TORNATA DEL 23 MARZO 1855

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE BON-COMPAGNI.

SOMMARIO. *Appello nominale — Seguito della discussione del progetto di legge per una nuova classificazione delle strade di terraferma — Emendamento del deputato Mellana all'articolo 6 della Commissione — Opposizioni dei deputati Ara, e Deforesta relatore — L'articolo è sospeso — Opposizioni dei ministri dei lavori pubblici e delle finanze, e del deputato Depretis all'articolo 7, e del deputato Cavallini agli articoli 6 e 7 — Parole in difesa del deputato Pernati — Emendamento del deputato Cavour G. — Osservazioni del ministro dei lavori pubblici e dei deputati Ara e Sineo — Rigetto degli emendamenti ed approvazione dell'articolo 6 — Opposizione del deputato Marco all'articolo 7, rinviato alla Commissione — Articolo d'aggiunta del deputato Demarchi, combattuto dal ministro suddetto, e dal relatore Deforesta, e propugnato dal deputato Mellana — Osservazioni dei deputati Brunati e Barbier — È rigettata — Il deputato Mellana propone un altro articolo di aggiunta — Opposizioni del ministro delle finanze e del deputato Barbier — 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:

5875. 190 operai e commercianti della città di Vigevano, lagnandosi dell'attuale riparto delle imposte, chiedono modificazioni delle leggi 18 aprile e 7 luglio 1853 per quanto riflettono le classi indigenti degli operai.

5876. 50 abitanti del comune di Tessens, 60 di Feissons sous Briançon, 52 di Le Bois, 67 di Longefoy e 76 di Pralognan-Planay, provincia di Tarantasia, rassegnano considerazioni in appoggio del progetto di legge presentato dal Governo per la classificazione delle strade reali.

PRESIDENTE. La Camera non essendo ancora in numero, anche nella gazzetta uffiziale di domani sarà stampato il nome degli assenti (1).

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

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta il seguito della discussione del progetto di legge per modificazioni sulla classificazione delle strade nazionali.

Darò lettura dell'articolo 6 della Commissione che rimane il quarto:

« I pedaggi stabiliti sopra alcuna di dette strade spetteranno alle provincie, che avranno l'obbligo della manutenzione delle medesime. »

Il deputato Mellana ha facoltà di parlare.

MELLANA. Nell'alzarmi a proporre un emendamento a quest'articolo, mi rincresce che andrò incontro alla taccia, fuori di questo recinto, di sacrificare gli interessi della provincia e della divisione della quale faccio parte; ma come non temo la taccia di municipalismo quando la giustizia e l'interesse generale del paese mi consigliano a proposte che possono sembrare municipali, così, richiedendo giustizia e il debito di rappresentante della nazione, non temo la taccia che, fuori di questo recinto, mi potrebbe venire per la proposta che io sto per sottoporvi.

Io accenno ad un principio che credo nessuno potrà qui contestare, quello cioè che la viabilità nel nostro paese, quando le strade sono costrutte col provento delle contribuzioni, sia nazionali, sia provinciali, sia comunali, ed anche con danaro dei consorzi stessi, la viabilità non suolsi nè potrebbesi tassare. Se diversamente fosse, noi vedremmo lasciare pieno arbitrio alle provincie, ai comuni ed ai consorzi di porre dei pedaggi su tutte le strade. A questo grande principio di libertà economica finquì si è fatta una sola eccezione indotta dalla necessità. Quando si sentiva altamente il bisogno d'avere un passaggio in mezzo ad una montagna, d'avere assicurato il passo d'un fiume, e non essendo le provincie o lo Stato in grado di sopperire a tale spesa, nacque il principio di porre un pedaggio eccezionale al passo di quel fiume, di quella montagna per cui eccezionali spese si erano incontrate; ma, quando nelle strade ora cedute alle provincie i ponti già si trovano costrutti, credo che non possiamo adottare un tale sistema, a meno che non si metta un pedaggio su tutta la viabilità del paese. Non so con qual diritto si potrà obbligare il cittadino di quelle provincie che hanno a loro spese, senza porre pedaggi, costrutti dei ponti, a pagare dei pedaggi quando entra in una strada di una provincia consorella. Ora, ammesso questo principio, io credo che si possa ancora nell'attual legge, in merito alle strade che si consegneranno alle provincie, mantenere la eccezionalità del pedaggio pel passo di una montagna laddove le spese sono continue; ma in merito ai pedaggi sui ponti già costrutti con danaro dello Stato dall'erario nazionale con qual diritto potremmo noi imporre ai cittadini che non appartengono a quella provincia di dover pagare un pedaggio in favore di questa provincia a cui regalate detti ponti?

E qui cito un solo esempio, quello della divisione di cui faccio parte e sono consigliere, cioè il ponte sulla Sesia a Vercelli, pochi anni or sono, colla spesa di un milione e mezzo, fatto costrurre dallo Stato. (*Interruzioni*)

Prego la Camera di favorirmi un momento d'attenzione,

(1) L'elenco dei deputati assenti al presente appello nominale non fu poi pubblicato nella *Gazzetta Piemontese*, nè inserito nel processo verbale ufficiale.

giacchè questa che io faccio è una questione grave e di alto principio, dinanzi al quale tutti gl'interessi individuali devono cedere.

Il giorno che lo Stato si è indotto a fare questa grave spesa ha creduto che per indennizzarsi delle spese dovesse mettere un pedaggio; ma ora che questo ponte bell'e compiuto si consegna alla provincia e che non vi è altra spesa di manutenzione che quella di tutto il rimanente della strada, io non so su qual diritto si possa fondare la facoltà che si farebbe a questa provincia di percevere ancora un pedaggio su questo ponte! E quello che dico di questo, lo dico di tutti gli altri.

ARA. Domando la parola.

MELLANA. Il mio emendamento quindi si restringe a togliere la concessione di percevere pedaggi sui ponti alle provincie alle quali si cedono le strade comprese nell'antecedente articolo, ed a mantenere puramente il principio di un diritto di un pedaggio eccezionale ai passi delle montagne, come, per esempio, dei Giovi a Genova o della Savoia o delle nuove strade che si costrurranno nelle montagne, giacchè, dico, ai passi delle montagne si richiedono, non solo pei lavori che occorrono, ma anche puramente per mantenerne la viabilità nei tempi invernali; quindi, essendovi caso eccezionale, si può fare altresì una eccezione, sebbene per mio conto toglierei tutti i pedaggi onde sancire un gran principio, ed assentirei ad altri sussidi in pro dei passi difficili nelle montagne. Ma per quei ponti che si trovano sulle strade già nazionali e che in oggi sono ceduti alle provincie, io sostengo che non si può nè per principio di giustizia nè per altro principio di libertà economica lasciare sussistere in avvenire un eccezionale pedaggio.

PRESIDENTE. La Camera essendo ora in numero, pongo ai voti il processo verbale testè letto.

(È approvato.)

Prego nuovamente i signori deputati di voler essere un po' più solleciti ad intervenire alle sedute. Se non si porta una maggiore puntualità, è impossibile che i lavori procedano in quel modo che è necessario, e che i nostri elettori ed il paese hanno diritto di attendere da noi.

VALERIO. Bisogna notare che la Camera in questa Sessione ha votato due bilanci, ha discussa e votata la legge sul catasto, ha votato la legge del trattato di alleanza, la legge dei conventi ed una infinità di altre leggi minori, e quindi mi pare che il pretendere di più da una Sessione legislativa che dura da parecchi mesi e che ha compiuta una serie di così grandi, difficili e minuti lavori, sia volere l'impossibile. A me sembra che abbia fatto anche troppo.

PRESIDENTE. Osservo che, fino a tanto che sono da discutere le materie che si è deliberato di portare all'ordine del giorno e che debbono avere un pronto disbrigo, pare giusto il desiderio che i deputati che per l'ordinario sono assenti imitino molti dei loro colleghi, trovandosi per tempo alle adunanze.

Domando se è appoggiato l'emendamento del deputato Mellana.

(È appoggiato.)

ARA. Non so comprendere come l'onorevole mio amico Mellana, tra i tanti esempi che poteva addurre per appoggiare il suo sistema, abbia creduto di citare il ponte sulla Sesia che si trova nella provincia di Vercelli. Egli certamente non ha fatto attenzione che quel ponte si trova appunto in un caso eccezionale. Quel ponte venne diviso in due parti: una serve alla strada che attualmente è reale, e che si vuole ora dare alla provincia; l'altra metà serve alla strada ferrata stata costrutta, che è sociale.

Avendo questo ponte i due uffici, non può a meno che doversi considerare, quanto meno per quanto riguarda la metà serviente alla strada ferrata, come reale, ed io dico che si deve ritenere come reale perchè venne appunto proposta l'abolizione della strada già reale per darla alla provincia, perchè parallela ad una strada ferrata.

Ora, o questa strada ferrata si deve, a senso del progetto, considerare come strada dello Stato per abolire la strada reale prima esistente, ed in questo caso questo ponte serve appunto alle funzioni di una strada reale; o si vorrebbe considerare semplicemente come sociale, considerata isolatamente senza avere riguardo all'interesse generale dello Stato, ed in allora non dovrebbe più la strada che era reale darsi alla provincia, locchè sovvertirebbe tutta l'economia del progetto di legge che ora discutiamo.

Non credo quindi che si possa come esempio addurre il ponte sulla Sesia per l'abolizione dei pedaggi, ed in ogni caso, qualora si accettasse la proposta del deputato Mellana, dovrebbe sempre farsi un'eccezione pel ponte di Vercelli sulla Sesia, massime se si ritiene che alla divisione di Vercelli e particolarmente alla provincia viene coll'attuale progetto attribuita la manutenzione di 35 chilometri di strada, e così un gravissimo peso che riescirebbe insopportabile, qualora l'erario provinciale venisse privato del reddito del ponte.

MELLANA. Dirò subito all'onorevole mio amico Ara perchè fra gli altri ho scelto l'esempio del ponte sulla Sesia; egli è perchè lo conosco meglio di ogni altro, e tanto più ho fatta questa scelta per dare un esempio anche del sacrifizio che quella provincia fa all'interesse generale.

In quanto all'eccezione che vorrebbe per questo ponte stabilito sulla Sesia l'onorevole deputato Ara, io non ho per nulla ad oppormi, se sarà il caso per la parte che usufruisce di questo ponte la società della ferrovia che una parte della manutenzione ricada a carico della società stessa o del Governo, se esso ha un contratto col quale gliene abbia assicurata in perpetuo la manutenzione. Ma questa sarà una questione da decidersi dai tribunali e non da noi.

Col mio emendamento io intendo sancire un principio; ed a scanso di equivoci mi affretto a formolarlo:

« I pedaggi stabiliti ai passi delle montagne spetteranno alle provincie che avranno l'obbligo della manutenzione dei medesimi. »

Parlo solamente dei pedaggi stabiliti ai passi delle montagne, e con questo escludo tutti gli altri.

Quanto alle opere che si trovano in circostanze eccezionali, come il ponte di Vercelli ed altri forse che io non conosco, osservo che il legislatore non decide di tutti i casi speciali; stabilisce i principii, e spetta poi al potere giudiziario a decidere nei singoli casi.

Del resto, non avendo nè l'onorevole Ara nè alcun altro combattuto il principio da me emesso, toglierò alla Camera l'incomodo di sentire ulteriori ragioni, perchè un principio di tanta gravità mi sembra debba avere la certezza di essere adottato quando non è combattuto.

PRESIDENTE. La parola spetta al signor relatore.

DEFORESTA, *relatore.* La Commissione non può accettare l'emendamento dell'onorevole Mellana. Egli vorrebbe che alle provincie, le quali saranno incaricate della manutenzione delle strade, che dalla classe delle reali passano a quella delle provinciali, si concedessero bensì i pedaggi che esistono ai passi delle montagne, ma vorrebbe riservare quegli stabiliti sopra i ponti; ma io osservo all'onorevole Mellana che così concepito l'articolo formolato dalla Commissione, ne risulterebbe o che i pedaggi sopra i ponti sarebbero soppressi, ovvero che continuerebbero ad essere

percepiti dal Governo. Tanto in un caso come nell' altro vi sarebbero gravi inconvenienti.

L'idea dell'onorevole preopinante per la soppressione dei pedaggi può certamente essere meritevole di favore, ma non deve essere adottata leggermente senza avere i dati e gli elementi necessari per ben valutarne la portata e le conseguenze.

Io quindi credo che in ogni caso l'idea dell'onorevole Mellana debba fare oggetto di una legge speciale più tardi, ma che al presente non possa essere accolta.

Lo pregherei quindi a non insistere nella sua proposta. Intanto i pedaggi, nel modo stesso che erano riscossi dal Governo, lo saranno dalle provincie; se poi sarà opportuno di limitarli a quelli accennati dall'onorevole preopinante, od anche di sopprimerli, è cosa che si potrà vedere e decidere più tardi.

PRESIDENTE. Il deputato Mellana ha la parola.

MELLANA. L'onorevole relatore della Commissione mi invita a ritirare il mio emendamento; io dico francamente che dalle sue parole mi sono convinto della necessità della sua adozione. Infatti esso ha detto: dall'emendamento Mellana, tal quale è proposto, nascerebbe il dubbio se questi pedaggi dovessero ancora essere riscossi dal Governo, e soggiungeva: siccome l'opinione del deputato Mellana è quella che si aboliscano questi pedaggi assentiti per legge, così dovrebbe emendare la sua proposta in questo senso. Quindi osservava che, siccome noi non abbiamo ora i documenti per vedere quali di questi pedaggi possano essere aboliti e quali debbano essere conservati, potremo occuparci di questa questione in avvenire. Ma, io rispondo, bel mezzo invero è quello che l'onorevole relatore ci vien proponendo! Con una legge faremo una cessione irrevocabile di un diritto ad una provincia, e poi, quando nol potremo più, il relatore dice che lo toglieremo. È appunto prima di farne una cessione irrevocabile che si debbono togliere questi pedaggi, e se non possiamo toglierli sul momento, dobbiamo lasciarli a profitto dello Stato, appunto per i motivi addotti dall'onorevole relatore, cioè che questi pedaggi sono un compenso delle ingenti spese fatte. Invero chi è che ha fatte queste ingenti spese? Le ha fatte l'erario nazionale.

Or dunque o questi pedaggi debbono essere tolti, o se devono sussistere, debbono andare a profitto di chi ha fatta la spesa, e non di chi riceve gratuitamente queste opere. Se non si crede opportuno di toglierli, devono essere mantenuti al Governo, perchè esso sia in libertà di toglierli quando lo riconosca conveniente.

D'altronde io non aveva fatta dapprima la proposta di toglierli, appunto per evitare il pericolo che essa fosse giudicata inopportuna per non avere i dati necessari. Lo scopo di questa mia proposta è quello che non siano ad altri ceduti questi pedaggi, perchè ove la Camera volesse in avvenire, e questo avvenire, spero, sarà fra breve, non più accordarne la percezione, quando siano mantenuti dallo Stato basterà la cancellazione della percezione dei medesimi dal bilancio annuale. Ma quando se ne sia fatta la cessione ad altri, con qual diritto si potrà poi proporne la soppressione? Essi saranno una proprietà delle provincie, le quali saranno giudici se siano da mantenersi o no.

Io credo pertanto che noi non possiamo cedere questi diritti ad alcuna provincia, quando nella legge generale che regge i comuni e le provincie non è data facoltà ai corpi divisionali e provinciali di porre pedaggi a loro arbitrio sulla viabilità dello Stato, perchè, ripeto, anche la viabilità delle strade provinciali, per quel consorzio di esse che forma l'insieme dello Stato, si possono ben dire strade di tutto lo Stato. Ora, se non si è dato per tutte le altre strade questo diritto, perchè si vorrà, nel mentre che si fa un regalo alle provincie di opere che non costarono, perchè si vorrà fare quest'eccezione? Insisto quindi nel mio emendamento, mentre non mi opporrei a che si introducesse una disposizione, la quale togliesse questi pedaggi stabiliti per legge; ma, se alla prima delle osservazioni dell'onorevole relatore osta la seconda, cioè l'opportunità, è necessario adottare puramente e semplicemente il mio emendamento, perchè, se questi pedaggi debbono percepirsi dallo Stato, l'unico che possa ancora percepirli, sarà in facoltà del Parlamento, nella votazione dei bilanci, di continuare la percezione di questi diritti o no.

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici.* Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici.* Prego la Camera di sospendere la discussione di quest'articolo, e passare al susseguente, perchè io credo che non si possa discutere quello, senza sentire il ministro delle finanze. La questione è grave, perchè implica il principio generale dell'esistenza o no dei pedaggi, i quali, quando si sopprimessero per una parte delle strade, non vi sarebbe ragione per cui dovessero sussistere per tante altre; ed il sopprimerli compiutamente, non può essere lo scopo di questa legge.

Sarebbe a tale oggetto necessaria una legge speciale, o veramente, come diceva l'onorevole Mellana, bisognerebbe sopprimere la corrispondente categoria del bilancio attivo delle finanze.

Ora, qualunque decisione si voglia prendere al riguardo per trattarsi di materia assolutamente finanziaria, mi pare indispensabile di sentire anzitutto il ministro delle finanze. Prego quindi la Camera a voler sospendere la discussione di questo articolo, e passare intanto all'esame dell'articolo successivo.

MELLANA. Io non ho nulla in contrario, poichè null'altro desidero che maggiori schiarimenti su questa materia.

DEPRETIS. Voglio solo osservare che non solo è bene che si aspetti il ministro delle finanze, ma mi sembra anche poco conveniente che si discuta una legge come questa, nella quale sono interessate tutte le provincie dello Stato, senza la presenza del ministro dell'interno.

PRESIDENTE. Quest'osservazione si sarebbe dovuta fare alcuni giorni sono, e non oggi.

DEPRETIS. Non me n'è venuta l'occasione.

PRESIDENTE. Intanto che si attende la presenza dell'onorevole ministro delle finanze, passeremo all'articolo settimo della Commissione:

« Per l'effetto della suddetta manutenzione, potranno le provincie interessate essere costituite in consorzio.

« La circoscrizione di questi consorzi e di ogni altro che verrà costituito tra diverse provincie per opere stradali, non che le quote proporzionali, di cui ciascuna provincia verrà caricata, saranno definitivamente determinate per decreto reale, sentiti i Consigli provinciali, il congresso permanente d'acque e strade ed il Consiglio di Stato. »

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici.* Io non potrei accettare quest'articolo introdotto dalla Commissione, perchè, mentre esso mi sembra contrario al principio adottato nel presente progetto di legge, ed alla vigente legislazione, sarebbe, a mio avviso, eziandio inopportuno e pericoloso, perchè ognun vede come la determinazione di questi consorzi esiga gravi studi, difficili deliberazioni, dia luogo a molte questioni, e quindi a ritardi e bene spesso ad indecisioni che

potrebbero far sì che si arrivasse all' epoca in cui la manutenzione delle strade cessa di essere a carico dello Stato, e non fosse ancora ben deciso quali sieno le provincie che debbono costituire il consorzio per la loro manutenzione, e come debba fra queste provincie essere ripartito il carico.

Ma io dico specialmente che l'articolo della Commissione è contrario al principio stabilito nel progetto di legge, di cui si tratta, perchè, come ho dichiarato parecchie volte alla Camera nella presente discussione, l'intendimento del Ministero nel classificare fra le provinciali le strade parallele alle ferrate, si è che le provincie, assumendone il carico, lo ripartissero in conformità delle vigenti leggi, cioè in quello stesso modo con cui si distribuiscono i carichi delle altre strade provinciali, alla cui manutenzione provvede l'erario divisionale. Lo scostarsi da questo principio, farebbe sì che le strade dichiarate provinciali, perchè corrono parallele alle vie ferrate costituirebbero una classe speciale che avrebbe regole amministrative diverse dalle altre classi. Ora la Camera, respingendo vari emendamenti proposti in questo senso, ha dimostrato essere sua intenzione decisa di tener fermo il principio, che queste strade diventando provinciali sieno soggette a tutte le stesse norme che regolano le altre strade provinciali. Ed è anche per tal motivo che essa ha respinto l'articolo quinto della Commissione. Si dirà che il Ministero stesso all'articolo undecimo del suo progetto ha proposto l'istituzione dei consorzi speciali per la costruzione delle strade che vengono nuovamente dichiarate reali, sia che debbano essere aperte in tutta la loro estensione sia limitatamente a quei tronchi che non lo furono fino ad ora; ma la differenza è evidente, poichè le circostanze sono affatto diverse. Quando si dichiara reale una strada, essa dovrebbe, secondo il principio generale, essere a carico dello Stato. Il Governo ha esposto i motivi pei quali propone un'eccezione a quel principio, cioè essenzialmente per le critiche condizioni attuali dell'erario; ma questa eccezione, secondo la quale la spesa di costruzione o di perfezionamento di questa strada rimane per metà a carico delle provincie, non toglie che queste strade sieno dichiarate nazionali, e vengano in progresso di tempo a ricadere interamente a carico dell'erario. Dunque, essendo strade reali, per la parte che si lascia a carico delle provincie, resta derogato col presente progetto alla legge anteriore, che metteva ad esclusivo carico dello Stato la manutenzione delle strade reali; è dunque necessario introdurre una nuova massima, ed è perciò che il Governo propose la istituzione dei consorzi.

Questa istituzione si presenta tanto più conveniente anzi necessaria, inquantochè il principale motivo pel quale il Governo assume la metà della spesa di costruzione di queste strade, ed in seguito quella intiera della loro manutenzione, si è che generalmente queste strade attraversano provincie le quali sono affatto impotenti da per se sole a sostenere un tal peso; e non parlo tassativamente delle provincie, ma anche in generale delle divisioni. Citerò l'esempio della divisione d'Ivrea composta di due provincie, le quali certamente non sarebbero in caso di concorrere nemmeno per la metà nella spesa delle strade che si vorrebbero costruire nel loro territorio.

Altronde, per ciò che riguarda la costruzione, l'obbietto derivante dal lungo ritardo cui può dar luogo la formazione di questi consorzi di provincie, e l'equa ripartizione della spesa fra di loro, questo ritardo, dico, non reca alcun inconveniente, perchè, quando anche nel principio dell'anno 1856 questi consorzi non fossero ancora definitivamente stabiliti ed ordinati, ciò non potrebbe portare altro contrattempo, se non che di ritardare alquanto i lavori di costruzione; ma al contrario l'inconveniente sarebbe gravissimo, se, per non essere ordinati questi consorzi al principio dell'anno 1856, non si potesse appaltare la manutenzione di queste strade, nè per parte dello Stato, perchè ne fu esonerato, nè per parte dei consorzi, perchè non ancora costituiti.

Per tutti questi motivi, io prego la Camera di non far luogo all' ammessione dell' articolo settimo proposto dalla Commissione.

DEFORESTA, *relatore*. Veramente dopo avere nella seduta di ieri ritirato l'articolo quinto, la Commissione non avrebbe essa più grande interesse a sostenere l'articolo settimo. Quest'articolo era diffatti coordinato coll'articolo quinto, nel quale si era stabilito in principio che le strade reali, che passano ora alla classe delle provinciali non potessero essere abbandonate senza una legge, e coll'articolo sesto, che abbandona alle provincie la percezione dei pedaggi.

La Commissione aveva sentito che, se le provincie erano obbligate a conservare le strade che cadono a loro carico, alcune di esse potevano trovarsi nell'impossibilità di sopperire alle spese della manutenzione, ed aveva creduto perciò che, siccome vi sarà sempre una tal quale comunanza di interessi tra tutte le provincie attraversate da queste strade, dal momento che si stabiliva che queste non potessero essere abbandonate, era cosa conveniente che una provincia aiutasse l'altra, e che potessero essere a tal effetto costituite in consorzio.

Soppresso ora l'articolo 5, ne viene che le provincie hanno per queste strade la libertà che hanno per le altre, e manca perciò la ragione per obbligarle a costituirsi in consorzio, per provvedere alla loro manutenzione.

Ma resta però sempre l'altro motivo, quello dei pedaggi, che non sarebbe giusto che fossero percepiti dalla sola provincia, nel cui territorio sono i ponti o passi in cui furono stabiliti, quando nel concederli si potè avere in mira la manutenzione di tutta la strada; e, per questo secondo motivo, pregherei la Camera, postochè ha già sospesa la discussione dell'articolo 6, di voler sospendere anche quella dell'articolo 7, affinchè, secondo che si deciderà sull'articolo 6, la Commissione possa deliberare come sarà del caso intorno a questo articolo 7.

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici*. Osserverò prima di tutto che da quanto dissi mi pare risulti non essere mio intendimento che, nè gli aggravi nè gli utili siano speciali per quelle provincie le cui strade sono gravate di pedaggi; io ho detto che queste strade provinciali saranno soggette alle norme generali stabilite per tutte le altre che sono già attualmente provinciali, cioè saranno a carico della divisione per tutto il tratto che l'attraversano; quanto ai pedaggi, si deciderà, quando venga la discussione dell'articolo 6, se debbansi ai medesimi applicare quelle stesse norme, vale a dire, se debbano andare a profitto della divisione, non delle provincie in cui sono stabiliti, o veramente se debbano ripartirsi fra le divisioni che sono traversate da quelle strade sulle quali fu stabilito il pedaggio, quando queste strade toccano più di una divisione.

A me pare quindi che la Camera possa pronunciarsi sull'ammessione di questo articolo, senza aspettare la decisione che sarà presa sul sesto.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Cavallini.

CAVALLINI. Io non ho nessuna difficoltà a che o si voti immediatamente questo articolo 7, o che se ne sospenda la votazione sin visto l'esito della votazione dell'articolo precedente.

Solo credo che il detto articolo settimo debba essere soppresso: lo credo perchè lo stesso signor relatore ha già riconosciuto che questo articolo riescirebbe di ben poca importanza dal momento che la Camera ha già soppresso nella tornata di ieri l'articolo quinto; lo credo anche perchè l'articolo settimo, nel modo in cui è redatto, non definisce ben chiaramente se il consorzio debba essere obbligatorio oppure facoltativo, ed infine lo credo perchè e nell'un caso e nell'altro parmi inutile la disposizione in detto articolo 7 contenuta. È inutile se la Commissione intende semplicemente di attribuire una facoltà alle provincie, perchè, allo stato della attuale nostra legislazione, non può essere da alcuno contestato che tale facoltà già competa alle provincie; è superfluo rendere obbligatorio il consorzio a fronte del testuale disposto del numero 4 dell'articolo 224 della legge 7 ottobre 1848.

DEFORESTA, *relatore*. Comincierò a rispondere all'onorevole preopinante che la Commissione ha veramente inteso parlare di consorzi obbligatorii, come lo accennano le parole *potranno essere costituiti in consorzio*; la Commissione ha inteso che sia in facoltà del Governo di costituire questi consorzi sull'instanza di alcuna delle provincie interessate, qualora lo ravvisi utile e conveniente.

Dico poi che, quand'anche si tratti di consorzio obbligatorio, era necessaria una disposizione espressa in questa legge, perchè si tratta di manutenzione, quando che la legge, a cui accennava l'onorevole preopinante, non contempla che il caso di costruzione e di sistemazione.

Rispondendo ora all'onorevole ministro, dirò che io avevo inteso benissimo che egli aveva già dichiarato che intendeva che queste strade fossero mantenute dalle divisioni, a termini dell'attual legge comunale, la quale pone a carico del bilancio della divisione le spese stradali delle provincie che la compongono; ma osservo che la Commissione, menzionando le provincie interessate, non ha punto inteso escludere che la quota a carico delle provincie sia portata nel bilancio della rispettiva divisione. Ciò però non esclude mai la necessità dei consorzi; poichè le strade reali, che passano alla classe delle provinciali, percorrono più divisioni. Per esempio, la strada da qui a Genova percorre tre divisioni, cioè quelle di Torino, di Alessandria e di Genova. Lo stesso dicasi della strada reale di Milano, che percorre le divisioni di Torino, Vercelli e Novara.

Ora i pedaggi potendo trovarsi in una sola di queste divisioni, può non essere giusto che essa ne goda esclusivamente alle altre. Quindi sta sempre che, per vedere se sia o no conveniente di mantenere questa disposizione, bisogna sapere prima che cosa la Camera intenda fare riguardo ai pedaggi.

Insisto pertanto nella preghiera che si sospenda la discussione anche di questo articolo, sintantochè la Camera abbia deliberato intorno all'articolo 6.

PRESIDENTE. Mi rincresce che il signor relatore non abbia fatto questa osservazione in principio della discussione dell'articolo 7.

DEFORESTA, *relatore*. Non poteva farla prima, perchè non si sapeva se vi sarebbero state opposizioni a quest'articolo settimo: se non vi era opposizione, la Commissione non aveva motivo per chiedere che ne fosse sospesa la discussione.

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici*. Ciò che venne esponendo l'onorevole relatore potrebbe dimostrare l'opportunità di istituire un consorzio per la ripartizione del prodotto dei pedaggi, ma non mai valere per la parte essenziale, che è quella di distribuire il carico della manutenzione; perchè, ripeto, si rimarrebbe nell'incertezza, nel dubbio se al termine dell'anno saranno costituiti questi consorzi, e frattanto la manutenzione di queste strade sfuggirebbe alla regola generale della manutenzione delle altre strade provinciali. Dunque l'invocata riserva si può ammettere rispetto alla distribuzione dei prodotti dei pedaggi; giacchè egli è evidente che, quando si tratterà della conservazione dei medesimi e della cessione loro alle provincie, se sarà deciso che ad esse vengano ceduti, dovrà pure essere stabilito il modo di farne il riparto: ma per ora io desidererei che la Camera respingesse quest'articolo, appunto per tener ferma la vigente regola generale sulla manutenzione delle strade.

PRESIDENTE. Il deputato Depretis ha la parola.

DEPRETIS. Questa disposizione introdotta dalla Commissione nel progetto di legge ha il difetto di pregiudicare le due gravissime questioni della circoscrizione amministrativa e della libertà municipale. Con questo articolo si viene a stabilire un ordine di cose, lo stabilimento cioè di consorzi che non so se converrà mantenere nelle leggi organiche che dovremo discutere.

Ma sotto un altro punto di vista, io credo che questa disposizione sia ispirata da un principio di giustizia. Lascierò in disparte la questione dei pedaggi; se i pedaggi sono ceduti alle provincie congiuntamente alle strade, la convenienza di questa disposizione sarebbe anche più evidente.

Citerò un esempio: la strada da Torino a Milano tocca tre divisioni: quella di Torino, quella di Vercelli e quella di Novara. Nella divisione di Torino vi erano tanti pedaggi per 86,000 lire; in quella di Vercelli per 23,000 lire; in quella di Novara non credo che vi fossero pedaggi. Questi redditi saranno diminuiti, ma pure un certo reddito si ricava tuttora. Ora le spese di manutenzione e le linee stradali non stanno in proporzione nè coi mezzi delle provincie nè colla entità dei pedaggi a ciascuna assegnati. Quindi nel riparto di questi carichi non avvi molta giustizia.

Vi è poi ancora una ragione per cui debbono queste provincie unirsi in consorzio per mantenere queste strade, ed è che le provincie percorse dalla ferrovia hanno quasi lo stesso interesse che questa strada sia conservata.

La strada da Torino ad Alessandria tocca due divisioni e tre provincie, e non ha pedaggi. La strada di Genova tocca due divisioni e tre provincie, ed ha un pedaggio al passaggio dei Giovi. Ora, se ricostituite le provincie, il carico sarebbe ripartito inegualissimamente.

Credo poi che il consorzio dovrebbe essere stabilito fra le sole provincie per cui passa la strada ferrata, in quanto che non mi parrebbe giusto che contribuissero quelle che non hanno il beneficio delle strade ferrate, e che sarebbero chiamate, ove si costituiscano in consorzio le divisioni, a pagare la manutenzione di queste strade parallele, le quali del resto, come il Ministero e la Commissione sostengono, non hanno che un interesse provinciale ed anche limitato.

In massima, da tutti i lati si propende, dal più al meno, per una ricostituzione delle provincie e per l'abolizione delle divisioni amministrative. Ora io dico: ma perchè vorrete pregiudicare e rendere forse impossibile questa ricostituzione ponendo con questa legge alcune provincie in tal condizione che, senza un atto di abnegazione e di patriottismo, non potranno desiderare la loro ricostituzione o una circoscrizione diversa?

Il signor ministro diceva: ma questa disposizione è contraria alla legge.

Prego l'onorevole ministro di ricordarsi che egli, rispondendo alla Commissione, la quale appunto diceva che non aveva voluto introdurre modificazioni nel regolamento d'acque e strade, per non variare la legislazione vigente, osservava

giustamente che si trattava di fare una nuova legge e che quindi non vi doveva essere tanto scrupolo nel riformarne un'antica. È il caso preciso. Ma poi non vi è nemmeno questa flagrante contraddizione colle leggi vigenti.

L'articolo 224, ricordato dall'onorevole Cavallini, stabilisce che sono obbligatorie per le divisioni le tali e tali altre spese, e poi stabilisce che potrà, nell'interesse generale, essere fatta obbligatoria ad una divisione amministrativa od a più divisioni in consorzio la costruzione di ponti e strade. Questo, mi si dirà, riguarda la costruzione; quanto alla manutenzione è stabilito che ogni divisione mantenga le strade scorrenti sul suo territorio. Ma quando si riconosce che una tale disposizione, come quella del regolamento acque e strade, può essere in qualche parte non istrettamente conforme alla giustizia, io non veggo ragione per cui, facendosi una legge, non la si possa variare.

D'altra parte, non vedo come vi potrebbe essere complicazione eccessiva. Noi abbiamo già una specie di consorzi, non stradali, per verità, quelli dei circondari forestali; e le provincie stanziano nei loro bilanci le somme relative e spesso ricevono da un'altra divisione, da un'altra provincia il di più della quota loro spettante; lo stesso accadrebbe in questo caso. Dunque non vi sarebbe difficoltà a stabilire nella legge una disposizione simile.

Credo, del resto, che, siccome tutte queste disposizioni toccano o la riforma delle circoscrizioni amministrative o la riforma municipale, quantunque si sanciscano con questa legge, tuttavia verranno ancora necessariamente in discussione quando si discuteranno quelle leggi. Epperciò, se mai questi consorzi in pratica presenteranno degli inconvenienti, si potrà facilmente rimediarvi in occasione di quelle riforme.

Quindi io appoggio l'emendamento della Commissione, del quale non dissimulo i gravi difetti; ma, dopo la votazione dei precedenti articoli, credo utile stabilire il consorzio delle provincie; ben inteso che bisogna definire la questione relativa ai pedaggi, e sciogliere quest'altra contemporaneamente.

CAVOUR, *presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri e reggente il Ministero delle finanze.* L'onorevole Depretis, per sostenere l'articolo aggiunto dalla Commissione, si è fondato sopra una considerazione di giustizia. Ora io sono, all'incontro, d'avviso che la giustizia richiegga appunto che questo articolo non sia accettato. Diffatti, o signori, dal momento che voi avete riconosciuto, come riconobbero già il Governo e la Commissione, che, quando una ferrovia si trova parallela ad un'antica strada reale, questa perde tutti quei caratteri di utilità generale che avevano indotto lo Stato ad assumerne la manutenzione, e ritorna nella categoria delle strade provinciali, voi avete riconosciuto che essa non serve più che agli interessi locali, e quindi necessariamente che essa ha tutti i caratteri delle strade meramente provinciali. Se quindi voi volete che pel mantenimento di simili strade si possa e si debba (giacchè, se non erro, il deputato Depretis vorrebbe non solo il verbo *potere*, ma forse il verbo *dovere*)...

DEPRETIS. Oh! no.

CAVOUR, *presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri e reggente il Ministero delle finanze...* che debba stabilirsi un consorzio, allora dovete estendere quella massima a tutte le altre strade; poichè, prego la Camera di riflettere che ve ne sono molte fra le provinciali le quali hanno attualmente un carattere di utilità generale molto maggiore delle strade nazionali parallele alle strade ferrate. Questo è evidente. Lo ripeto: in molte circostanze queste strade parallele avranno al più al più un carattere d'interesse intraprovinciale, cioè di provincia a provincia; in certi casi, forse, non avranno che un interesse circoscritto alla provincia, ed è perciò che non veggo perchè si voglia, per tali strade, introdurre l'obbligo morale d'istituire dei consorzi. Notate, signori, la difficoltà nella quale si cadrà. Si dice: « per l'effetto della suddetta manutenzione, potranno le provincie interessate essere costituite in consorzi... » Ora quali sono queste provincie interessate? Son quelle che direttamente o indirettamente approfittano della strada; queste penseranno alla sua manutenzione.

Prendiamo, ad esempio, la strada da Torino ad Alessandria. La provincia di Torino dirà: la provincia d'Alba è interessata a questa strada. Diffatti, uno che voglia andare in Alba, quando non si vale della ferrovia, passa per la strada ex-reale fino a Poirino.

Quest'esempio può forse valere per una infinità d'altre strade: evidentemente, la strada da Torino a Vercelli interessa anche la provincia di Biella; interessa poi ad altissimo grado la provincia d'Ivrea: tutti quelli che vanno da Torino ad Ivrea percorrono il tratto che giace fra Torino e Chivasso. Dunque, secondo questa redazione, dovrebbe la provincia di Ivrea essere chiamata a formare consorzio colla provincia di Torino. (*Movimenti*)

Ma, o signori, non vedo perchè voi chiamerete la provincia di Vercelli e non quella d'Ivrea: quelli che vanno a Vercelli si valgono della strada da Torino a Chivasso nello stesso modo che la percorrono i viaggiatori diretti ad Ivrea. La considerazione di giustizia che voleva far valere il deputato Depretis, adunque, non è qui opportunamente invocata, perchè queste strade cessano di avere ogni carattere di nazionali, dal momento che non servono più agli interessi generali. Nè può di questo molto lamentarsi la provincia, perchè essa si trova ad avere già bella e costruita una strada che negli altri luoghi doveva essere fatta a tutte spese della provincia.

Si pariò dei pedaggi; ma la questione dei pedaggi è ridotta a minimi termini. Diffatti, citerò in appoggio alcune cifre. L'onorevole Depretis ieri non ha probabilmente capito molto bene quello che dissi intorno al pedaggio dei Giovi. Ho detto che questo aveva reso 1200 lire circa, ma siccome costa, per esercitarlo, circa 800 o mille lire (poichè vi è pure quello dell'antica Rocchetta che frutta qualche centinaio di lire), ed il Governo doveva tenere due controllori alla barriera (sebbene questi controllori non fossero che volontari), e bisognava dar loro una gratificazione, questa barriera al Governo non dava quasi alcun prodotto netto, cosicchè si è pensato di far un contratto, e si è affidato, se non erro, a 250 lire al mese.

Il pedaggio sul ponte di Stura fu pure dato ad appalto, e nel contratto si era naturalmente stabilita la clausola risolutoria nel caso dell'apertura della strada di ferro. Or bene, lo appaltatore, prevalendosi di questa clausola, volle sciolto il contratto, e fu il pedaggio appaltato ad un prezzo di qualche poco maggiore, per la considerazione che tutto il concorso sul ponte viene dal Canavese, territorio che non può profittare della strada di ferro. Quello della strada di Rivarolo, Cuorgnè e Pont, credo sia stato affittato a 25,000 lire, e questo fu un contratto vantaggioso alle finanze. Il ponte di Feletto deve rendere dalle 10 alle 11,000 lire. Si è calcolato che tutti quelli che passano su questo ponte passano pure sul ponte della Stura, oltre di quei pochi che da Settimo verranno ancora a Torino senza valersi della strada di ferro; ma dubito che ad un nuovo appalto possa il Governo ricavarne questa somma. Il ponte sulla Dora a Rondizzone è stato nuovamente appaltato a 7000 lire; cosicchè ognun vede che la questione dei pedaggi è ridotta a pochissima cosa.

Io vado adunque convinto che i Consigli provinciali non esiteranno ad abolirli, ed io dichiaro fin d'ora che, come membro dei medesimi, voterò per la loro abolizione, perchè ritengo che l'utile che le provincie ne avranno non varrà a compensare gli inconvenienti che questi produrranno. Ma, qualora anche si dovessero conservare questi pedaggi, non credo sia questo un motivo valido per variare l'economia della legge, costringendo le varie provincie che hanno un interesse o diretto o indiretto nelle ex-strade reali a costituirsi in consorzio.

La Commissione dirà forse: la legge non rende obbligatorii questi consorzi.

DEFORESTA, *relatore*. Anzi crede che debbano esserlo.

CAVOUR, *presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri e reggente il Ministero delle finanze*. Ma in tal caso bisognerebbe esprimersi altrimenti.

DEFORESTA, *relatore*. Si dice: « potranno essere costituiti. » Questo è il senso della Commissione.

CAVOUR, *presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri e reggente il Ministero delle finanze*. Bisognerebbe dire *dovranno*, perchè *potere* e *dovere* sono due cose diverse.

DEFORESTA, *relatore*. Ma resta obbligatorio quando il Governo lo voglia.

CAVOUR, *presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri e reggente il Ministero delle finanze*. La legge lo renderebbe obbligatorio in modo assoluto.

DEFORESTA, *relatore*. Fa facoltà al Governo di costituire consorzi, malgrado il dissenso delle provincie.

CAVOUR, *presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri e reggente il Ministero delle finanze*. Domando allora se convenga che il Governo sia obbligato a valersi di questa facoltà. Io non amo questo potere arbitrario, e rinunzio molto volentieri a questa facoltà che la Commissione vuol dare al Governo. Esso avrebbe una difficoltà immensa nel costituire questi consorzi, nel valutare giustamente l'interesse di tutte le provincie alle quali queste strade servono in qualche modo.

Per tutti questi motivi, pregherei la Commissione a rinunziare a questo articolo settimo.

MELLANA. Sarò brevissimo, perchè non fa d'uopo che io ripeta quello che ho già detto in assenza dell'onorevole Cavour.

Ora mi pare però che il presidente del Consiglio abbia risposto cumulativamente alle obbiezioni, tanto al settimo come al sesto articolo.

Quanto alla controversia sorta sull'articolo 7, farò osservare, a cagion d'esempio, come la strada, già nazionale, che da Torino tendeva a Novara, per quanto riguarda la divisione di Vercelli, le due provincie che fanno parte di essa divisione, Biella e Casale, non sentirebbero alcun beneficio. Quindi io dovrei accettare l'emendamento della Commissione; ma dico apertamente, anche a petto di questa circostanza, sulla considerazione che quelle strade nazionali cessavano di avere un tale carattere dal fatto posteriore della costruzione di alcune ferrovie e divenivano provinciali, quindi eguali a tutte le altre in tale categoria classificate, a petto, dico, di questa considerazione, voto per la proposta del Governo contro la Commissione, ancorachè le provincie di Casale e di Biella debbano assumersi, come tutte le altre, anche la manutenzione della strada che percorre la provincia di Vercelli, e che serve più a Torino e Novara, che non alle due provincie che fanno parte di quel consorzio divisionale.

Venendo alla mia proposta, io avrei creduto che il signor presidente del Consiglio l'avrebbe prontamente accettata, avendo dichiarato che, come consigliere divisionale e provinciale, voterà sempre perchè questi pedaggi siano tolti. Se è così, perchè lasciare questo duro incarico al consigliere divisionale e provinciale, mentre può farlo più efficacemente ed ampiamente come deputato e come ministro? La mia tesi è questa; che non vi è diritto di mettere alcun pedaggio in nessuna strada, sia nazionale, sia provinciale, sia comunale, sia anche consortile: ora, se la provincia non ha diritto di porre pedaggi su di una strada che costruisce col proprio denaro, perchè glielo vorremo attribuire quando la riceve bell'e fatta dallo Stato?

Io ho detto, e credo non essere smentito, che i pedaggi si impongono quando vi è un'opera grandiosa da fare, a cui non bastano le forze dello Stato e della provincia; ma questa ragione non può sussistere nel caso nostro, in cui le provincie le ricevono già fatte.

D'altronde nella mia proposta non era detto che questi pedaggi cessassero *ipso facto*: io lasciava intatta la questione finchè si presentasse una legge la quale togliesse i pedaggi non solo su queste strade, ma generalmente su tutte; ma ciò non potremo fare, quando per contratto bilaterale, direi così, avremo concesso ad alcune provincie il diritto di imporre questi pedaggi, quale compenso della manutenzione ad esse deferita.

Se in tutte le divisioni non vi saranno consiglieri che dividano i principii da cui è mosso l'onorevole conte di Cavour, vi sarà l'anomalia che, mentre parecchie provincie avranno levati i loro pedaggi, alcune li manterranno. Siffatto sconcio potrà agevolmente avverarsi, in quantochè alcuni consiglieri provinciali o divisionali, ponendo mente che si tratta di una imposta, la quale in gran parte sarà pagata non dai loro concittadini, ma dagli abitanti di altre provincie, diranno: anzichè aggravare di più i nostri concittadini, lasciamo sussistere i pedaggi. Quindi, torno a dirlo, non avvi ragione alcuna per cui si conceda simile privilegio alle provincie. Se il pedaggio si leva sin d'ora, io assento; ma se, come dianzi affermava l'onorevole relatore, noi difettiamo dei dati necessari per ammettere sin d'ora siffatta disposizione, io stimo miglior partito che lo Stato continui a percepire i pedaggi sin tanto a che a tal uopo si possa provvedere, o mercè una legge speciale, o nella discussione dei bilanci.

CAVALLINI. Io propugno e la soppressione dell'articolo 6, e quella dell'articolo 7. E quanto all'articolo 6, debbo prima d'ogni cosa avvvertire che sembra essere stato intendimento primitivo del Ministero di sopprimere affatto i pedaggi che ora sono stabiliti sulle strade reali che stanno per essere dichiarate provinciali, dal momento che egli aveva ommesso dal proporre l'articolo 6, che fu aggiunto dalla Commissione. Mi faccio quindi ad osservare che la Camera, col fatto solo di aver classificato tra le provinciali le strade reali parallele alle ferrovie, ha già riconosciuto che quelle strade perdono molto della loro importanza. Ma se è riconosciuto che dette strade perdono molto per l'avvenire della loro rilevanza, vuolsi per necessaria conseguenza ritenere che ben lieve sarà per essere la spesa della loro manutenzione, e conseguentemente anche ben tenue l'introito dei pedaggi. Così essendo la cosa, mi pare che noi, coerenti ai nostri principii, dobbiamo, posto che l'occasione si presenta opportuna, togliere una volta per sempre un vincolo che non può non inceppare lo sviluppo del nostro commercio. Voto pertanto per la soppressione dei pedaggi sulle strade di cui è caso, augurandomi di potere pure il più presto possibile votare per la soppressione di tutti gli altri.

Riguardo all'articolo 7, dirò che, se l'onorevole deputato

Depretis crede che si debba fare facoltà solamente alle provincie interessate di unirsi o no in consorzio, la Commissione invece ha replicatamente dichiarato che essa intende di imporre un obbligo alle provincie, intende cioè di attribuire bensì la facoltà al Governo di costituire o no le provincie interessate in consorzio, ma di attribuirgliela in modo da avere diritto di riunirle in consorzio, quand'anche le medesime vi si rifiutassero con tutte le loro forze.

Ma dal momento che la Camera ha creduto di sopprimere l'articolo 5, proposto dalla Commissione, mi pare che per essere coerente a se stessa, debba pur volere la soppressione dell'articolo 7. Infatti qual è la ragione, per cui non fu ammesso l'articolo 5? Perchè con quell'articolo si impediva ai Consigli divisionali di disclassificare le strade provinciali, primitivamente reali, quando pure essi fossero per opinare che più non riuniscano i caratteri richiesti per essere mantenute provinciali. Ma, ammesso questo diritto nelle provincie o nelle divisioni, fa pur d'uopo lasciare loro aperta la via, perchè lo esperiscano quando lo credono opportuno, e l'esercizio di questo diritto sarebbe in grande parte impedito, quando loro malgrado esse potessero essere costituite in consorzio, perchè dal vincolo consortile non potrebbero più liberarsi senza il consenso di tutte le provincie interessate.

Con maggiore ragione, voterò adunque anche per la soppressione dell'articolo 7.

PRESIDENTE. Il deputato Pernati ha la parola.

PERNATI. Sebbene la Commissione non tenga molto, come ha accennato l'onorevole relatore, all'articolo 7 da essa proposto ed ora in discussione, tuttavia, siccome la sorte di questo articolo dipenderà da quell'articolo 6, con cui si connette, cioè dalla decisione sulla conservazione dei pedaggi, così dirò poche parole sopra amendue questi articoli.

Quanto a quest'ultima questione, io veramente non so comprendere come l'onorevole Mellana voglia mantenere i pedaggi per i passi di montagna, e non li voglia mantenere pei ponti. Quale è la ragione per cui li vuole mantenere per i passi di montagna? Perchè, dice, le provincie hanno delle spese gravi per conservare le strade in quelle località. Ma lo stesso io credo che accada per i ponti. Io ho avuto l'onore di osservare alla Camera come, per esempio, sulla strada reale di Milano vi sono dei ponti che costarono ben più di 10 milioni; e se questi ponti vengono a rovinare, non sarà una spesa urgentissima quella che occorrerà per ristabilirli? Dunque mi pare assai opportuno che si pensi tanto alle spese pella conservazione dei passi montuosi, quanto a quelle occorrenti pella conservazione dei ponti.

ARA. Domando la parola.

PERNATI. Avvi quindi la medesima ragione per mantenere i pedaggi sulle strade di cui si tratta, senza la distinzione che vi proponeva l'onorevole deputato Mellana, onde aiutare le provincie a sopportare le spese nuove di cui esse vengono incaricate. La Commissione poi ha già osservato che, mantenendo questi pedaggi, essa crede opportuno che siano accomunati tra tutte le provincie che hanno l'obbligo di conservare le strade che vi vanno soggette, giacchè sarebbe a parer nostro un'ingiustizia il dare il pedaggio esclusivamente ad una provincia sola, perchè cade sul suo territorio la percezione di esso. Dovrebbero quindi essere ripartiti tra tutte le provincie interessate, d'onde ne viene poi la disposizione proposta all'articolo 7, che cioè le provincie interessate debbano essere riunite in consorzio, anche al di fuori dei limiti divisionali.

Quanto al merito della conservazione dei pedaggi, osservo che in sostanza essi sono a carico di quelli i quali veramente dovrebbero pagare le spese della strada, quelli cioè che vi transitano, perchè sono essi che se ne servono, e li pagano appunto per questo. Siccome da noi non si è adottato il sistema inglese, quello di far pagare tutte le spese di una strada da chi se ne serve, mediante il sistema dei pedaggi, siccome da noi si è adottato di far pagare le strade provinciali, la loro costruzione e manutenzione, essenzialmente coll'imposta fondiaria, non veggo perchè, almeno quando si tratta di un passaggio il quale può dar luogo ad ingenti spese non si chiami il concorso anche di coloro che sarebbero originariamente i veri e soli debitori chiamati a pagare le spese dell'apertura e conservazione delle strade. Se poi l'onorevole Mellana credesse di conservare i pedaggi e devolverli all'erario dello Stato, non vedo con qual ragione questa disposizione potrebbe essere adottata. Lo Stato non ha più nulla da fare con queste strade; perchè dunque gli utenti delle medesime dovranno pagare un pedaggio a quegli che non fanno le spese per provvedere alla loro conservazione? Sarebbe un onere senza corrispettivo, un vero pagamento senza causa. Conseguentemente, per essere razionali, bisogna che questi pedaggi vadano a favore di quegli enti morali che dovranno fare le spese delle strade, a favore cioè delle provincie. Mi sorprende come l'onorevole Mellana, caldo propugnatore com'è della libertà delle provincie, venga a dire che non bisogna dar loro questo mezzo di ricavare fondi per sopperire alle spese. Se i Consigli provinciali sono, come essere debbono oculati, quando credano che la misura delle spese stradali non aggravi di troppo l'imposta fondiaria e le altre imposte chiamate a concorrervi, secondo le vigenti leggi, essi aboliranno naturalmente questi pedaggi.

Egli adunque che, ripeto, tanto propugna la libertà delle provincie, lasci loro la libertà di mantenerli o no, secondo crederanno.

Aggiungo ancora che sarebbe la sua proposta in contraddizione colla legislazione vigente e col fatto. Colla legislazione vigente, perchè l'articolo 210 della legge provinciale dice che può essere autorizzato lo stabilimento dei pedaggi sopra strade e ponti provinciali. Epperciò le provincie, se a questa legge non è derogato, potrebbero venire a domandare che si facesse loro la concessione di questi pedaggi, ed io non so come, quando una provincia rappresentasse che veramente sono ingenti tali spese di manutenzione, non so, dico, come questa concessione potrebbe essere alla medesima ricusata.

Dissi poi che sarebbe in contraddizione col fatto, perchè vi sono delle provincie in cui di siffatti pedaggi già esistono, e citerò, ad esempio, il pedaggio a favore della provincia di Voghera sul ponte di barche sul Po a Mezzanacorti.

Vede dunque l'onorevole deputato Mellana che questa sua proposizione ripugnerebbe e colla legge e col fatto ora esistente.

Passando all'altro articolo della legge proposto dalla Commissione pel caso in cui sia ammessa la conservazione del pedaggio a favore delle provincie interessate nella strada, siccome accennava, questo pedaggio dovrebbe essere ripartito fra le provincie interessate, e non fra quelle che materialmente compongono una data divisione; e non solo deve esservi questo consorzio per ripartire il pedaggio, ma per ripartire anche le spese di conservazione di queste strade.

Adesso abbiamo degli enti divisionali: quale è la base del concorso delle varie loro provincie nelle spese stradali? Il concorso delle provincie componenti una divisione è regolato in ragione della loro potenza contributiva.

Ora, quando noi diciamo invece di sostituire un altro criterio per quest'oggetto speciale, quello cioè dell'interesse ri-

spettivo e reale che hanno le provinciò contribuenti, ci pare di sostituire un principio assai più razionale. È giusto e razionale che le spese siano pagate dalle diverse provincie in ragione dei loro interessi; non è egualmente giusto che siano pagate da diverse provincie in ragione invece del montare delle contribuzioni che pagano allo Stato. Che alla conservazione delle strade in discorso vi sia una notevole differenza di interesse tra le provincie componenti una medesima divisione è cosa evidente.

L'onorevole Mellana contesterà egli che la provincia di Casale, massime quando abbia la sua strada ferrata che la congiunga colle ferrovie di Novara da un lato, e di Alessandria dall'altro, non ha, si può dire, alcun interesse a concorrere nelle spese della strada di Milano che corre nella provincia di Vercelli, od almeno lo ha assai inferiore a quest'ultima?

Qualche altro deputato dirà lo stesso nell'interesse della provincia di Biella. Una volta che Biella avrà la sua strada ferrata che va a Santhià, non è giusto che essa debba concorrere sulla stessa base di quella di Vercelli nelle spese di conservazione della strada di Milano della quale non farebbe ormai più il benchè menomo uso.

Quindi è che, introducendosi questa disposizione di porre per norma del riparto delle spese di conservazione di queste strade, non già la potenza contributiva delle rispettive provincie eventualmente riunite in una divisione, ma bensì il grado d'interesse che hanno, pare alla Commissione d'introdurre con ciò un principio affatto ragionevole.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici dice che non capisce come questo si potrebbe fare senza gravissime difficoltà. Ma il signor ministro non è egli venuto proponendo questo medesimo articolo nell'attuale suo progetto? Non ha egli proposto all'articolo 11 un consorzio fra le provincie e le divisioni interessate nella spesa delle nuove strade reali? Se trova facile stabilire un consorzio per la costruzione di una strada, troverà egualmente facile stabilire un consorzio per le spese di manutenzione. La sua osservazione è dunque contraddetta dal fatto suo proprio, ed il quale, secondo me, costituisce una difficoltà ben più grave di quella che egli apponeva a questa nostra proposta, essendo assai più facile risolvere le contestazioni sul riparto di tenue spesa di semplice manutenzione, che di una vistosa spesa capitale di costruzione di una strada.

Osservava ancora, se non erro, l'onorevole ministro dei lavori pubblici che non saprebbe come questo consorzio possa concordarsi colla legge esistente. Ma, oltrechè ciò non monta, poichè questa legge stessa vi provvederebbe, non saprei come a ciò possa dirsi contraria la legge in oggi in vigore. Citerò anzi dei fatti.

Esiste un consorzio, e forse il signor presidente del Consiglio ne sarà informato, pel ponte sulla Dora Baltea detto di Sant'Anna, nel quale concorrevano colla divisione di Torino gli antichi circondari di Casale e di Vercelli.

Credo che tuttora esista questo consorzio, a meno che non siasi sciolto dacchè ho cessato di essere intendente generale di Torino. Questo consorzio, me ne appello ai consiglieri divisionali di Torino che sono in questa Camera e che ne hanno certamente notizia, si è sempre mantenuto senza la minima difficoltà, non ostante che, oltre le spese di manutenzione, dovesse eziandio provvedersi a certe spese straordinarie di conservazione di una qualche entità, sovvenendomi che si dovette a tale titolo ripartire una spesa di venti e più mila lire.

Eppure, ripeto, non vi fu la benchè menoma contestazione, perchè, una volta stabilita la quota proporzionale che toccherà ad ogni provincia, cioè alla provincia *A*, per esempio, il 10 per cento, alla provincia *B* il 40, alla provincia *C* il 50, rimarrà così stabilita la base sulla quale non si avranno altre osservazioni a fare, se non se quelle cui potesse dar luogo, per caso il cattivo impiego dei fondi, od altra eventualità, e sarebbero ben lungi dal sollevare di quelle difficoltà di un carattere così grave, come temeva l'onorevole ministro.

Ben opportunamente l'onorevole signor ministro delle finanze ha detto che queste strade hanno un carattere intraprovinciale; io intendo che vi siano più interessate le provincie confinanti anzichè le loro divisioni; certamente saranno più interessate le provincie di Torino, Vercelli e Novara per la linea di Milano, di quello che lo siano le provincie delle loro divisioni, Susa e Pinerolo, Biella e Casale, come Lomellina, Pallanza e Domodossola.

Dunque, ripeto, se i pedaggi sono mantenuti, come a me pare che debbano mantenersi (giacchè non convien lasciarli cadere, anzi credo che ciò non si possa, mentre l'onorevole ministro delle finanze ha accennato che vi sono dei contratti che certamente gl'impresari non vorrebbero rompere senza un'indennità, a carico dello Stato), egli è più razionale che siano devoluti alle provincie che verranno incaricate della manutenzione delle strade per cui essi si percepiscono anzichè a favore dello Stato, il quale rimarrà estraneo a qualunque spesa circa queste strade.

Ragion vuole che questi pedaggi profittino non esclusivamente alle provincie nel cui territorio si riscuotono, ma a tutte quelle su cui ricade il peso della manutenzione delle strade. E quindi ne segue l'opportunità dell'articolo 7, che riunisce le provincie interessate in consorzio, e rimedia ad un'ingiustizia di riparto di spesa che darebbe luogo a molte difficoltà; siffatti consorzi non sono nè contro la legge, nè troppo difficili a costituirsi, perchè ho già dimostrato che la legge li lascia facoltativi, e che la pratica ci prova essere costituiti senza grave difficoltà.

CAVOUR G. Il motivo che ha indotto la Commissione a proporre gli articoli 6 e 7, che sono fra loro connessi, è lodevolissimo, e non può essere contrastato.

Essa ha voluto venire in soccorso delle provincie, la cui situazione finanziaria sarà necessariamente sturbata dal repentino passaggio delle strade reali a strade provinciali.

La Commissione ha proposti due mezzi che attenueranno il danno che potranno soffrire le provincie in seguito a questa legge.

Ma la discussione che stiamo ora facendo, mi pare che mostri che queste questioni toccano troppo delicati interessi, perchè si possa sciogliere in questa legge che non è nè generale nè organica.

Ora, io osservo, che due giorni fa l'onorevole signor ministro dei lavori pubblici ha preso solenne impegno di presentare una legge organica sul sistema stradale, tosto che sarà votata quella sull'amministrazione comunale e provinciale, la qual cosa è molto logica, giacchè non si poteva proporre una buona legge organica stradale in questo momento, mentre sono in sospeso tante questioni sull'amministrazione comunale e provinciale.

Sarei dunque di parere che, rendendo giustizia al concetto che informa la proposta della Commissione, non possa però ammettersi in questo momento nei termini in cui si presenta, ma non crederei nemmeno che si dovesse rigettare intieramente, e così non far nulla per attenuare il danno di queste provincie.

Egli è perciò che io stimerei di introdurre, come emendamento, un nuovo articolo da surrogarsi agli articoli 6 e 7,

concepito poco presso in questi termini, poichè mi rimetto, quanto alla redazione definitiva, alla Commissione:

« Sintantochè sia stata adottata una nuova legge organica sulla classificazione ed il mantenimento delle strade, verrà ogni anno portata nel bilancio dello Stato una somma non minore di lire . . . . . » (e qui lascio la cifra in bianco, perchè vorrei che fosse indicata dalla Commissione stessa) « da portarsi in sussidio delle varie provincie a carico delle quali vien posta dagli articoli precedenti la manutenzione di strade sinora classificate come reali. »

Non istarò a svolgere le ragioni in favore di questo emendamento, perchè furono già ampiamente sviluppate e dall'onorevole Sineo e dall'onorevole Menabrea all'appoggio dei loro emendamenti, i quali partivano pure da questo principio, ma forse lo spingevano un po' troppo innanzi.

Io non ho votato nè l'uno nè l'altro di questi emendamenti, perchè credeva che la cosa più urgente fosse di sopperire ai bisogni delle finanze dello Stato, ma però riconosco che vi era qualche cosa da fare in questo senso. Mi pare che quello che si possa fare sia di inserire in questa legge una specie di promessa, che si penserà, quando si potrà, a questa legge organica, ed intanto si daranno speciali sussidi alle provincie a cui s'impone un nuovo e grave onere.

Io intanto, per non pregiudicare la questione dei pedaggi, sulla quale mi associo a quelli che vogliono che siano tolti per quanto si potrà, senza che ciò leda i diritti acquisiti, ed anche per non pregiudicare quella dei consorzi che saranno difficilissimi a stabilirsi, credo che si arrivi allo stesso scopo, che ha voluto la Commissione in un modo transitorio, in un modo che non compromette l'avvenire, e che non si incepperà poi nel sistema generale della legge organica che saremo per fare.

PRESIDENTE. Chiedo se sia appoggiato l'emendamento del deputato Gustavo Di Cavour.

(È appoggiato.)

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici*. Io veramente non so come la Camera possa adottare l'emendamento dell'onorevole deputato Cavour dopo avere rifiutato quelli degli onorevoli Menabrea e Bottone sul principio esposto e sostenuto dal Ministero, che le strade ordinarie che corrono parallele a quelle ferrate, cessando di essere d'interesse generale, debbano entrare nella condizione delle strade provinciali; per questo motivo mi sono opposto a che si mettesse a carico dello Stato la metà della spesa della loro manutenzione, come voleva l'onorevole Bottone; come pure a che si addossassero allo Stato le riparazioni delle opere d'arte, siccome aveva proposto l'onorevole deputato Menabrea.

Ora, il deputato Cavour viene a proporre che sia assegnata nel bilancio dei lavori pubblici una somma per sussidi speciali a queste strade. Egli è evidente che il principio della legge rimane egualmente leso, dacchè queste strade provinciali sono poste in una condizione diversa dalle altre, contro il veto che la Camera ha già esternato.

CAVOUR. G. Domando la parola.

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici*. Nè saprei poi comprendere come con questa disposizione si tolgano di mezzo le questioni che possono sorgere, cioè se, ed in qual modo abbiasi ad instituire il consorzio, se debba sussistere o no il principio in forza di cui ciascuna divisione mantiene le strade provinciali che la traversano, siano o no parallele a strade ferrate.

Poniamo che sia stanziata una somma in bilancio per sussidiare le provincie che devono mantenere le strade parallele alle ferrovie; una parte della spesa rimarrà pur sempre a carico delle provincie; dunque, come si distribuirà questa parte di spesa? Bisognerà tuttavia istituire un consorzio e ripartire una somma minore? Ma, siccome le proporzioni dovranno sempre essere le stesse, sempre eguali saranno le difficoltà.

Lo stesso si dica dei pedaggi.

Aggiungerò che il Ministero fa assegnamento sulle economie che si ottengono esonerando lo Stato della manutenzione di queste strade, calcolo questo che andrebbe fallito quando l'emendamento del deputato Cavour fosse ammesso.

Io prego pertanto la Camera di respingere questo emendamento, come ha respinto tutti gli altri, i quali avevano lo stesso scopo, e traevano alle medesime conseguenze.

ARA. Quando io ho preso la parola in seguito alla proposta del deputato Mellana, lo feci solo per accennare che doveva considerarsi in istato eccezionale il ponte sulla Sesia, ma non mi era ancora pronunziato nè in favore, nè contro la proposta del medesimo relativamente all'abolizione dei pedaggi. Ora che l'onorevole Mellana ha svolto la sua mozione, io stimo opportuno di appoggiare la proposta fatta dalla Commissione relativamente ai pedaggi, e lo credo tanto più, in quanto che la questione fu sollevata.

Se la cosa rimaneva intatta, od almeno la Commissione non esprimeva l'articolo relativo ai pedaggi per conservarli a favore delle provincie, io avrei creduta supervacanea una disposizione speciale di legge per attribuire in favore delle provincie il diritto di pedaggio sopra le strade dichiarate provinciali, dovendosi tale diritto a mio senso ritenere per una conseguenza immediata della nuova classificazione.

Ma dal momento che la Commissione accennò tale disposizione, e che questa venne combattuta, io reputo necessario di esprimere nella legge che i pedaggi, i quali per l'addietro spettavano alle finanze, essendosi le strade dichiarate provinciali, debbono ora spettare alle provincie. Il pedaggio, a parer mio, è un diritto, non già accordato alle finanze od ai concessionari padroni delle strade, ma inerente alla strada ed ammesso per la costruzione e la manutenzione della medesima. Ora, io dico, se questo è un diritto reale, qualora si fosse trattato di alienazione senza alcuna eccezione o riserva, certamente il compratore della strada o delle opere aveva per necessaria conseguenza il diritto competente alla cosa, che segue sempre il possessore di essa. L'acquisitore, dunque, di un ponte avrebbe, in forza del solo suo contratto di acquisto, sia l'obbligo di conservare e di mantenere, sia il diritto di percepire gli utili per la conservazione dell'opera stessa.

Ciò premesso, finchè il legislatore si limita a dichiarare il carattere di una strada, io credo che sia ne' suoi confini; ma che il legislatore poi voglia non solamente dichiarare provinciale una strada, ma togliere i diritti che possono esserle inerenti, io credo che entra nelle attribuzioni particolari ai proprietari.

Dal momento che la legge dichiara provinciale una strada che prima era reale, la provincia subentra in tutti i diritti che aveva lo Stato sulla strada medesima. Ora in questi diritti vi sono necessariamente anche i pedaggi per la sua manutenzione.

Qui mi osserva l'onorevole Mellana essere necessario alla libertà che siano tolti tutti questi pedaggi, ed in questo trova il consenso dell'onorevole signor ministro delle finanze. Io veramente accetto i principii di libertà; ma io dico che appunto per conservare la libertà è necessario che i pesi siano adattati alla possibilità delle provincie. Se si trattasse di un'opera ordinaria, io sono d'accordo che si possono abolire i pe-

daggi, ma quanda si tratta di opere colossali fatte dal Governo, e che si dovrebbero conservare da una provincia, io non vedo come il suo erario possa supplirvi senza oberare gli amministrati.

Ora oberando gli amministrati, si va incontro appunto ai principii di libertà, ed invece di fare semplicemente una legge di classificazione delle strade, che cosa si farebbe? Si farebbe una legge d'imposta a carico di determinate provincie. Ora, io dico, ciascuno deve mantenersi nei suoi confini, e questo è precisamente il primo carattere della libertà.

Io sono d'accordo che in certi determinati casi, e, se è possibile, anche in tutti, devono essere aboliti questi pedaggi; ma da chi? Da chi è in situazione di poter conoscere se vi sia o no questa convenienza. Ora, si lasci alle provincie, le quali debbono esaminare i propri bilanci, il vedere se sia o non il caso di abolirli. Se si trattasse di un peso esorbitante, come sarebbe quello addotto dall'onorevole Mellana, che cioè dovesse nuovamente costruirsi il ponte sulla Sesia, certamente sarebbe impossibile che la provincia potesse ciò fare. A tenore del disposto dell'articolo 19 delle regie patenti 29 marzo 1817, dal momento che la strada è dichiarata provinciale, ne viene che i ponti sulla medesima debbano essere mantenuti a spese dell'erario della provincia. Per la dichiarazione della legge, la divisione di Vercelli avrebbe l'obbligo di mantenere il ponte; ma se viene a rovinare, è obbligata a ricostruirlo in forza della legge stessa dovendo conservarlo.

Io credo dunque che sia essenziale lasciare ciò all'esame delle provincie, e così non vulnerare il principio dei pedaggi. Conseguentemente credo debba adottarsi l'articolo quale fu proposto dalla Commissione.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Cavour G.

CAVOUR G. Io non istimo che si possa opporre al mio emendamento quello che nel foro si dice l'eccezione della cosa giudicata. È vero che la Camera non ammise nè l'emendamento dell'onorevole deputato Sineo, nè quello dell'onorevole Bottone, nè quello dell'onorevole Menabrea, i quali partivano da un pricipio analogo, cioè dal concetto di venire in soccorso delle provincie; ma si vede ogni giorno che, quando un emendamento pare spinto un po' troppo, ed è rigettato, un altro deputato propone un succedaneo, come si direbbe in medicina, e questo viene molte volte adottato dalla Camera: del che nella nostra storia parlamentare abbiamo moltissimi esempi.

Ho già detto che io non ho votato per alcuno di quei tre emendamenti, perchè trovavo che ci allontanavano troppo dallo scopo che si prefigge questa legge; ma fra il togliere tutto il carico dalle finanze, e l'addossarlo tutto alle provincie senza nessun temperamento, vi è molto margine.

Credo pertanto che la questione fosse almeno tale da non poter dare alla Camera la taccia d'incoerenza, se essa volesse ammettere una proposta più ristretta, dopo di avere rigettata la proposizione più ampia.

In quanto a me, sebbene io abbia votato contro quei tre emendamenti, i discorsi degli onorevoli proponenti mi fecero impressione, e non sono arrivato a formulare il mio emendamento, se non perchè l'impressione fattami da quei discorsi, mi indusse a credere che vi era in quelle domande qualche cosa di giusto.

Inoltre osserverò che tra le ragioni, per le quali io, e credo anche vari nostri onorevoli colleghi, abbiamo votato contro quei tre emendamenti, vi era quella che la Commissione proponeva alcune cose a benefizio delle provincie negli articoli 6 e 7, ed aveva nella sua relazione accennato il desiderio che si ripristinasse nel bilancio dello Stato la somma di 400 mila lire per sussidi alle strade provinciali, in sollievo degli erari delle provincie.

Ora, questa mia proposta è appunto l'attuazione del voto della Commissione. Si sa che finora in bilancio erano portate annualmente 400 mila lire per sussidio alle strade provinciali; quest'anno però, attesa la strettezza delle nostre finanze, questa somma è stata ridotta a 200 mila lire, ma se imponiamo alle provincie un nuovo onere, che è stato calcolato a 700,000 lire, non sarebbe poi giusto di aumentare di qualche cosa queste 250,000 lire?

Il mio emendamento, come dissi, avrebbe per iscopo di attuare il voto della Commissione, e di prendere in questa legge stessa una specie d'impegno morale di effettuarlo. Siccome però non voglio complicare questa discussione, la quale è già stata forse troppo protratta, e siccome le ragioni in favore delle provincie sono state, molto meglio di quello che io potrei farlo, esposte in occasione di altri emendamenti, dichiaro perciò che subordino il mio emendamento al caso in cui si rigettassero gli articoli 6 e 7 della Commissione; se questi articoli sono accettati, il mio emendamento non ha più scopo, ed ove segua tale accettazione, lo ritiro sin d'ora; ma se la Camera rigetta gli articoli 6 e 7 della Commissione, allora pregherei il signor presidente di mettere ai voti il mio emendamento, come un rimedio alla dura condizione che si fa a molte provincie.

SINEO. Seguendo l'esempio dell'onorevole proponente, aspetterò a spiegare il mio avviso sopra di quell'emendamento, quando credesse di insistere su di esso, visto l'esito degli emendamenti della Commissione.

Io aveva domandata la parola, acciocchè non passasse senza osservazione la proposta dell'onorevole Ara, la quale può essere soggetta a gravi dubbi, e potrebbe anche pregiudicare l'erario nazionale.

È una questione che si è parimente presentata in Francia, allorchè, in seguito al decreto 7 dicembre 1811, alcune strade, che prima erano considerate come nazionali, diventarono dipartimentali. Si fece la controversia, se il dipartimento avesse acquistato la proprietà di queste strade, e si decise pel no.

Questa questione non vorrei che venisse ora da noi pregiudicata colla proposizione dell'onorevole Ara, che considera questa legge come una cessione assoluta della proprietà delle strade alle provincie. Io non vi veggo siffatta cessione; sembra a me che questa legge faccia ciò che ha fatto il decreto imperiale del 1811, vale a dire conceda alle provincie l'uso di queste strade, e nulla più, col carico della loro manutenzione, uso che potrà lo Stato ripigliare quando lo crederà conveniente.

Considerando la cosa sotto questo aspetto, si semplifica anche la questione *dei ponti*. Se il Governo ritiene la proprietà dei ponti, naturalmente il pedaggio appartenendo al proprietario, sarà del Governo. Noi abbiamo avuto, e forse abbiamo ancora dei ponti che sono di proprietà privata, di cui il pedaggio è percetto dai proprietari.

Quanto poi alla convenienza di sopprimere questi pedaggi, cotesta è una gravissima questione.

Vi sono uomini assai avanzati nelle idee liberali che tuttavia non credono conveniente di abolire questi pedaggi per la ragione che fanno sopportare il peso delle strade da coloro che ne approfittano, e citerò in esempio un nostro collega, di cui fu giustamente deplorata l'immatura perdita, l'egregio deputato di Savigliano, di Santa Rosa, il quale, essendo membro del Consiglio provinciale di Saluzzo, sostenne con molta energia ed insistenza che si dovessero mantenere i pedaggi sulle strade provinciali; la di lui opinione non prevalse, essendovi un contrario andazzo nel paese.

Non mi pare tuttavia opportuno nelle presenti circostanze di sollevare simile quistione.

Si tratta ora unicamente di vedere se i pedaggi saranno percetti dalle provincie alle quali si concede l'uso di queste strade, oppure se continueranno ad essere riscossi dal Governo, proprietario sempre degli edifizi, chè edifizi sono pure i ponti.

Pei motivi che ho svolti, e che vennero ricordati dall'onorevole Gustavo di Cavour, inclinerei di buon grado ad accordare questo favore alle provincie, che credo troppo sopraccaricate dalla forzata manutenzione di queste strade, ma mi trattiene un riflesso. Vi è un punto sul quale mi è forza dissentire dalla Commissione, pel desiderio che ho che tutti i contribuenti sieno trattati con perfetta eguaglianza.

Abbiamo strade reali munite di ponti che hanno costato somme ragguardevoli, e sopra i quali non v'è pedaggio; alle provincie che dovranno mantenere queste strade, diventate che sieno strade provinciali, nulla possiamo concedere, nulla concediamo, tranne il peso della manutenzione di tutta la linea, mentre poco o nessun carico s'impone alle provincie che potranno riscuotere pedaggi, giacchè questi pareggiano almeno in gran parte le spese.

Non posso assentire a questa diversità di trattamento, e siccome desidererei entrare nel sistema della Commissione, così avrei voluto che essa fosse stata in grado di proporre un mezzo termine, atto a conciliare la giustizia che dobbiamo a tutti i contribuenti, col desiderio di alleviare i contribuenti medesimi.

Quantunque io riconosca che il principio che dettò l'articolo 6 della Commissione sia lo stesso che ha informato l'articolo 7, io non vedo però che le due disposizioni siano strettamente connesse: io credo che bisogna riservare piena libertà di votare secondochè credesi sull'articolo 7, dopochè avremo deciso sulla sorte dell'articolo 6; come ho detto, mi riservo di parlare sopra l'emendamento dell'onorevole Di Cavour G., quando sia deciso questo punto preliminare.

ARA. L'onorevole Sineo suppone che nel classificare tra le strade provinciali quelle attualmente reali, non si dia che l'uso alle provincie, e non la proprietà, la quale sia riservata allo Stato.

Egli dice che questa fu una questione discussa in Francia, ed in tale senso definita, e che al momento non sarebbe opportuno di trattarla nella discussione della presente legge. Sebbene io non divida il parere dell'onorevole preopinante ad un tale riguardo, non ostante l'esempio addotto della Francia, tuttavia non ho alcuna difficoltà che si lasci per ora intatta la questione di proprietà delle strade che si dichiarano provinciali; ma mi permetto solo di fare questo dilemma: o i ponti continuano ad essere di spettanza del Governo, ed in allora io non vedo perchè la manutenzione debba essere a carico di un terzo, e così delle provincie; o i ponti sono di spettanza delle provincie, ed allora è razionale che esse ne abbiano la manutenzione.

La legge non dice se i ponti sulle strade provinciali siano a carico delle provincie o dello Stato: non facendo questa spiegazione, dal momento che si facessero strade provinciali, si dovrebbe necessariamente seguitare la legge comune, cioè la manutenzione a carico delle provincie; ma se si vuole riservare la proprietà di un ponte, il proprietario ha l'obbligo di mantenerlo e di conservarlo.

In questa circostanza, anche lasciando intatta la questione, io ritengo che non si possa a meno di adottare l'articolo sesto della Commissione. (*Ai voti!*)

PRESIDENTE. Metterò dunque ai voti l'articolo sesto:

« I pedaggi stabiliti sopra alcune di dette strade spetteranno alle provincie che avranno l'obbligo della manutenzione delle medesime. »

Viene quindi l'emendamento Mellana, che direbbe:

« I pedaggi stabiliti pei passi delle montagne spetteranno alle provincie che, ecc. »

Poscia l'emendamento Cavallini.

MELLANA. Stantechè l'emendamento Cavallini comprenderebbe anche i passi delle montagne, mi pare che dovrebbe essere messo ai voti per il primo riservando il mio pel caso che non fosse accolto l'emendamento del deputato Cavallini.

È vero che potrà dire il signor presidente: ma chi non vorrà l'emendamento Cavallini, non voterà l'articolo.

Ma intanto alcuno potrebbe non votare il mio, inquantochè aspetterebbe a votare quello del deputato Cavallini; in questa incertezza potrebbe sortire il trionfo dell'articolo della Commissione.

PRESIDENTE. Per compiacere il deputato Mellana metterò prima ai voti l'emendamento del deputato Cavallini.

SINEO. Domando la parola.

Debbo dichiarare che, mentre sono disposto a votare l'emendamento Mellana, non posso votare l'emendamento Cavallini, perchè non vedo come certe provincie potrebbero far fronte alle riparazioni continue e gravissime di alcuni passi alpestri.

PRESIDENTE. Metto dunque ai voti la soppressione dell'articolo sesto, proposta dal deputato Cavallini.

(Non è approvata.)

Metto ai voti l'emendamento proposto dal deputato Mellana.

(Non è approvato.)

Metto ai voti l'articolo sesto della Commissione.

(Dopo prova e controprova è ammesso.)

« Art. 7. Per l'effetto della suddetta manutenzione, potranno le provincie interessate essere costituite in consorzio.

« La circoscrizione di questi consorzi e di ogni altro che verrà costituito tra diverse provincie per opere stradali, non che le quote proporzionali di cui ciascuna provincia verrà caricata, saranno definitivamente determinate per decreto reale, sentiti i Consigli provinciali, il Congresso permanente d'acque e strade ed il Consiglio di Stato. »

Il deputato Marco ha facoltà di parlare.

MARCO. Mi pare che relativamente a quest'articolo si possa proporre la questione pregiudiziale, perocchè si verrebbe a costituire consorzi fra chi non è investito dalla legge della qualità di poterli formare. Secondo la legge che governa attualmente i comuni e le divisioni, le provincie hanno un'esistenza subordinata a quella delle divisioni e non sono considerate come enti morali; quindi non hanno quella personalità voluta dalla legge per istabilire consorzi. Per conseguenza finchè rimane intatta la legge che regola le amministrazioni comunale e divisionale, non si può conferire alle provincie una prerogativa la quale mancherebbe di base e di soggetto per poter essere esercitata.

Ora, siccome la Commissione con quest'articolo verrebbe a costituire un consorzio che non potrebbe effettuarsi per le ragioni sopra dette, così io propongo intorno ad esso la questione pregiudiziale.

Io non voglio, per ora, entrare nella questione dei consorzi, quali verrebbero stabiliti dalla Commissione; è una materia questa che può essere considerata sotto molti aspetti e può dare luogo ad ampie discussioni; io mi preoccupo solo di questo che, approvando l'articolo, si conferirebbe alle provincie la facoltà di formare consorzi, mentre non hanno dalla legge fondamentale l'abilità a farli, perchè destituite di personalità, condizione *sine qua non* per formarli.

Nè mi move la ragione addotta dall'onorevole Pernati, il quale da un fatto anteriore alla legge vorrebbe cavare un argomento per introdurre in quest'articolo una disposizione concernente i consorzi delle provincie. Una volta le provincie avevano la capacità di farli; se alcuni di questi continuano ad esistere anche dopo la promulgazione della legge attuale, non vogliono più essere considerati come consorzi tra provincia e provincia, bensì tra divisione e divisione. La divisione è già essa stessa un consorzio di provincie. Queste hanno la facoltà di proporre, quella invece delibera; fuori della divisione la provincia non esiste più; dunque non può nemmanco far consorzi.

Per conseguenza, finchè sussiste la legge fondamentale dei comuni e delle divisioni, la quale nega alle provincie la capacità di fare consorzi, perchè non le riconosce come enti morali; e dal momento che con questo progetto di legge non si vuole toccare per nulla a quella, io credo si debba passare oltre, e propongo, come già ebbi l'onore di dire, la questione pregiudiziale.

DEFORESTA, *relatore*. La Camera avendo ammesso l'articolo 6, non è più possibile che si rigetti intieramente l'articolo 7, perchè esso contiene l'applicazione delle disposizioni contenute nell'articolo 6; però le osservazioni fatte dall'onorevole signor ministro possono rendere necessario di concepirlo in altri termini, onde non abbia tutta l'ampiezza che gli si era data, coordinandolo coll'articolo 5.

Io pregherei quindi la Camera di rimandare quest'articolo alla Commissione.

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici*. Io convengo pienamente col signor relatore, appunto perchè, mentre credo necessario stabilire consorzi per la distribuzione dei prodotti dei pedaggi, non credo conveniente istituirli per la manutenzione delle strade.

PRESIDENTE. Ponge ai voti il rinvio dell'articolo 7 alla Commissione.

(È approvato.)

Viene ora un articolo proposto dall'onorevole Demarchi; è così concepito:

« In avvenire, occorrendo di creare nuove linee di strade nazionali, la proposizione ne sarà fatta con apposito progetto di legge per caduna di esse, collocandole in una speciale categoria, cioè dichiarandole a carico in parte delle provincie che percorreranno e in parte dello Stato, in quelle proporzioni che le diverse circostanze dei casi richiederanno. »

L'onorevole Demarchi ha la parola per isviluppare la sua proposta.

DEMARCHI. Non ostante che la sorte toccata a parecchi emendamenti già proposti mi faccia credere che il mio non avrà un esito più felice, stimo debito mio d'insistere perchè sia messo ai voti, essendo persuaso che col sistema del Ministero, ancorchè più desiderabile che quello della Commissione, gli oneri e i vantaggi sono compartiti fra le provincie, non solamente con ineguaglianza, ma non senza qualche ingiustizia.

La conclusione del mio ragionamento de' giorni addietro era divisa in due parti. La prima riguardava l'eliminazione dalla categoria delle strade reali di quelle strade che sono parallele alle ferrovie, e a questo si è ora provveduto con gli articoli sin qui votati. L'altra tendeva a far dichiarare *provinciali* tutte le rimanenti strade reali, e a non permettere che se ne creassero delle nuove, salvo a concedere quei sussidi che ne' casi speciali si richiedessero nell'apertura di qualche grande arteria stradale.

Ma nel timore che questo sistema non fosse adottato, siccome troppo contrario al presente, perchè non si sogliono fare grandi passi ad un tratto, io proponeva sussidiariamente che, riconoscendosi la necessità di creare qualche nuova linea di strada nazionale, questo si facesse per legge speciale, e sul principio messo innanzi dal Ministero, di un concorso delle provincie e dello Stato nella spesa da farsi. Quindi io restringeva la mia proposizione siccome viene formolata nell'articolo ottavo che ho presentato per emendamento alla legge, e di cui il signor presidente ha dato or ora lettura.

Non ripeterò le ragioni che ho già addotte, le quali, a mio credere, dimostrarono come non si possa provvedere con equità agli interessi delle singole provincie, se non mettendole tutte nella medesima situazione; dirò bensì che gli stessi molteplici emendamenti proposti da varie parti, per la creazione di nuove strade, a favore di una o di un'altra provincia, provano siccome noi non possiamo uscire dal grave imbarazzo nel quale ci pone questa legge, se non determinando di rimandare a nuovo esame tutte queste proposizioni, e di provvedere poi separatamente a ciascun caso.

L'articolo che io propongo stabilisce sin d'ora il principio del concorso delle provincie e dello Stato nelle nuove strade reali che necessariamente fossero da crearsi, e per le quote che le circostanze richiederanno; e sotto questo aspetto, la mia proposizione non si confonde con quella già formolata nei giorni addietro dall' onorevole Mellana, il quale avrebbe voluto fare una legge a parte di tutto ciò che rimane a votarsi.

Secondo il mio emendamento si determinerebbe che la Camera provvederà sulle proposizioni speciali di strade, che le saranno sottoposte dal Governo, e questa ne sarà la conseguenza che provvedendosi con maggior maturità di esame su ciascun caso particolare, e sulla presentazione di tutti i piani, e di tutti i documenti opportuni, il voto del Parlamento acquisterà maggiore indipendenza ed importanza, allontanandosi ogni sospetto che siamo dominati da interessi provinciali, e indotti ad accettare l'una o l'altra strada in linea di transazione.

Non mi dilungherò maggiormente per non ripetere ciò che ho già lungamente esposto, e che non potrei esprimere più chiaramente e con maggior evidenza, massimamente dopo le ragioni svolte dall'onorevole Depretis; e lascio senza più che la Camera decida se voglia o no adottare il mio sistema, o preferisca d'ingolfarsi sin d'ora nel *mare magnum* delle proposizioni fatte dal Ministero, dalla Commissione, e da molti deputati, vincolando a un tratto il paese ad una spesa di nove milioni, nelle gravi strettezze in cui si trovano pur troppo le finanze dello Stato, e quando appunto si aspettano da noi le maggiori economie.

PRESIDENTE. Domando se è appoggiata la proposizione del deputato Demarchi.

(È appoggiata.)

Il ministro dei lavori pubblici ha la parola.

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici*. Il Ministero non potrebbe accettare la proposizione sospensiva dell' onorevole Demarchi, appunto per alcuni degli argomenti che egli ha addotti, fra cui il più essenziale è la gran quantità di domande che vengono fatte per la costruzione di nuove strade reali in aggiunta a quelle state proposte o dal Ministero o dalla Commissione.

Il gran numero di emendamenti sinora proposti, dimostra che se noi ci dipartiamo da norme positive e sicure, susciteremo tante discussioni da non poter più venire a conclusione di sorta; non capisco diffatti come l'onorevole Demar-

chi possa credere che, prendendo ad esame tutte le nuove proposizioni, si otterrà maggior luce su questa materia.

Io non negherò che molti fra gli emendamenti che sono stati proposti siano appoggiati a buoni argomenti di un interesse più o meno esteso; ma quello che a me pare fuori di contestazione si è che le linee proposte dal Governo hanno, su tutte quelle che possono eseguirsi a spese comuni delle provincie e dello Stato, un' importanza di gran lunga maggiore. Il Ministero dunque tien ferme le sue proposte e rifiuta le altre.

Del resto egli è certo poi che se si entra a discutere il merito di tutte le nuove proposte, bisognerà rimandare il progetto alla Commissione perchè esamini se e quale fra le medesime sia da preferirsi, e quindi resta sospesa la discussione della legge per un tempo indeterminato; frattanto, siccome una parte di essa, cioè quella che solleva l'erario dalle spese di manutenzione di certe strade è stata adottata, potrebbe succedere che non approvandosi il progetto in tutte le altre sue disposizioni correlative al principio già adottato, non si riesca in conclusione che a sollevare l'erario, e ad aggravare le provincie senza procurare al paese un adeguato compenso, e senza supplire colle economie fatte a bisogni evidentemente dimostrati.

Io perciò credo che se la Camera vuole realmente adottare un partito definitivo, assicurando la sorte delle provincie, e specialmente di quelle che hanno bisogni più urgenti, e che toccano all' interesse generale del paese, credo, dico, che essa debba continuare nell'esame delle proposte fatte dal Ministero ed adottate in massima parte dalla Commissione, la quale colle ultime sue dichiarazioni mostrò non rifiutarsi di accettare ancora la proposta del Governo che ciascun centro di provincia debba essere unito alla rete generale delle strade ordinarie o delle ferrate con un tronco proprio di strada reale.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Mellana.

MELLANA. L' onorevole signor ministro dei lavori pubblici combatteva l'emendamento dell'onorevole Demarchi con una ragione che, mi si permetta di dirlo, sa molto dell'amor proprio e di giudizio esclusivo del proprio merito. Egli diceva: la prova addotta dall' onorevole Demarchi di tante domande sottoposte alla Camera vi indica che dovete votare solamente i progetti buoni, perfetti, positivi, cioè quelli che io vi ho proposti. Ma almeno, per venir a dire ai deputati che le loro proposte sono effimere, hanno poco merito, ma che bisogna restringersi a votare il suo progetto, avrebbe almeno dovuto presentare quello che poteva soltanto fare il Governo, vale a dire dei progetti compiuti, quali li ha sempre desiderati e pretesi giustamente la Camera prima di stanziare delle somme. Ma si è già detto ampiamente nella discussione generale che questi progetti presentati dal Governo non sono che preliminari, che non vi sono studi perfetti e compiuti.

Lo dice la relazione stessa del signor ministro, dove trovo sempre a fianco delle spese la parola *presuntiva*. Ma v'ha di più: si tratta di spese per le quali si dovrà domandare il concorso obbligatorio pella metà alle provincie e alle divisioni. Ora, io chiedo se annessa alla domanda vi sia la votazione dei Consigli provinciali e divisionali i quali devono assolutamente essere interpellati prima di mettere un onere a loro carico. Se io non ho votato, ma ho detto che vi era una ragione speciale perchè si potessero classificare fra le provinciali delle stade nazionali, e porle a carico delle provincie medesime stante l'eccezionalità del caso, che si costrussero strade ferrate parallele ad esse, non veggo però ragione per cui si debbano fare nuove strade metà a carico delle provincie senza il preventivo assenso delle provincie stesse.

Anche il beneficio non si può fare insciente colui che, non solo deve ricevere il beneficio, ma che deve concorrere per ottenere il beneficio stesso.

Il Ministero dunque per sostenere che i suoi soli progetti sono i buoni ed i perfetti, e che la Camera deve passar sopra a tutti quelli presentati dai vari deputati, doveva aver compiuto a queste cose, di darci cioè la relazione esatta delle deliberazioni in proposito dei Consigli divisionali e provinciali a questa legge interessati, e di darci gli studi non di massima, ma perfetti.

Io non comprendo poi come il Governo rifugga dall'accettare l' emendamento Demarchi, che è quello che toglierà non solo in oggi ma per l'avvenire eziandio tutti i dissidi. L'emendamento Demarchi è essenzialmente ministeriale, in quanto che toglie l'iniziativa al Parlamento.

Quando si dice che *si faranno le strade con tanti progetti speciali*, vuol dire che, se domani il Governo vi presenterà un progetto per la strada di Aosta, bisognerà discuterlo. Nessuno in questa Camera negherà, non dirò il favore, ma questo diritto ai nostri colleghi della provincia di Aosta; ma la Camera non potrà più presentare verun altro progetto, perchè, salvo errore, l'*emendamento* è espresso in modo, che il solo Ministero sarà in posizione di presentarne. Il solo Ministero ha i mezzi di convocare per le loro opportune deliberazioni, in merito ai progetti da lui fatti, i Consigli provinciali e divisionali, essendo esso il solo che ha tutti i mezzi, perchè ha gli impiegati per formare dei disegni compiuti che possano essere accettati dalla Camera. La Camera dunque vede che l' emendamento Demarchi concede molto al Ministero, ed io quindi non veggo la ragione per cui il Ministero possa rifiutarsi di aderire al medesimo.

Vi sarebbe una ragione del rifiuto ministeriale, se il signor ministro avesse il coraggio di fare per tante determinate strade la domanda di un credito di 6 od 8 milioni. Ma esso non domanda, per ora, che 300 mila lire.

Ora, per ispendere questa lieve somma, non è il caso che valga cotanto la ragione di dar lavoro, da violare il principio di non concedere se non se i fondi per lavori di cui vi sieno gli studi compiuti. Perchè negare alla Camera maggiori e più definitivi studi? Non vi trovo ragione.

Dunque, adottato anche l' articolo Demarchi, il Ministero in questa medesima Sessione può fare la domanda per una di queste strade: ed ecco spese le 300 mila lire, ecco consumato il beneficio per nuovi e più perfetti studi da presentare alla deliberazione del Parlamento.

L'onorevole ministro soggiungeva: se voi accettate l'emendamento Demarchi, non farete niente per la seconda parte di questo progetto di legge, avete votato la prima parte, avete votato l' aggravio per alcune provincie, ed ora neghereste di far sentire il beneficio che ne è ridondato alle finanze dello Stato o ad altre provincie?

Ma io vorrei che il Ministero si mettesse una volta d'accordo. L' onorevole presidente del Consiglio ha ripetuto più volte quello che abbiamo anche ripetuto noi, che cioè si sono tolte dalla classe di strade nazionali quelle cui lateralmente corre una strada ferrata, e si sono classificate fra le provinciali, perchè sono cessati i motivi per lasciarle nel novero delle strade nazionali. Ora, non intendo perchè il signor ministro dei lavori pubblici voglia continuamente connettere queste due idee, e far credere che noi abbiamo posto un aggravio alle provincie: a quelle provincie che hanno avuto il beneficio di vedersi costrutte dallo Stato, e le strade ora provinciali e lateralmente le strade ferrate.

Il signor ministro ha ben detto che questo progetto di legge

per la prima parte ci era ingiunto dal voto del Parlamento, ma il voto del Parlamento non gli ha ingiunto di far male. Abbiamo domandato e domandiamo un atto di giustizia: questo atto di giustizia è compiuto colla votazione degli articoli dalla Camera adottati, e non veggo alcuna ragione perchè si ammetta la seconda parte.

D' altronde, se s' intende far sentire questo beneficio alle provincie, la proposta Demarchi ce ne presenta, come io diceva testè, tutti i mezzi; essa apre l'adito a tanti progetti speciali, e così viene eliminato il diluvio d'emendamenti che un progetto così generale doveva far nascere.

Se si trattasse d' una legge speciale, chiunque la potrebbe votare aspettando il giorno della giustizia per le altre provincie. Ma trattandosi d'una legge generale che debbe avere una lunga durata, come si potranno far tacere i giusti riclami di coloro che vedono i loro diritti manomessi con questa legge? E qui ripeterò quello che già ieri accennava, che, quando si trattasse d' un solo progetto, le provincie potrebbero tacere, ma trattandosi d' un progetto così generale, come si potranno far tacere i reclami giustissimi di quelle provincie che, avendo dovuto coi soli loro mezzi costrurre tutta la rete delle loro strade provinciali, e avendo dovuto concorrere alla costruzione di quelle che già una volta erano nazionali, oggi senza partecipare ad alcun benefizio sono chiamate a concorrere alla costruzione di altre? Il principio di giustizia di cui ho discorso, dovrebbe, parmi, stare a cuore al Ministero, se veramente si preoccupa non dell' amore per alcun proprio progetto, ma dell'interesse generale delle provincie; io ripeto adunque che, ancorchè l'emendamento Demarchi dia un' arma un po' troppo favorevole, pericolosa pel Governo, inquantochè darebbe quasi esclusivamente ad esso l' iniziativa in avvenire per la costruzione di nuove strade, tanto è il desiderio che io sento che la Camera sorta dal laberinto in cui la pose questo progetto di legge, al fine di togliere dei dissidii che potranno nascere nel paese dietro la votazione di questa legge, giacchè l' emendamento Demarchi lascia ancora la speranza a queste provincie che si rimedi a queste ingiustizie (giacchè secondo il progetto vi sono provincie che per un tempo indefinito sono condannate ad un ingiusto trattamento), le quali daranno luogo a riclami ben più gravi di quelli a cui vuol impor silenzio il signor ministro, ciò malgrado, e per le suddette considerazioni, io voto per l'emendamento Demarchi.

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici*. Per verità non mi sembra che nelle parole da me dette trasparisca l'espressione di una orgogliosa pretesa di superiorità della mia opinione sopra quella degli onorevoli deputati che presentarono vari emendamenti. Io dissi che ritengo essere fuori di contesa che le linee di strada da me proposte sono le più importanti nell'interesse generale e sono quelle che meglio soddisfano ai bisogni delle provincie che attraversano. Non per questo io pretendo che si abbia a rifiutare la discussione di tutti questi emendamenti; solo mi riservo di esporre i motivi per i quali, a mio avviso, non possano essere adottati.

Soggiungerò ancora essere mio convincimento che se ciascuno di voi, o signori, ha il diritto di esporre la propria opinione e cercare di farla prevalere su quella degli altri (come crede la sua prevalente a tutte il deputato Mellana); questo diritto credo di averlo quanto meno anch' io! (*Ilarità*) dacchè ritengo che la mia opinione sia fondata su tali argomenti da meritare la vostra approvazione; senza del che avrei avuto torto di presentare questo progetto di legge alla vostra sanzione.

Quanto poi al rimprovero che l'onorevole Mellana fa al ministro di avere presentato un progetto di legge vago, non corredato dei necessari studi tecnici, mi permetta dirgli che tale rimprovero non può essere mosso da altro se non che dal non avere egli esaminate a fondo e col solito suo criterio le proposizioni del Ministero.

Se egli le avesse ben ponderate, avrebbe visto che il Ministero ha dichiarato che per le principali fra le opere che egli propone, sono allestiti i progetti definitivi già esaminati ed approvati dal Congresso permanente; tra gli altri citerò questi: il tronco di strada che va da Donnaz al Colle di Bard, che è il più difficile di tutti i tronchi della strada di Val d'Aosta, la quale nel resto del suo percorso è già fin d'ora carreggiabile; per questo tronco evvi un progetto definitivo che, esaminato, fu in qualche parte rettificato; quindi, concertato col Ministero della guerra, venne di bel nuovo modificato in base delle osservazioni dal medesimo fatte, e finalmente fu approvato dal Congresso permanente. Lo stesso dicasi del progetto del tronco di strada di Lesegno, che è pure già approvato, dopo avere subìto ogni più maturo esame. Lo stesso del progetto della Valle di Stura; lo stesso del progetto della strada lacuale, di cui è già appaltato il primo tronco.

Vede adunque che i principali progetti delle nuove strade proposte si trovano in pronto.

Dirò ancori che per la linea da Nizza a Savona, quale è stata proposta dal Governo, esistono progetti allestiti per varie opere, le quali non richiedono che l'assegno dei fondi per essere eseguite, e citerò, fra le altre, il ponte sull'Arma.

Inoltre l'onorevole Mellana non ha badato a quanto si dispose all'articolo 13 del presente progetto di legge, che cioè il Ministero avrebbe presentati questi progetti all'approvazione del Parlamento con leggi speciali quando si tratterà d'inscrivere nei bilanci gli assegni occorrenti.

Il desiderio adunque che egli esprime era stato già prevenuto dal Governo. La legge poi che si discute a che mira? A fare definitivamente dichiarare strade reali quelle linee che il Governo vi propone appunto allo scopo che con apposita legge sieno eliminate infinite domande ed assicurate ad un tempo le provincie più bisognose, non che il paese che sente l'importanza di estendere le sue comunicazioni, che queste strade saranno finalmente eseguite e la relativa spesa sarà per metà a carico dello Stato e per metà a carico delle divisioni.

Ecco l'argomento essenzialissimo per il quale io non credo che la proposta Demarchi possa essere adottata, ecco perchè non credo che sussista l'appunto che il Ministero sia venuto a farvi proposizioni non maturate, vaghe, mentre, come dissi, i progetti per le opere più rilevanti sono pronti, esaminati, approvati; e se per altre minori opere non sono ancora allestiti, lo saranno presto, e quindi presentati al Parlamento, non già perchè sia dichiarato che le linee a cui quelle opere serviranno saranno strade reali, mentre ciò è appunto quanto domando alla Camera che si faccia col presente progetto di legge, ma perchè il Parlamento, approvandoli, voglia accordare in conseguenza gli assegni dei fondi necessari per eseguirli.

Dopo queste spiegazioni, spero che la Camera sarà convinta che le proposizioni del Ministero non sono così dispotiche nè così prepotenti, meno ancora tanto vaghe ed incerte, come venne allegando l'onorevole Mellana, e che la di lui proposta, conforme a quella dell'onorevole Demarchi, non farebbe che rendere impossibile tutto quel bene che si spera d'ottenere dalla prima parte di questa legge, che fornisce al Governo i mezzi di sopperire ad altre spese utilissime senza aggravare l'erario.

PRESIDENTE. La parola spetta al signor relatore.

DEFORESTA, *relatore.* Dopo quanto ha detto la Commissione nel suo rapporto, dopo la critica che essa vi faceva dell'uguale sistema praticato in altri paesi, non avrebbe neppure più bisogno di dichiarare che si oppone con tutte le sue forze all'articolo che propone l'onorevole Demarchi. Essa crede questo sistema impolitico e di pericolose conseguenze pel nostro sistema parlamentare. Se si adottasse tale sistema di classificazione delle strade reali, io lo dico, senza fare nessuna allusione presente nè futura, vi sarebbe a temere che le proposte di nuove classificazioni di strade reali abbondassero, principalmente al fine della Legislatura ed in occasione della convocazione di collegi elettorali.

Non dirò di più; la Camera mi comprende, e spero che essa rigetterà l'aggiunta dell'onorevole Demarchi.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Mellana.

MELLANA. Io aveva domandato la parola per rispondere a due questioni di fatto addotte dal signor ministro; me ne varrò per rispondere immediatamente alle preoccupazioni del signor relatore, il quale si mostra così tenero pel principio parlamentare. Egli teme che, se non votiamo oggi la legge di generale classificazione delle strade, tal quale ardentemente egli la desidera (lo ha detto egli stesso), il Ministero possa valersi del diritto d'iniziativa per nuove strade al finire di una Legislatura, per fare incetta di voti nell'urna elettorale. Io reputo sia più assai a temersi quest'arma nelle mani del Governo quando gli si danno più ampie facoltà, che non è quella di presentar delle leggi. Sarebbe ben poco avveduto il Ministero, se alla vigilia delle elezioni si valesse di quest'arma; egli bensì, quando saranno decretate tutte le strade bramate dal signor relatore, potrà spingere più le une che le altre. Questo si può temere pel sistema parlamentare, ma non già che in faccia al sole, in pien Parlamento, si vengano a fare le proposte a cui il deputato Deforesta ha accennato. Oh! sia egli sicuro che, se vi fosse un Ministero il quale volesse valersi di un'arma così indegna di uomini liberi, si appiglierebbe non a questo, ma ad altri partiti.

Ciò premesso, replicherò alcune parole relativamente alle due questioni di fatto, che ho sopra accennate. Io soggiunsi che, per presentare un progetto di strade provinciali la cui spesa debba cadere metà a carico delle provincie, occorrevano due cose: 1° presentare al Parlamento le deliberazioni dei corpi interessati i quali dovevano essere sentiti; 2° avere progetti perfetti e compiuti.

Il signor ministro rispose che io non aveva forse ben esaminata le sua relazione. A tale proposito mi permetta il signor ministro di dirgli che, se tale fiata non faccio per avventura simili letture, io ho percorsa questa relazione parola per parola; e se egli lo brama, posso citargli tutte le cifre...

CAVOUR, *presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri e reggente il Ministero delle finanze.* No, per carità! (*Ilarità*)

MELLANA. Io scorgo nella relazione stessa, ed a fianco di pressochè tutte le spese domandate, le parole *spesa presunta*, e quindi non so comprendere come ci si venga a dire che si fecero studi perfetti. Osserverò poi non bastare che l'onorevole ministro dica: vi sono progetti compiuti e perfetti negli scaffali del mio Ministero.

Io l'ho già detto nella discussione generale; la Camera è stata troppo indulgente col ministro dei lavori pubblici in merito alle strade ferrate; quindi egli non capisce tutta la durezza del sistema costituzionale. Lo domandi ai suoi colleghi dell'interno e delle finanze e della guerra, che per ottenere la spesa o di un carcere, o di una fabbrica di tabacchi, o di un quartiere, hanno dovuto presentare alla Camera tutti gli studi, perchè fossero esaminati: ed io non veggo che questi profili sieno stati presentati nè alla Camera nè alla Commissione. Io dubitava che la Commissione non avesse fatto cenno di aver esaminati questi studi, ma che infatti gli avesse esaminati, e massime che nel seno della Commissione vi era un ingegnere, doveva tanto più farseli presentare; ma, a mia richiesta, il relatore ha risposto che la Commissione non aveva neppure creduto di chiederli.

Ora io dico che questo principio fu già adottato; e mi ricordo di una discussione gravissima sostenuta dall'ex-deputato Buffa appunto in una simile questione, e la Camera ha sempre sostenuto che essa non poteva passare a votazione di spese senza avere questi studi.

Ma soggiunge il signor ministro quello che aveva già detto nella discussione generale: se io non ho sottoposto al giudizio della Camera e della Commissione questi studi, me li sono conservati negli scaffali e li presenterò quando si tratterà di stanziare nei bilanci le somme necessarie. Io ripeto però che, una volta che avremo votate le strade, qualunque sia la somma che richieggono, dovremo accettarla, perchè questo è un contratto fatto in queste provincie.

La Camera prima di sobbarcarsi in una spesa, deve sapere quale somma si richiederà.

E qui, conchiudendo, mi rivolgo ancora al signor relatore e gli ripeto che il suo amore pel sistema parlamentare, che noi tutti dividiamo, si li dovrebbe far comprendere che l'arma che esso teme di dare al Governo, si troverà in modo più pericoloso affidata colla presente legge, giacchè con questa si lega la Camera alle spese, ma l'opportunità di farle sarà lasciata al Ministero; ed ecco che gli si lascia l'arma la più pericolosa, quella che esso tanto teme, il che non può mai avvenire nella proposta dell'onorevole Demarchi, inquantochè esso dice: voi Governo, tuttavolta che vi risulterà dagli studi che una strada merita di essere classificata fra le nazionali, presenterete un progetto compiuto, e su questo solo delibererà il Parlamento, semprechè prima abbia ottenuto il consenso delle provincie interessate, il che è indispensabile, secondo la nostra legge comunale, e secondo il principio elettivo.

Insisto quindi perchè la Camera voglia adottare l'emendamento dell'onorevole Demarchi, il quale non toglie nulla a quel principio politico, che tanto predomina il signor presidente del Consiglio, di dare cioè a giusti reclami una soddisfazione.

Ora, secondo l'emendamento proposto dall'onorevole deputato Demarchi, può il Ministero già fin d'ora indicare qual è la strada a cui vuole dare la preferenza, e può fra pochi giorni presentare gli studi perfetti per altre strade; così la Camera non si sarà ingolfata in una cosa quando non ne conosce tutte le conseguenze.

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici.* Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici.* Osservo all'onorevole deputato Mellana, che non è nella relazione che io abbia preso incidentalmente la riserva di presentare i progetti, è una disposizione positiva che ho inserto nel progetto di legge. Legga l'articolo 13.

MELLANA. L'ho letto.

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici.* L'articolo 13 dice:

« Le somme a carico dello Stato da applicarsi annualmente alle opere di nuova costruzione, o sistemazione di tronchi di

strade dichiarate reali dalla presente legge, saranno determinate prendendo norma dal grado d'importanza delle varie strade relativamente al sistema generale delle comunicazioni, o dall'importanza maggiore o minore dei vari tronchi da sistemarsi rispetto alla medesima strada, cui i tronchi stessi appartengono.

« Queste somme saranno accordate con una legga speciale, e verranno iscritte strada per strada in apposite categorie del bilancio dei lavori pubblici per l'anno corrispondente. »

Che cosa dunque chiedo io presentemente? Chiedo che sieno positivamente determinate alcune linee di strade reali. Quando si faranno, anno per anno, gli assegni speciali pei bilanci, allora presenterò i progetti alla Commissione che dovrà esaminarli. Con questa legge inoltre, determinate le linee, chieggo un primo assegno per quelle di cui s'intraprenderà la costruzione fin dall'anno 1856. Nè io veggo come in ciò siavi alcunchè di arbitrario, o che faccia sorgere timore che il Governo abusi della sua influenza, per ottenere favori da questa o da quella provincia, nè che sianvi motivi ad altri sospetti, a cui egli accennava, ed a cui non credo punto che accennasse la Commissione, perchè parmi che essa avvertisse solo al pericolo di mettere in discussione gl'interessi materiali del paese, e a suscitare questioni sopra questioni, senza che si possa venir mai a conclusioni, e, quel che è meglio, a fatti; pericolo che l'abbiamo veduto verificarsi in altri paesi, e che sappiamo quanto nell'opinione delle popolazioni abbia pregiudicato al regime parlamentare. Lo dico francamente: se avvi pretesto specioso di cui si valgano i nemici del sistema parlamentare è quello che, abusando del sistema medesimo, si discutono all'infinito tutti i provvedimenti che riguardano gl'interessi materiali, senza venir mai a conclusione, perchè non si batte la strada più semplice e più positiva.

Ora, questa strada ve l'addita il Governo; ei propone di decidere, di determinare risolutamente quali linee principali dello Stato debbano essere preferite, e a quali si debbano in conseguenza applicare quelle economie che il Governo otterrà, determinando che le strade parallele alle strade ferrate sono a carico delle provincie. Non veggo poi che per ciò sia necessario d'interrogare i Consigli provinciali e divisionali; non veggo perchè per quella parte della legge che addossa loro un nuovo carico, l'onorevole Mellana, a motivo che ha proposto egli stesso questo provvedimento, lo trovi tale che non vi sia bisogno di consultare alcuno, e per quelle risoluzioni della Camera nelle quali egli non conviene creda sia necessario interpellare le provincie. Io credo che il Parlamento abbia lo stesso potere, e per sancire la prima come la seconda parte della legge.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Valvassori.

VALVASSORI. I motivi per cui non si sono chiesti i progetti al Ministero, li ha esposti ora l'onorevole ministro dei lavori pubblici. Per conseguenza rinunzio alla parola che aveva domandato solo per dare queste spiegazioni.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Brunati.

BRUNATI. Dopo quanto disse il signor ministro dei lavori pubblici, io ho ben poche cose ad aggiungere.

Pretenderebbe l'onorevole deputato Mellana che ogniqualvolta si abbia in vista di fare una strada, si debbano avere in pronto i relativi progetti d'arte. Ciò sta, ed è in massima osservato per le linee irrevocabilmente stabilite e classificate. Ma l'attuale discussione è di massima, trattandosi di determinare quali siano le strade che dovranno essere per l'avvenire considerate per reali, cosicchè trattasi di considerarne la convenienza, non sotto il rapporto d'arte, ma bensì dal lato dell'interesse commerciale e politico. E non si è che dopo statuito il carattere che debba avere tale o tal altra comunicazione, che gli ingegneri ne regolano le rispettive modalità.

Uopo è, prima d'ogni cosa, che il legislatore determini quali saranno le strade da lui preferite, costrutte e mantenute, attorno cui avranno quindi gli ingegneri ad esaurire i relativi studi.

Un decreto, sotto l'impero francese, emanato nel 1810, ha ordinato la costruzione di ben cinquanta ponti lungo le varie strade imperiali, i cui progetti sonosi allestiti in sua dipendenza.

Aggiungasi che riesce ingrato agli ingegneri di occuparsi della compilazione di progetti senza prevedere la probabilità di loro esecuzione, sapendosi come essi esigano lunghi studi e gravi fatiche, non disgiunti da vistose spese che rimangono a pura perdita, qualora non vengano realizzati.

Per le strade che si stanno ventilando attualmente, già esistono parecchi progetti accuratamente presentati, discussi ed approvati, nè mancheranno gli ingegneri di estenderli e di compierli per tutta la loro estensione, quando ne sarà definitivamente sancita la costruzione.

Eppertanto l'attuale mancanza di alcuni fra i progetti occorrenti, non può influire nella determinazione e classificazione di cui attualmente si tratta, essendo anzi questa indispensabile per la regolare loro compilazione.

BARBIER. La proposition soumise à la Chambre par l'honorable Demarchi, présente tous les inconvénients qu'il déclare vouloir éviter.

Una voce. Prouvez-le.

BARBIER. Rien de plus facile que de le prouver. Dès l'instant qu'il faudra un projet de loi spécial pour l'établissement d'une route nationale, il s'ensuit que l'on met précisément la main sur un guêpier dont on ne sortira plus. Chaque province viendra, par l'intermédiaire de ses représentants, présenter un projet de loi.

La Chambre serait alors occupée, et qui sait pour combien de temps, de projets particuliers, qui, pour la plupart, manqueraient des études nécessaires pour être discutées.

Le seul capable, celui qui peut disposer d'un plus grand nombre de documents, serait sans contredit monsieur le ministre des travaux publics; mais, puisqu'il est contraire à la proposition, comment voulez-vous que des députés puissent se procurer les documents que réclamerait un pareil travail?

On dira que la Chambre a voulu favoriser tel projet plutôt que tel autre; ce seront enfin des plaintes interminables D'ailleurs, je me rappelle que, quand on a présenté le projet de loi pour l'ouverture de la route du Grand St-Bernard, et que divers députés présentèrent à ce sujet des projets particuliers, la Chambre les a toujours renvoyés; elle a toujours opposé une fin de non recevoir, en disant qu'il fallait les transmettre au Ministère ou à une Commission pour pouvoir former un ensemble; que sans cela il n'était pas possible de les discuter. Maintenant, je vois que l'on veut tout le contraire de ce que la Chambre a fait à une grande majorité par le passé; c'est là une contradiction dont je ne sais me rendre raison, car les motifs qui ont induit la Chambre à prendre cette décision dans ce moment, sont les mêmes aujourd'hui.

D'ailleurs, la proposition Demarchi me paraît un véritable cahos; elle dit que les frais seront supportés proportionnellement par l'Etat et les provinces, selon les circonstances. Mais quelle base, quelle règle présente-t-il pour faire cette répartition? Aucune; ce ne serait-là qu'un sujet de discussions interminables, une source continuelle de procès pour savoir dans quelle proportion doit contribuer l'Etat, et dans quelle autre doivent contribuer les provinces intéressées.

De plus, il y a une autre considération à faire, c'est que cet amendement tend au même but que les divers autres qui ont déjà été rejetés par la Chambre, parce qu'ils avaient pour but de faire repousser le projet de loi. Il me paraît donc qu'on peut opposer à cet amendement la question préjudicielle, car, en l'adoptant, certainement il n'y aurait plus lieu à discuter. Du reste, comme le disait fort bien monsieur le rapporteur de la Commission, l'adoption de cet amendement produirait une impression bien fâcheuse, bien dangereuse sur les populations, parce qu'en voyant que le projet du Ministère et celui de la Commission sont abandonnés, elles considéreraient ce rejet comme un déni de justice qui leur est fait.

Ainsi, je crois qu'il est de la dignité de la Chambre de ne pas se mettre en contradiction avec les précédents qu'elle vient d'établir, relativement à ce projet de loi.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo proposto dal deputato Demarchi.

(Non è approvato.)

MELLANA. Non dirò che poche parole in appoggio alla seguente proposta, della quale mi affretto a dar lettura :

« Metà delle economie che deriveranno al Tesoro nazionale dalla adozione dei sopra detti articoli, verrà per anni dieci, a principiare dal 1° gennaio 1856, inscritta annualmente nel bilancio passivo per essere impiegata a titolo di concorso nazionale in opere stradali, che specialmente s'intraprenderanno dalle provincie montuose, o che non sono percorse da strade ferrate o nazionali. »

Ora vede la Camera che l'idea del Ministero è questa, che il risparmio che la nazione ha fatto colla costruzione e colla concessione di strade ferrate, vada in benefizio di alcune provincie, massime delle provincie montuose, che dalle strade ferrate non ritraggono alcun vantaggio.

Noti la Camera che io dicendo *metà dell'economia*, ho inteso comprendere l'intera economia. Lo ha ammesso il Ministero stesso che oggimai, se lo Stato dovesse continuare a mantenere quelle strade che una volta erano nazionali, la spesa della manutenzione loro, sarebbe ridotta alla metà essendo diminuito più della metà il carreggio, e per conseguenza anche il consumo delle strade medesime.

Dunque io credo che tutto quello che si può pretendere sarebbe la reale economia. Ora, se noi continuassimo a mantenere queste strade, non avremmo più per la loro manutenzione la spesa di 800,000 lire che erano da prima sopportate dal Tesoro nazionale, ma essa sarebbe ridotta a sole lire 400,000. Ora la vera e reale economia non andrebbe a pro delle finanze, ma in benefizio di alcune provincie. E qui mi cade in acconcio di ricordare al presidente del Consiglio, perchè non si usi mutare tante volte le idee del Ministero in cospetto della Camera, che, quando trattavasi di far votare la legge della strada ferrata di Susa, e più specialmente quando si è trattato della strada della Savoia, a cui doveva sovvenire lo Stato col premio di un interesse, ha ripetuto tante volte questo argomento : ancorachè la Camera nell'accettare questo nostro progetto vada all'incontro di una grave spesa, pensi al risparmio che essa farà nella cessazione del servizio delle strade nazionali.

Oggi che ha ottenute le linee di strada ferrata, dice : questo risparmio non l'avranno i contribuenti in generale dello Stato, ma vi proponiamo il modo di consumarlo. Così e queste e quelle spese ricadano sui contribuenti.

Ma almeno se non si otterrà questa economia per le finanze dello Stato, non si aggravino doppiamente i contribuenti, consumando intiera la economia che si avverasse.

Tutto quello che potete disporre si è della metà dell'economia, in quanto che l'altra metà cessa per fatto stesso della costruzione delle strade ferrate.

L' altro principio che induceva il Ministero alla presentazione di questa legge, era di far sentire i benefizi di un libero reggimento alle provincie di montagna ed a quelle che non avevano sentito il benefizio delle strade ferrate, ed è a ciò che precipuamente provvede il mio emendamento, dando la garanzia che per dieci anni queste somme saranno stanziate in pro di quelle provincie.

E qui vorrei che la Camera ponderasse le conseguenze del mio emendamento, ammesso per ipotesi quello che credo quasi certo, che la metà dell'economia sarà di 400,000 lire, ammesso che le provincie, come nello stesso progetto del Ministero, debbano concorrere per l'altra metà, noi avremmo la somma di 800,000 lire all'anno da spendere, che per dieci anni darebbero 8 milioni.

Ora, io dico che con otto milioni si può dare alle provincie che non hanno strade ferrate una rete composta di strade provinciali, ed in tal modo facendo, noi non pregiudichiamo già sin d'ora la questione.

Il Ministero sarà giudice, anno per anno, nei singoli bilanci a quale specialmente di quelle strade vorrà applicare questa somma, il Parlamento sarà legato con questa legge e non potrà rifiutare gli assegni.

Coloro che aspettano la manna dalla proposta ministeriale, credo che avranno maggiore sicurezza dalla mia proposta che da quella del Ministero ; poichè all'occasione dei bilanci la Camera sarà vincolata da questa legge, come già si è fatto per la Sardegna.

Con questi otto milioni di economie noi potremo dotare di una rete compiuta di strade provinciali le provincie montuose e quelle che non fruiscono di strade ferrate, e perciò credo che la Camera adottando il mio emendamento, soddisfa a tutte le ragioni di politica e di giustizia, che indussero il Ministero a presentare il suo progetto di legge, senza entrare nel caos della classificazione di queste strade, caos nel quale non so come usciremo, e se ne usciremo, ne usciremo cogli animi esacerbati, e se avremo contentati, come diceva testè l'onorevole deputato d'Aosta, i suoi concittadini, ne avremo esacerbati molti altri ; invece col mio emendamento nessuno potrà essere esacerbato, perchè tutti coloro che appartengono a paesi montuosi hanno la certezza che, se non nel primo, nel secondo o nel terzo anno, almeno entro i dieci anni, avranno compiuta la rete di strade provinciali.

CAVOUR, *presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri e reggente il Ministero delle finanze.* Io, in verità, non capisco come dopo essersi respinto l' emendamento dell'onorevole deputato Demarchi, si sarebbe ora per adottare l'emendamento del deputato Mellana, il quale ha tutti gl'inconvenienti del primo, senza alcuno dei vantaggi di esso.

L'emendamento Demarchi stabiliva in massima che non si dovesse procedere in ordine alle nuove strade con un sistema generale, ma sì invece con leggi speciali. L'onorevole Mellana invece vorrebbe che non si procedesse nè per massime generali, nè per leggi speciali, ma per voti annuali da darsi in bilancio.

Quindi, invece che nel sistema dell'onorevole Demarchi si sarebbe fatta di quando in quando qualche discussione su questa o quella strada, nel sistema dell'onorevole Mellana, ogni anno, in occasione del bilancio, si rinnoverebbe la stessa, stessissima discussione che or dura da 12 giorni. Ora, io domando se sia nell'interesse del sistema parlamentare che ogni anno, in occasione del bilancio, si rinnovi una discussione che è germe di divisioni e di esacerbazioni.

Per me penso che l'emendamento Mellana sarebbe il più fatale e il più funesto, non solo nell'interesse delle strade, ma nell'interesse stesso del nostro sistema parlamentare, giacchè introdurrebbe periodicamente un elemento di divisione.

Per conseguenza, prego la Camera di voler piuttosto, se così crede, respingere la legge, respingere gli altri articoli che rimangono da votare, ma di non ammettere l'emendamento Mellana. Se ammettesse la legge modificata da questo emendamento, sarebbe lo stesso che respingere tutti gli articoli che seguono, perchè evidentemente il Ministero è sempre libero di fare ogni anno le proposte che crede in ordine alle strade nuove, nè sarebbe limitato dall' emendamento Mellana.

Questa Camera non può vincolare nè le venture Legislature nè il Ministero, nè i singoli deputati, e malgrado questo emendamento, potrebbe sempre il deputato d'Aosta o quel di Susa, od un altro qualunque venirvi a proporre che l'assegno invece di 50,000 lire sia di 100,000 per una data strada, che l'assegno totale, invece di essere di 400,000 lire sia di un milione. Quindi, lo ripeto, l'emendamento dell'onorevole Mellana ha tutti gli inconvenienti di quello proposto dal deputato Demarchi senza averne i vantaggi.

Pertanto nutro fiducia che la Camera non adotterà una proposta, la quale farebbe rinascere ogni anno queste spinosissime e lunghe discussioni.

BARBIER. Après les observations que vient de faire monsieur le président du Conseil, il ne me reste plus qu'une observation personelle à adresser à l'honorable Mellana.

Il a dit que quand on aura contenté la province d'Aoste, on aura excité la jalousie des autres provinces de l'Etat. Mais la province d'Aoste n'est pas égoïste; elle a contribué à la construction des routes royales, et à leur entretien, sans jamais avoir rien obtenu pour elle-même. Ce qu'elle demande aujourd'hui, n'est qu'un acte de pure justice, et quand on lui aura donné cette satisfaction, elle sera très-heureuse de voir accueillies les réclamations des autres provinces et pour ma part, certainement, je serais très-facile à accepter les amendements qui pourront être proposés en faveur des provinces, chez lesquelles l'utilité et la nécessité des routes seront reconnues.

MELLANA. Io aspettava un'altra risposta dal signor presidente del Consiglio; pensava cioè che avrebbe creduto di rispondere alla mia osservazione sulla contraddizione che ho osservato esistere fra le parole da lui dette per ottenere dalla Camera la concessione di alcune ferrovie e quelle di cui si serve oggi in appoggio di questo progetto di legge...

CAVOUR, *presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri e reggente il Ministero delle finanze.* (*Interrompendo*) Se lo permette, aggiungerò alcune spiegazioni che ho dimenticato di dare nella mia risposta.

MELLANA. Parli, parli!

CAVOUR, *presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri e reggente il Ministero delle finanze.* Io dissi che colla costruzione delle ferrovie paralelle alle strade reali si otteneva un'economia, ma non ho punto indicato l'uso che di questa si doveva fare. Che siansi conseguiti risparmi, nessuno lo può contendere; ora noi proponiamo che questi, in vece di tornare a benefizio diretto delle finanze, si impieghino nell'aprire nuove comunicazioni, le quali, avendo tutti i caratteri dell'interesse generale, riusciranno indirettamente a vantaggio dell'erario. Quando si verrà alla discussione delle singole strade menzionate in questa legge, non mi sarà malagevole il dimostrare che l'erario ritrarrà un non lieve benefizio dall'apertura delle medesime, in quanto che in tal guisa si svilupperanno assaissimo le risorse materiali delle varie località. Quindi io aveva ragione di dire che si doveva tener conto delle economie, che procurava allo Stato l'apertura di strade ferrate paralelle alle strade reali, ed ora ho ragione di dire che, impiegando queste economie nell'apertura di nuove strade, si conferisce un benefizio diretto all'erario.

PRESIDENTE. Il deputato Mellana ha la parola.

MELLANA. Io non mi sono valso del mio diritto; l'ho ceduto ben volentieri all'onorevole presidente del Consiglio, acciocchè egli se ne valesse, e m'interrompesse.

All'ultimo suo discorso dirò solo che non oggi ma in allora era il tempo di dire che le economie sarebbero altrimenti consumate.

Dirò che non mi aspettava che fosse da lui combattuta la mia proposta nel senso che l'ha combattuta, quando preventivamente l'aveva letta. Io non so che vi sia una parola la quale accenni, che nella discussione dei bilanci si voteranno le singole leggi. Io ho detto che nei bilanci sarà annualmente iscritta questa somma di risparmio.

Dirò poi all'onorevole Barbier che io non ho mai dubitato della giustizia dei deputati della provincia d'Aosta.

Io ho detto, e lo sostengo, che se dalla votazione di questa legge ne nascerà il contento di alcune provincie, ne sortirà pure l'esacerbazione di altre. Questo posso assicurarlo. Ma nelle mie parole non v'era nulla che riguardasse il carattere dei deputati d'Aosta. Essi sanno che io ho sempre patrocinato gl'interessi della loro valle anche quando si trattò di passare per colà anzi che per altrove la catena delle Alpi con una ferrovia. Ma per me i principii stanno al disopra di tutti gl'interessi, ed il mio emendamento poi è tutto in favore delle provincie di montagna.

Io ho fatto l'ultima prova per indurre la Camera a non sobbarcarsi in questo labirinto di discussioni, ma, giacchè vedo che vuole entrare in questo caos, io non mi vi opporrò, e ritiro il mio emendamento, ma dichiaro che, giacchè si è voluto imbandire il banchetto, io accetterò tutte le proposte che tenderanno ad ampliare la legge. Si vuole aggravare le finanze, si commetta almeno minor numero d'ingiustizie. Quando verrà il caso di nuove imposte, allora si vedrà chi avesse ragione.

PRESIDENTE. Il deputato Barbier ha la parola.

Lo prego però ad attenersi puramente al fatto personale.

BARBIER. L'honorable Mellana semble me faire un reproche d'avoir usé du droit que j'avais de parler avant lui, tandis qu'il m'avait donné l'exemple de la générosité en cédant lui-même avant la parole au président du Conseil. Mais la guerre que fait à la loi l'honorable Mellana ne demande pas beaucoup de générosité. (*Oh! oh!*) Quand on est en bataille, chacun se défend. (*Ilarità*) Que l'honorable Mellana attende que le projet de loi soit approuvé et il me trouvera aussi généreux qu'il peut le désirer. (*Nuova ilarità*) Seulement je dis que l'honorable Mellana par sa proposition mécontente toutes les provinces, et que par ma demande quelques-unes au moins seront satisfaites. Je laisse à la Chambre de juger ce qui est mieux.

La seduta è levata alle ore 5.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Discussione del progetto di legge per la leva militare sulla classe del 1834;

2° Discussione del progetto per lo stabilimento d'un solo Consiglio di guerra presso il corpo di spedizione in Oriente;

3° Seguito della discussione del progetto di legge per modificazione di classificazione delle strade, stabilita dal regolamento approvato dalle regie patenti del 29 maggio 1817.