli ha addotto della strada di Casale. Egli dice: la strada ferrata di Casale passa per luoghi diversi da quelli per cui passava la provinciale, quindi non serve agli stessi centri di popolazione. Ma qui non si tratta di servire *agli stessi centri di popolazione*, perchè allora bisognerebbe necessariamente condurre le strade ferrate propriamente sul suolo stesso per cui correvano le strade ordinarie, e farle passare per tutti gli stessi villaggi.

Io ho parlato non di tutti i centri di popolazione, ma dei principali; nè certamente la linea da Vercelli a Casale, e da Casale a Valenza abbandona alcuno dei principali centri di popolazione.

PRESIDENTE. Il deputato Mellana insiste sulla soppressione delle parole: *che servono ai principali centri di popolazione?*

MELLANA. Siccome veggio che il Ministero e la Commissione d'accordo insistono perchè siano mantenute quelle parole, io ritiro la mia proposta. L'esperienza dimostrerà poi chi avesse ragione.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 1 coll'emendamento del deputato Mellana:

« Le strade nazionali, quando vengono aperte all'uso pubblico, pel trasporto delle persone non meno che per quello delle merci, strade ferrate scorrenti nella stessa direzione, cessano, dal principio dell'anno solare successivo alla predetta apertura, dall'appartenere alla detta classe, ed entrano in quella delle provinciali; e ciò tanto se queste strade ferrate siano costrutte ed esercitate a conto e a carico delle regie finanze, quanto se, concesse all'industria privata, vengano esercitate dai concessionari o dall'amministrazione dello Stato. »

(La Camera approva.)

« Art. 2. In conseguenza dell'articolo precedente, dal cominciare dell'anno 1856, le strade seguenti, cioè: da Torino per Asti ad Alessandria; da Alessandria per Novi a Genova; da Torino per Carignano e Savigliano a Cuneo; da Torino a Susa; da Torino a Novara; da Novara ad Arona, sortiranno dalla classe delle strade reali, e la loro manutenzione non meno che le opere di riparazione e di miglioramento che occorresse in seguito intraprendervi cesseranno di essere a carico dello Stato e ricadranno a carico delle rispettive provincie. »

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Credo necessario di proporre l'aggiunta di un periodo a quest'articolo accettando però la redazione della Commissione.

Fra le strade che si escludono vi è quella da Torino per Carignano e Savigliano a Centallo, che è quella detta di Nizza, e vi è la strada da Torino per Asti ad Alessandria. Queste due strade sono unite da un tronco, che è pure strada reale, che è quello di Moncalieri, che passa il Po. Questo tronco di strada fu sempre considerato come appartenente a quella di Nizza, ed è sempre stato a carico dello Stato, come lo è tuttora.

Ora mi pare evidente che, dichiarando provinciali quelle due strade, bisogna dichiarare provinciale anche questo tronco. In conseguenza, dopo le parole: « da Torino per Carignano e Savigliano a Cuneo » proporrei di aggiungere le seguenti: « compresa la diramazione di Moncalieri, che congiunge la strada reale di Nizza con quella di Piacenza. »

DEFORESTA, relatore. La Commissione accetta quest'aggiunta.

MELLANA. Domando la parola.

Faccio solo osservare che invece di « ricadranno » deve dirsi « cadranno, » giacchè tali strade non sono mai state a carico delle provincie. (Si! si!)

PRESIDENTE. Si intende inoltre che invece di « reali » si dirà « nazionali » dietro l'emendamento Mellana, testè dalla Camera adottato.

ARA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

ARA. Prego il signor ministro dei lavori pubblici di rispondermi se colla clausola ultima usata nell'articolo secondo, che cioè « cadranno queste strade a carico delle rispettive provincie, » voglia indicare che siano a carico dei bilanci speciali di ciascuna provincia, oppure del bilancio divisionale.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io ritengo che, vigendo l'attuale legislazione amministrativa, quando si dice « cadono a carico delle provincie, » si intende che cadono a carico delle divisioni.

La Commissione ha proposto un altro sistema; su questo si discuterà quando verrà l'articolo relativo; ma ad ogni modo, essendo queste strade poste in condizioni di provinciali, debbono seguire la sorte di tutte le altre della loro classe.

PRESIDENTE. Pongo dunque ai voti l'articolo testè letto coll'aggiunta proposta dal signor ministro.

(È approvato.)

« Art. 4. Le provincie, a carico delle quali cadrà la manutenzione delle strade, di cui negli articoli 1, 2 e 5, dovranno incaricarsi dei contratti che fossero ancora in corso alle epoche menzionate in detti articoli, non che dei materiali che si fossero già preparati per la detta manutenzione o per opere, di miglioramento, e rimborsare lo Stato dell'importare di questi materiali. »

La parola spetta al signor ministro.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io non potrei accettare quest'articolo, perchè in parte superfluo ed in parte, a mio parere, ingiusto.

È superfluo in quanto che i contratti di manutenzione, come ebbi già l'onore di spiegare alla Camera in altra seduta, per tutte queste strade che vengono attualmente dichiarate provinciali, cessano appunto col finire del 1855.

Quanto alla seconda parte io lo trovo ingiusto. Vorrebbe la Commissione che nell'atto che viene consegnata la strada alla provincia, questa pagasse i materiali che si trovano già preparati per la sua manutenzione. Ora, questo mi pare che complichino inutilmente ed ingiustamente l'amministrazione.

Le forniture dei materiali per la manutenzione delle strade si fanno in due epoche: nella primavera ed in maggior parte nell'autunno.

Di questi materiali si fanno prima gli spargimenti generali; ma se ne conserva una parte per i bisogni dell'inverno. Come sono pagati questi materiali? Sono pagati sui fondi di manutenzione dell'anno antecedente. Dunque quando la provincia riceve la strada, trova già che l'amministrazione ha pagato anche quei materiali, e vorrete voi farli ripagare alle provincie? Volete recuperare dalle provincie quello che già avete pagato agli appaltatori? In tal caso avverrebbe che la pro-

vincia avesse nel primo anno un doppio carico, perchè essa dovrebbe fare un nuovo contratto, e pagare la provvista intera dell'anno medesimo, onde seguire il sistema dei ricarichi fatti in inverno colle provviste d'autunno, e di più pagare una parte di queste provviste che appartenevano all'anno antecedente.

Lo stesso dicasi delle opere di ristauo. Quelle che sono in corso sono, invèro, poche, e queste pochè saranno compiute entro quest'annò. Quando nol fossero, perchè dovrebbe lo Stato incaricare le provincie di pagare opere che non dalle provincie, ma dallo Stato furono iniziate ed appaltate, mentre egli aveva a suo carico i ristauri della strada?

Neanche questo mi par giusto, ed in conseguenza eliminerei questa parte dell'articolo.

DEFORESTA, relatore. Il signor ministro stima superflua la prima parte dell'articolo, meno giusta ed inopportuna la seconda. La Commissione è d'avviso contrario.

Diffatti, quanto alla prima parte, il signor ministro dice che i contratti concernenti la manutenzione delle strade reali che passano nella classe delle provinciali cesseranno alla fine dell'anno, quindi è inutile di dire che le provincie dovranno incaricarsi dei contratti in corso.

Ma io prego il signor ministro di riflettere che ciò può essere vero per le strade attualmente indicate; ma la legge concerne anche le strade reali che in avvenire passeranno alle provincie; ora io domando se si faranno sempre contratti annuali, oppure se non potrà accadere che sia nell'interesse dell'erario che si facciano per un triennio od un novennio. In tale caso, se le provincie rifiutassero di sottostare a questi contratti, è evidente che potrebbe accadere che l'appaltatore chiedesse una indennità allo Stato.

La Commissione ha perciò creduto di dover provvedere a questa possibile eventualità; quindi è evidente la necessità della prima parte dell'articolo proposto dalla Commissione.

Quanto alla seconda parte l'onorevole ministro egli stesso riconosce che può accadere che vi siano dei materiali già ammanniti, già preparati per la manutenzione delle strade, ma dice che sarebbe troppo rigoroso e vessatorio costringere le provincie ad incaricarsene.

La Commissione aveva proposto questa disposizione per essere logica, e nell'interesse dell'erario; se le strade reali cessano di essere a carico dello Stato, evidentemente da quel giorno i materiali che debbono essere impiegati per la loro manutenzione devono essere provvisti dalle provincie; dunque, se si valgono di quelli già preparati dallo Stato, debbono rimborsargliene il costo.

Tuttavia, posto che il ministro crede questa disposizione troppo rigorosa, siccome la perdita a danno dello Stato sarebbe in ogni caso di non grande importanza, la Commissione non insiste su questa seconda parte del suo articolo, e si limita a chiedere che si approvi la prima parte.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Dopo le osservazioni dell'onorevole relatore io desisto dall'opposizione che ho fatta alla prima parte, perchè appunto considero che, per quanto il Governo possa in seguito procurare di far cadere la estinzione dei contratti per quell'epoca in cui fossero compiute le ferrovie, non può certamente essere sicuro che ciò avvenga.

Ma, quanto alla seconda parte, per le ragioni che ho detto, non posso desistere.

PRESIDENTE. Metto dunque ai voti l'articolo 4, il quale sarebbe così concepito:

« Le provincie, a carico delle quali cadrà la manutenzione delle strade, di cui negli articoli 1 e 2, dovranno incari-

carsi dei contratti che fossero ancora in corso alle epoche menzionate in detti articoli, non che dei materiali che si fossero già preparati per la detta manutenzione o per opere di miglioramento, e rimborsare lo Stato dell'importare di questi materiali. »

(La Camera approva.)

« Art. 5. Le strade che, a termini dei suddetti articoli, dalla classe delle strade reali passano a quella delle strade provinciali, non potranno essere abbandonate, nè potrà esserne variata la direzione, salvo mediante una legge. »

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Anche questa disposizione mi pare un po' troppo gravosa, mi pare una disposizione eccezionale di cui non so vedere sufficiente motivo. Per qual ragione propone il Governo che tutte queste strade passino dalla condizione di strade reali alla condizione di strade provinciali? Perchè trova che non hanno più i caratteri di strade reali, e che invece assumono quello di strade provinciali. Ma perchè volete farne poi una classe separata, e assoggettar per esse le provincie a vincoli che non hanno per le altre strade? Il solo timore che siano abbandonate è, a mio avviso, affatto senza fondamento.

Io credo queste linee importantissime per le provincie, non solamente per il movimento locale ordinario, ma anche pel movimento straordinario che sarà indotto dalla collocazione delle stazioni a certa distanza di otto, dieci o più chilometri, e che costringerà quindi quelli che non si trovano immediatamente a portata delle stazioni a percorrere le strade altre volte reali, ora provinciali, per raggiungere la strada ferrata.

Io non vedo dunque perchè non sia sufficiente farle rientrare nella condizione di tutte le altre strade provinciali, le quali, secondo l'attuale legislazione, non potrebbero sortire dalla condizione medesima, se non che dietro le deliberazioni dei Consigli provinciali e divisionali e col consentimento del Governo che tutela queste amministrazioni, ed il quale non approverà per decreto reale queste deliberazioni se non quando riconosca che esse non ledono gli interessi veri del paese a cui servono le strade in questione.

Aggiungerò un'altra osservazione che rende sempre più incoerente la proposta disposizione: vi sono strade provinciali che già corrono o saranno fra poco parallele alle strade ferrate; per esempio vi è la strada da Biella a Santhià, che è strada provinciale, vi è quella da Alessandria a Novara, vi sarà in breve quella che da Saluzzo va a Savigliano, e col progredire della nostra rete di strade ferrate vedremo al certo varie strade ferrate eseguirsi parallelamente ad altre strade provinciali. Ebbene vorremmo noi a queste strade provinciali cangiare la condizione che hanno sempre avuta ed assoggettarle a vincoli maggiori?

Non mi pare giusto; io credo adunque che anche queste nuove strade dichiarate provinciali si debbano lasciare in quella condizione medesima in cui sono tutte le altre strade della stessa classe, e quindi non posso ammettere la proposta della Commissione.

FERNATI. Io credo dover difendere l'articolo proposto dalla Commissione, e mi rincresco di doverlo difendere contro l'onorevole ministro, il quale non si sovviene più, forse, di averlo accettato in seno alla Commissione. Egli aveva da principio mossa la difficoltà che da questa disposizione si potesse arguire che le altre strade provinciali non potessero mai sopprimersi se non in forza di una legge; ma gli si rispondeva non potervi esistere nessun dubbio sul diritto che ha il Governo di approvare o non approvare secondo i casi l'abbandono di strade provinciali, a fronte del disposto dell'articolo 230 della legge comunale e provinciale, il quale

dice chiaramente che queste deliberazioni devono essere approvate con regio decreto, previo il parere del Consiglio di Stato.

Comunque sia, credo che questa disposizione dovrebbe adottarsi; nè vedo che portata abbia l'osservazione fatta dal signor ministro che con essa si lederebbe la libertà dei Consigli provinciali e divisionali. A me pare che essi rimangono sempre liberi egualmente nelle loro deliberazioni, sia che queste debbano essere approvate con decreto reale, sia che lo debbano essere per mezzo di una legge.

DEPRETIS. Domando la parola.

PERNATI. Osservo ancora che potrebbe darsi una qualche eventualità, che, ritenuto il moto con cui i Consigli divisionali sono composti dalla legge attuale, sebbene non possa essere facile, però è possibile, che si formi cioè un partito contro una di queste strade messe a carico delle provincie, il quale costituisse la maggioranza, quando la strada stessa fosse invisa più specialmente ai rappresentanti di una delle provincie i quali si unissero per farla abbandonare.

Io addurrò a tal uopo un esempio. Nel Consiglio divisionale di Torino 20 consiglieri appartengono alla provincia di Torino, 6 soli a quella di Pinerolo e 4 a quella di Susa. È evidente che i consiglieri di Torino potrebbero avere in qualunque evento la maggioranza. Ritenga però la Camera che accenno solo alla possibilità di tal caso, giacchè non supporrei che quei consiglieri si riunissero per far sì che una data strada fosse abbandonata, sebbene l'interesse del servizio esigesse la sua conservazione. Lo stesso potrebbe accadere quanto ad altre divisioni in cui i rappresentanti delle provincie aggregate facessero una coalizione contro alla provincia del capoluogo. Or dunque vede l'onorevole ministro come vi sia l'opportunità di tale provvedimento e come questo punto non vincoli la libertà d'azione dei Consigli provinciali e divisionali. Inoltre potrebbe avvenire un mutamento di legislazione.

Quindi se la nuova legge relativa all'amministrazione provinciale e divisionale portasse che le deliberazioni concernenti le strade provinciali non fossero più soggette all'approvazione governativa, ne verrebbe che le strade in discorso, per il solo effetto di una deliberazione del Consiglio, potrebbero essere abbandonate.

Ora ciò potrebbe forse essere conveniente? Io non lo credo. Bisogna dunque che vi sia una maggiore garanzia acciò una deliberazione di tal fatta non possa avere effetto facilmente, ma debba subire la pubblica discussione del Parlamento, innanzi al quale non oserebbersi di presentare certamente deliberazioni prese per meri puntigli e per coalizioni che si potrebbero formare in un Consiglio divisionale.

Non ripeterò qui, per dimostrare la necessità della conservazione di questa linea parallela alle ferrovie, quello che già si è detto anche oggi da diverse parti della Camera.

Se si tratta di strade ferrate dello Stato capisco benissimo che, qualunque siano i sacrifici che il loro esercizio richiegga, quest'esercizio non sarà mai sospeso; ma se si tratta di strade esercitate da compagnie private, credo che il signor ministro non potrà obbligarle a tenerle aperte a qualunque costo, senza interruzione alcuna, non dirò solamente di qualche ora, ma anche di qualche giorno e di qualche settimana. Anche parlando poi delle strade del Governo, crede l'onorevole signor ministro che quando una via ferrata traversasse il Moncenisio non potrebbe mai essere interrotta, non solo per poche ore, ma per vari giorni? Io l'ho già detto l'altro ieri alla Camera: in molti paesi le strade ferrate subiscono nell'inverno lunghissime interruzioni; in Germania, quando la neve arriva

all'altezza di alcuni centimetri, la locomotiva non si muove più:..

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri e reggente il Ministero delle finanze. Metri, non centimetri.

PERNATI. Centimetri; almeno le mie informazioni sono tali; l'onorevole ministro potrà combatterle.

Ma lasciamo questo ostacolo della neve. La questione essenziale è quella delle strade ferrate sociali. Sicuramente non si può obbligare una società privata a tenere aperta la sua strada in modo che non subisca interruzioni, quando la spesa sia troppo sproporzionata col suo interesse.

L'onorevole ministro diceva: ma vi sarebbero in questo caso anche delle strade provinciali parallele alle strade ferrate (come sarebbe quella di Casale), le quali avrebbero una diversa legislazione. Io lo ammetto, e lo ammetto per la semplicissima ragione che, nel modo stesso che la strada provinciale di Casale ora non è che una strada di interesse provinciale, mentre quella che corre parallela alla strada ferrata è una strada reale, cioè di un interesse generale, nello stesso modo si deve fare una distinzione circa alla necessità di tenerle aperte, come sarebbero affatto distinti per l'importanza i servizi cui sarebbero eventualmente chiamate a supplire nell'interruzione delle ferrovie parallele.

Io credo adunque per questi motivi che, ritenuta la necessità incontestabile di mantenere una data linea di strada già reale aperta accanto ad una strada ferrata, sia il caso di adottare la proposta della Commissione, poichè essa non lede per niente la libertà dei Consigli provinciali e divisionali, non essendovi per detto riguardo alcuna differenza che l'approvazione sia data dal Governo o dal Parlamento, dovendo piuttosto a quest'ultimo spettare pella sua importanza.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. La contraddizione in cui diceva l'onorevole preopinante essere io incorso, domandando la soppressione di questo articolo, mentre che vi aveva aderito in seno della Commissione, può essere vera; ma io ricorderò che nel seno di essa l'obbietto essenziale che feci, e che riproduco adesso, si fu questo, che cioè queste strade sarebbero messe in condizioni differenti da quelle delle altre; ed essermi nato il dubbio che la Camera non fosse disposta ad aderirvi, se non applicandole a tutte le strade provinciali.

Per quanto poi riflette alla condizione diversa in cui sarebbe una strada provinciale, che corre parallelamente ad una ferrovia, da una che fosse stata antecedentemente reale, mi pare che questa differenza non possa ammettersi, perchè vi sono delle linee di moltissima importanza e che pure sono provinciali; per esempio la strada ferrata da Alessandria a Novara corre parallela ad una provinciale, la quale certamente, se si volesse preoccupare della possibile interruzione della ferrovia parallela, avrebbe un maggiore carattere d'importanza che non ne avrebbero molte altre reali parallele alle ferrate, perchè questo carattere le sarà attribuito da tutto il movimento del commercio, che si è già determinato sulla ferrovia. Determinato una volta questo movimento, l'importanza che vi fosse di supplire alla strada ferrata, nel caso che essa venisse a mancare, sarebbe la stessa. Io lo ripeto, non credo che questa importanza sia grande, perchè, quando una strada ferrata ha assorbito tutto il movimento che si faceva sulla strada ordinaria parallela, questa non solo si trova limitata ad interessi locali, ma non potrebbe più servire ad

interessi maggiori, anche verificandosi l'evento che si vorrebbe temere. Quando cessasse, ad esempio, di funzionare la strada ferrata da Alessandria a Novara, credereste voi di poter riavviare il transito sulla strada provinciale? Da qui a quattro o cinque anni mancheranno su quella strada tutti quei mezzi di trasporto che occorrerebbero per servire al grande commercio. Bisogna dunque assicurarsi che le strade ferrate non s'interrompano, giacchè possono certo avvenire interruzioni per accidenti; ma, con isforzi corrispondenti all'interesse, queste strade si rimeettono assai presto, e più presto di quello che occorrerebbe per trovare i mezzi di ritornare il commercio sulle strade ordinarie.

Le strade ferrate accordate alle società, dice l'onorevole Pernati, possono essere interrotte; ma io rispondo: noi possono essere niente più che le strade ferrate dello Stato, perchè nei capitoli di concessione è fatto obbligo alle società di mantenere la viabilità di queste strade, e sono condannate a pagare le spese che lo Stato facesse a loro conto per rimediare ai danni ed ai difetti occorsi; sono adunque perfettamente nella stessa condizione. Conseguentemente io domando alla Camera che queste strade dichiarate provinciali sieno poste nella condizione delle altre, e che non si stabilisca per esse una speciale legislazione.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Mellana.

MELLANA. Noi abbiamo già violata non solo la legge comunale, ma il principio elettorale, avendo, senza interpellare i mandatari delle provincie, gli eletti delle popolazioni, messo a loro carico delle strade; per altro ciò può trovare una scusa nella eccezionalità della cosa; ma io non intendo poi perchè la Commissione voglia aggravare questa condizione facendo un'altra eccezione, volendo cioè, quando queste strade siano provinciali, che non si reggano come tutte le altre strade provinciali.

La causa eccezionale che ha potuto indurre la Camera a dichiararle provinciali, senza l'intervento del voto dei Consigli, non esiste più; perchè dunque volere ora aggravare questa condizione? Ma l'onorevole Pernati diceva: che diversità v'è tra un decreto reale ed una legge? In primo luogo osserverò che basterebbe una eccezione per fare una ingiustizia. D'altronde poi mi conferma nella mia opposizione la osservazione che egli stesso faceva, che cioè può venire il caso, ed io l'auguro al nostro paese, che le provincie siano tolte di tutela, e che ciò ci porge motivo perchè noi dobbiamo fare una eccezione. Se si farà questo atto di giustizia dal Parlamento, non vedo perchè fin d'ora dobbiamo pregiudicare quell'atto facendo una eccezione.

Ma l'onorevole Pernati veniva fuori colle solite lamentazioni sul modo con cui sono composti i Consigli divisionali. Queste le riserve pel giorno della votazione di quella legge; ma, fintantochè è destino pel nostro paese che esistano questi Consigli divisionali tali quali sono, io non intendo di riconoscere questo difetto nelle loro deliberazioni in merito ad alcune strade, e poi lasciare loro il giudizio su tutte le altre.

Io quindi insisto perchè la Camera voglia respingere l'articolo della Commissione, perchè ingiusto, e perchè portante eccezione alla legge generale senza alcuna ragione.

DEPRETIS. Dirò poche cose. L'onorevole Pernati ha manifestato di temere due cose: i partiti e la neve; due cose estreme. *(ilarità)*

Quanto al timore che egli ha dei partiti, diceva egli, non è solamente pel caso attuale, ma pel caso in cui venga riformata la presente legislazione.

L'onorevole Pernati prende già fin d'ora le sue precauzioni contro la futura riforma amministrativa: ma, dico io, nella

legislazione attuale v'è o non v'è differenza tra l'essere questo obbligo imposto per legge, o l'essere semplicemente queste strade classificate come provinciali? V'è senza dubbio.

L'articolo 276 della legge comunale, che ho citato, se non istabilisce una garanzia assoluta, poichè le deliberazioni dei Consigli provinciali e divisionali sono soggette ad una approvazione del potere esecutivo, tuttavia l'approvazione potrà essere arbitrariamente negata? Evidentemente no. Quando un Consiglio divisionale dichiarerà che una strada cessa dall'essere provinciale, il Governo sarà obbligato ad approvare la deliberazione, a meno che gravissimi e giusti motivi lo determinassero ad opporre il suo veto.

Il Consiglio divisionale riposa sullo stesso principio che una parte del potere legislativo; anzi riposa sopra base più ampia. Il Ministero ricusa di approvare una deliberazione del Consiglio divisionale; il Consiglio divisionale ricorre alla Camera, la Camera censura il Ministero; domando io se il Ministero non sarebbe obbligato o a ritirarsi, od a recedere dalle sue deliberazioni. Se si presenta un progetto di legge può avvenire lo stesso? No, perchè intervengono altri poteri che non riposano sull'elemento elettivo. Ecco la differenza che v'è tra le due opinioni. Vi è poi anche da osservare che, se si adotta questa determinazione, bisogna adottarla generalmente; non vi è nessuna ragione per cui si adotti per le strade che da reali diventano provinciali, e non si debba ammettere per le strade provinciali che corrono parallele alle ferrovie costrutte o da costruirsi in seguito; ma io credo che nemmeno l'onorevole Pernati vorrà spingere sino a questo punto le sue esigenze.

Farò ancora una osservazione. A sentire taluni parrebbe che la libertà municipale sia cosa molto pericolosa, molto sospetta, tanto si tende a vincolarla con leggi, od a premunirsi contro di essa. Nella discussione generale si disse che il nostro paese era in una condizione meschinissima in fatto di strade, e, per migliorare questo stato di cose, si cerca di vincolare le provincie ed i municipi.

Ma se in fatto di strade noi siamo in cattiva condizione, non ne ha colpa la libertà municipale. Io credo che, se si è fatto qualche cosa non solo per le strade, ma anche per altri provvedimenti non meno importanti, come, per esempio, sotto il rapporto dell'istruzione pubblica, noi dobbiamo essere riconoscenti alla libertà municipale ed alla iniziativa provinciale. In questi ultimi anni si è data una estensione considerevole alla istruzione primaria ed alle nostre reti stradali. Veda l'onorevole Pernati la differenza che vi è nei bilanci stradali dal 1847 al 1854, differenza che va talora sino al 50, al 40 per cento. Ora questo aumento non è soltanto effetto dell'aumentato carreggio, dei commerci e dei traffichi cresciuti, ma della estensione maggiore delle reti stradali.

Nella divisione di Alessandria, che io conosco più delle altre, si è fatto non poco, e si sta ancora attualmente costruendo nella provincia di Asti una strada che in complesso sarà di 50 chilometri, e la strada militare d'Ivrea, che costa una ingente somma; il sistema della tutela, che è quello del dispotismo, ha fatto troppo mala prova in fatto di strade, e stiamo appunto con questo progetto di legge per ripararvi.

Perchè non faremo ora sperimento della libertà municipale? Io credo anche che l'emendamento dell'onorevole Pernati non avrebbe alcuna efficacia.

L'onorevole Pernati non mi contesterà che vi può essere una classificazione di fatto ed una di diritto.

Niente impedirà, quando uno di quei partiti, che egli teme, predomini in un Consiglio, niente impedirà che, nello stanziare le somme necessarie per mantenere le strade, que-

ste somme siano tali per una strada malevisa, e siano così lente le riparazioni che la povera strada sarà ridotta in pessimo stato, malgrado la legge che la protegge.

Non credo poi che l'onorevole Parnati debba avere punto paura della neve, se penserà che durante lo scorso inverno non si sono guari arrestati i nostri convogli; del resto io credo che coll'aiuto di uno spartineve, così potente come è una locomotiva, la neve non debba punto temersi.

SINEO. Non ripeterò quello che ha detto l'onorevole preopinante...

Voci. Ritira l'articolo.

SINEO. Se si ritira l'articolo, dirò soltanto (*Harità*) all'onorevole Parnati che, avendo egli assistito per parecchi anni alle deliberazioni del Consiglio divisionale di Torino, non avrebbe dovuto supporre che i consiglieri di questa provincia potessero unirsi tra loro con mire ostili a danno del rimanente della divisione. Una costante esperienza ha dovuto provargli che i consiglieri di Torino sono sempre disposti a favorire coi loro voti non solo le altre provincie della divisione, ma anche le altre divisioni. Si è veduto come il Consiglio divisionale di Torino fu tra i primi a manifestare il suo desiderio di concorrere per la strada che deve tendere alla Svizzera pel colle di Menouve. Dunque non si deve temere che le deliberazioni del Consiglio divisionale di Torino siano dettate da queste mire di municipalismo.

PERNATI. Voleva fare una osservazione, e quindi conchiudeva per ritirare la proposta della Commissione, posto che è respinta dal Ministero e solleva tanta suscettibilità.

Una delle ragioni importanti, che io aveva dimenticato di accennare, per cui la Commissione intendeva che si dovesse

nella legge introdurre la formalità dell'approvazione legislativa, per l'abbandono di queste strade reali laterali alle strade ferrate, era che la loro classificazione essendo fatta per legge, pareva opportuno che anche la sclassificazione dovesse essere fatta per legge.

Del resto credo inutile di rispondere all'onorevole Sineo circa all'osservazione fatta a me personalmente, circa allo avere io accennato al Consiglio divisionale di Torino, giacché io ho detto che non era da temersi che i consiglieri appartenenti alla provincia di Torino potessero nel Consiglio divisionale abusare della loro preponderanza; cosicché il mio cenno si riferiva al modo di composizione dei Consigli divisionali ed alla formazione delle eventuali maggioranze; mentre del resto io era persuaso che una siffatta deliberazione per parte del Consiglio divisionale di Torino sarebbe moralmente impossibile, ben conoscendo di quali personaggi esso è composto.

PRESIDENTE. L'articolo quinto essendo dalla Commissione ritirato...

Voci. A domani!

PRESIDENTE. Anche domani l'adunanza avrà principio al tocco preciso.

La seduta è levata alle ore 5 1/4.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

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