

TORNATA DEL 26 MARZO 1855

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE BON-COMPAGNI.

SOMMARIO. *Atti diversi* — *Relazione sul progetto di legge pel libero cabotaggio colla Svezia e Norvegia, e con altre nazioni offerenti condizioni di reciprocità* — *Proposizione del deputato Pescatore per la nomina di una Commissione pel progetto di legge sull'ordinamento dei procuratori* — È approvata — *Seguito della discussione del progetto di legge per la classificazione delle strade di terraferma* — È ritirato l'emendamento Biancheri, ed approvato l'articolo 11 — *Emendamento del ministro dei lavori pubblici all'articolo 10* — *Osservazioni dei deputati Deforesta relatore, Biancheri e Barbier* — *Approvazione dell'articolo 10 ministeriale, e dell'articolo 9* — *Articolo 7* — *Relazione sopra petizioni riflettenti il medesimo* — *Osservazioni del deputato Pernati, e del ministro suddetto* — *Emendamento del deputato Cavallini, combattuto dai deputati Bolmida, Mazza P., e Depretis, e dai ministri dei lavori pubblici e delle finanze, ed appoggiato dal deputato Sineo* — *Rigetto dell'emendamento, ed approvazione dell'articolo* — *Opinioni del ministro dei lavori pubblici sugli emendamenti della Commissione all'articolo 4* — *Questioni sull'ordine della discussione del medesimo* — *Approvazione dell'alinea* — *Osservazioni dei deputati Pernati e Valerio sul primo alinea, che è approvato* — *Parlano sul terzo il ministro, ed i deputati Deforesta e Ghigliani* — È approvato — *Aggiunta del deputato Biancheri, rigettata* — *Relazione di una petizione sul quarto alinea* — *Parole del deputato Sineo in appoggio di un emendamento al medesimo, presentato da cinque deputati.*

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

FARINA PAOLO, segretario, dà lettura del processo verbale dell'ultima seduta e del seguente sunto di petizioni:

5878. 511 abitanti della città di Novara esercenti professioni e commerci, rappresentata l'impossibilità in cui si trovano di soddisfare alle ingenti imposte alle quali furono assoggettati, propongono alcune modificazioni alle leggi concernenti l'imposta personale mobiliare e quella sull'industria e commercio.

5879. 51 abitanti di Villagerel, 93 di Naves e 140 di Belentre inviano petizioni in appoggio del progetto di legge presentato dal Governo per la classificazione delle strade reali.

5880. Sclaverani Michele Vincenzo, regio notaio, segretario delle comunità di Grugliasco e Rosta rassegna alcune considerazioni per dimostrare la convenienza d'accordare ai sindaci la franchigia postale per la corrispondenza tra di loro sotto fascia, per quanto riflette il servizio militare, ed invita la Camera a provvedervi.

5881. Lo stesso propone una modificazione alla legge elettorale per rettamente constatare i diritti di ciascuno ad essere iscritto nelle liste elettorali.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. La Camera non essendo ancora in numero, si procederà all'appello nominale.

(Risultano assenti i seguenti deputati):

Agnès — Arcais — Arconati — Arnulfo — Arrigo — Avigdor — Balbi — Beldi — Bianchetti — Blanc — Bo — Bolmida — Borella — Botta — Boyl — Brofferio — Bronzini — Zapelloni — Bronati — Buraggi — Butlini — Cabella — Caderna R. — Cambieri — Campana — Cantara — Carta — Casaretto — Cavalli — Cavour C. — Chapperon — Colli — Correnti — Costa di Beauregard — Cossato — Decastro —

Delfino — Delitala — Della Motta — Demartinel — Falquipes — Fara — Farina M. — Ferracciu — Gallisai — Gallo — Galvagno — Garibaldi — Gastinelli — Gianoglio — Gired — Graffigna — Grixoni — Guglianetti — Jacquier — Larmarmora — Malan — Mantelli — Marassi — Martelli — Mathieu — Mazza A. — Mellana — Mezzena — Moia — Mongellaz — Musso — Notta — Pareto — Pateri — Petitti — Polleri — Pugioni — Rattazzi — Ricci — Robecchi — Roux-Vollon — Sanguinetti — Sanna-Sanna — Saracco — Sauti — Scano — Scapini — Sineo — Solaroli — Spinola D. — Sulis — Tecchio — Tola A. — Tola P. — Tuveri — Vicari — Vitelli — Zirio.

La Camera essendo ora in numero, mette ai voti l'approvazione del processo verbale.

(È approvato.)

Secondo le intelligenze tenute ieri l'altro, ove nulla osti, si metteranno all'ordine del giorno di domani i due seguenti progetti di legge:

1° Disposizioni intorno ai medici e farmacisti che saranno ammessi al corpo di spedizione d'Oriente;

2° Modificazioni alla legge sull'avanzamento dell'esercito;

3° Seguito della discussione sul progetto per le strade.

RELAZIONE SUL TRATTATO DI LIBERO CABOTAGGIO TRA LA SARDEGNA E LA SVEZIA E NORVEGIA.

FARINA PAOLO, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge relativo alla convenzione colla Svezia e Norvegia per il libero esercizio di cabotaggio e per la facoltà al Ministero di concludere simili stipulazioni anche con altre nazioni a condizione di reciprocità. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1931.)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

**PROPOSTA PER LA NOMINA DI UNA COMMISSIONE
PER L'ESAME DEL PROGETTO DI LEGGE SUI PRO-
CURATORI.**

PRESIDENTE. Ha la parola il deputato Pescatore.

PESCATORE. Il 28 dicembre dell'anno scorso, il Ministero presentava alla Camera e comunicava ad un tempo il progetto di legge sul riordinamento dei procuratori, e nello stesso giorno le presentava un altro progetto di legge concernente la soppressione e la liquidazione delle piazze.

Questo secondo progetto lo presentava allora, ma non ebbe a comunicarlo che pochi giorni or sono.

Io chiedo che quest'ultimo progetto in conformità del regolamento sia mandato agli uffici, e che per togliere ogni dubbio si dichiari che gli uffici abbiano ad eleggere altri sette commissari, autorizzando le Commissioni delle due leggi a riunirsi ed a deliberare anche in comune per quei concerti che i punti di contatto tra le due leggi rendessero necessari.

PRESIDENTE. Osservo che si è deliberato che queste due leggi fossero esaminate da una stessa Commissione, onde, checché sia per decidere la Camera intorno alla proposizione del deputato Pescatore, converrebbe pur sempre aver presente quella prima deliberazione, perchè la Commissione, qualunque sia, faccia l'esame delle due leggi.

PESCATORE. La Camera, quando presentavansi i due progetti, e se ne comunicava uno, ha effettivamente deliberato, sulla proposta del ministro Cavour, che i due progetti fossero mandati ad una sola Commissione, ma allora essa supponeva che entrambi sarebbero stati distribuiti ad un tempo agli uffici.

Ora avviene il contrario. La Camera non aveva ancora imparato la distinzione che corre tra la semplice presentazione e la comunicazione effettiva. Avvenne adunque che gli uffici non ebbero sott'occhio che un solo di questi progetti. Ora il progetto sul riordinamento contiene questioni specialissime, come quelle sugli uffici dei procuratori, sulle condizioni di idoneità dei medesimi e sulla disciplina, ed i commissari furono eletti in vista di queste specialità.

Per demandare a quei sette commissari anche l'esame del secondo progetto, converrebbe primieramente raccogliere questi commissari dispersi nei diversi uffici, aggregarli temporariamente ad altri uffici, e così violare il regolamento; converrebbe supporre quello che non è, che essi furono eletti in vista anche di una legge che gli uffici non avevano sotto i loro occhi, e che presenta questioni ben diverse da quelle specialità che hanno potuto determinare la scelta dei primi commissari.

Aggiungete che questi commissari potrebbero non avere le convinzioni che sono per manifestare gli uffici sul secondo progetto.

Ora gli uffici certamente non potranno aver fiducia nei commissari che non partecipano alle proprie convinzioni, mentre si usa, come è noto, di eleggere a commissari quelli che meglio manifestano e sviluppano i convincimenti della maggioranza dell'ufficio.

Adunque io persisto a credere che sia più conveniente di eleggere altri sette commissari, a costo anche di formare una Commissione di 14 membri, giacchè questo numero non è soverchio, avuto riguardo alla natura delle questioni di che si tratta nel secondo progetto. In esso non hannosi solamente a considerare questioni di interesse, ma di giustizia e di pro-

prietà; principii a cui sono dovute le massime garanzie, principalmente da un corpo legislativo.

Notisi poi che intorno alle accennate questioni, gravissime difficoltà si eccitarono nel seno stesso del Ministero, e queste difficoltà non sono neanche dissimulate dai motivi del secondo progetto. E notisi infine che la legge sul riscatto e sulla soppressione delle piazze dei procuratori colpisce direttamente il più vivo interesse di persone determinate e conosciute; e nelle questioni di tal natura, la prima guarentigia a cui si deve ricorrere si è il maggior numero di quelli che devono concorrere alla decisione.

Determini la Camera che i 14 membri formeranno una Commissione sola, oppure due da riunirsi unicamente per le questioni di massima, nulla rileva quanto a me questa determinazione; io insisto soltanto affinché gli uffici eleggano altri sette commissari.

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta del deputato Pescatore perchè gli uffici nominino altri sette commissari per esaminare il progetto di legge sul riscatto delle piazze dei procuratori.

(La Camera approva.)

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

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta il seguito della discussione sul progetto di legge portante modificazioni della classificazione delle strade. La discussione si era fermata all'articolo 11 del Ministero.

Ne do nuovamente lettura:

« Le opere di nuova apertura di dette strade dichiarate nazionali colla presente legge, non meno che quelle dei loro tronchi non ancora sistemati, saranno eseguite, metà a carico dello Stato, metà a carico delle divisioni o provincie interessate, unite in consorzio speciale per questo fine.

« La circoscrizione dei consorzi di provincie, e le quote proporzionali di cui ciascheduna provincia verrà caricata, saranno determinate per decreto reale, sentiti i Consigli provinciali, il congresso permanente di acque e strade, ed il Consiglio di Stato. »

Il deputato Biancheri aveva proposto la cancellazione delle parole *non meno che quelle dei loro tronchi non ancora sistemati*, quindi aveva modificato la sua proposizione nel senso che le disposizioni dell'articolo 11 non fossero applicabili alla strada della Cornice.

BIANCHERI. Io rinuncio all'emendamento che ho proposto, senza pregiudizio della facoltà di presentare in seguito quelle modificazioni che anche su tal proposito mi venisse in acconcio di fare.

PRESIDENTE. Verrebbe allora la proposizione del deputato Barbier di cui darò lettura a suo tempo.

La Commissione intanto mi pare che abbia dichiarato che non proporrebbe più emendamenti su questo articolo 11.

(Segni affermativi del relatore.)

Dunque non rimane che a mettere a partito l'articolo 11 quale venne proposto dal Ministero.

(È approvato.)

Viene ora l'articolo 10 relativo alla manutenzione: pare che fosse intenzione della Camera di votare prima tutto ciò che concerne i principii generali.

« Art. 10. La manutenzione delle strade dichiarate reali

colla presente legge non sarà assunta a carico dello Stato se non dal principio dell'anno successivo a quello in cui esse siano state compiute in tutta la loro lunghezza, mediante l'esecuzione di progetti approvati dal Governo, sia che si tratti della loro primitiva costruzione, sia che si tratti della regolazione dei tronchi che non fossero ancora sistemati. »

Ora il signor ministro lo avrebbe combinato così :

« La manutenzione delle strade dichiarate nazionali colla presente legge, sarà col principio dell'anno 1857 assunta a carico dello Stato per tutti i tronchi che si troveranno a quell'epoca carreggiabili ; gli altri tronchi saranno assunti a carico dello Stato nell'anno successivo a quello in cui essi siano stati compiuti in tutta la loro lunghezza. »

« Saranno applicabili allo Stato, quanto alle strade menzionate in questo articolo e nel precedente, le disposizioni degli articoli 5 e 4. »

Qui verrebbe anche l'emendamento che era proposto dal deputato Barbier all'articolo 11 così redatto : « La loro manutenzione sarà a carico dello Stato dal giorno della loro apertura. »

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Dopo le considerazioni fatte dalla Commissione nella tornata dell'altro ieri per sostenere la disposizione che essa credeva più opportuna per la manutenzione delle strade in discorso, io mi sono indotto a portare un'altra modificazione in questo articolo la quale consisterebbe nel sopprimere la parola *perfettamente* e stabilire che la manutenzione delle strade dichiarate reali colla presente legge sarà « col principio dell'anno 1857 assunta a carico dello Stato per tutti i tronchi che si trovino a quell'epoca carreggiabili, e quella degli altri tronchi sarà egualmente assunta a carico dello Stato nell'anno successivo a quello in cui essi siano stati compiuti in tutta la loro lunghezza. »

Io ho cancellato, dietro le osservazioni fatte dalla Commissione, e che mi parvero giuste, la parola *perfettamente* per l'incertezza che essa lascia e più ancora per la considerazione che, quando le strade sono perfettamente carreggiabili, soddisfano allo scopo principale per cui il Governo crede utile, nell'interesse generale, di assumerne a suo carico la manutenzione ; non si adempirebbe invece a questo scopo quando si volesse estendere questa disposizione anche a quelle strade che non sono carreggiabili. Mi limito perciò a proporre che lo Stato assuma a suo carico la manutenzione di quelle che al principio dell'anno 1857 saranno carreggiabili.

Ripeto poi che credo molto conveniente, sia nel rispetto economico, per aggravare il meno possibile il bilancio del 1856, sia anche per indurre le provincie a fare sacrifici pei lavori che si eseguiranno nello stesso anno, lo stabilire che queste strade non saranno assunte a carico dello Stato che nel 1857 ; perchè così il Governo, prima di presentare al Parlamento il bilancio del 1857, avrà agio di compilarlo in modo conforme alle deliberazioni che saranno prese su questo riguardo dal Parlamento.

Al quale proposito debbo far osservare alla Commissione che non si può dire che il Ministero abbia tempo per preparare questo nuovo sistema di manutenzione, perchè il tempo utile è limitato non al principio dell'anno, ma all'epoca in cui dovrà presentarsi alla Camera il bilancio del 1857. Perciò insisto nella redazione dell'articolo nei termini che ho accennati.

PRESIDENTE. La Commissione accetta ?

DEFORESTA, relatore. Giacchè il signor ministro ha acconsentito che si sopprimesse la parola *perfettamente*, che la Commissione credeva poter dare luogo ad incertezze e la-

sciare nella legge un vago che conviene evitare, essa è disposta ad accettare la redazione di questo articolo come la propone il signor ministro.

Se non che crede che la manutenzione a carico dello Stato debba principiare dal 1856 invece di principiare dal 1857. Il signor ministro chiede questa maggiore dilazione, dicendo che ne ha bisogno per poter proporre il nuovo piano pel maggiore servizio a cui darà luogo questa manutenzione. Però prego il signor ministro di considerare che questo servizio non porterà una maggiore complicazione, perchè sono gli stessi ingegneri delle provincie che provvegono e soprintendono alla manutenzione tanto delle strade reali, quanto delle provinciali. Quando essi ne abbiano l'ordine dal Ministero, non avranno altro a fare che a cambiare l'intitolazione degli stati che hanno ora per la manutenzione delle strade provinciali ; comprenderanno nei medesimi stati tutti i lavori da farsi tanto nelle une che nelle altre. E facendosi gli appalti, si faranno per quelle e per queste, e la spesa a cui potrà dar luogo questa manutenzione a carico del Governo non sarà nemmeno una cosa sconosciuta al signor ministro dei lavori pubblici, giacchè egli ha sott'occhi i bilanci delle divisioni. Quindi io non vedo che vi sia inconveniente di sorta : per altra parte, nel differire fino al 1857 la disposizione di quest'articolo, si farebbe una grandissima ingiustizia alle provincie interessate, poichè la legge dice che la manutenzione delle strade reali è a carico del Governo ; e se ciò è così, perchè, mentre le dette strade si dichiarano fin d'ora reali, il Governo aspetterà quasi due anni per incaricarsi della loro manutenzione, come la legge gliene impone l'obbligo ?

Del resto, rifletta la Camera che, se le provincie non vengono fin d'ora esonerate dalle spese di manutenzione, non avranno i mezzi per far fronte alla loro partecipazione per le spese di costruzione e di sistemazione.

Di più, se il Governo aspetta fino al 1857 ad assumere il carico della manutenzione di queste strade, cosa ne avverrà ? Ne avverrà che nel 1855 le provincie spenderanno il meno possibile per quella manutenzione, e che nel 1857 egli le troverà totalmente degradate, ed avrà da spendere assai più che non ispenderebbe prendendo la manutenzione a suo carico fino dal 1856.

In fine, la Commissione, nella seduta di ieri, ha desistito dalla proposta che la totalità delle spese di costruzione e di sistemazione, in via di conciliazione, fosse a carico del Governo ; seguendo la stessa via, il signor ministro dovrebbe dal suo canto consentire a modificare la sua per riguardo alla manutenzione con aderire a che il Governo l'assuma fino dal 1856. In ogni caso la Commissione insiste su questa domanda.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Quanto alla facilità che il signor relatore crede siavi di stabilire un piano regolare di manutenzione a carico dello Stato per queste strade che ora sono a peso delle provincie, gli osserverò che le ragioni da lui addotte non bastano a persuadermene, perchè, sebbene, come egli dice, gl'ingegneri siano gli stessi che sopravvegliano e dirigono queste opere di manutenzione, essi però ora le dirigono a norma delle deliberazioni dei Consigli provinciali e divisionali, ed appunto l'esperienza che ho in questa materia mi dimostra che in alcune provincie si allarga, in altre si restringe troppo la mano nella spesa.

Ora, quando il Governo assume la responsabilità di queste strade, è giusto che faccia una migliore ripartizione, regoli le cose con maggiore uniformità di principii, e che conosca le somme che effettivamente ora si spendono e quelle che sarà d'uopo impiegare per ciascuna linea.

L'onorevole relatore dice: voi conoscete già questa spesa; ciò è vero per una parte, ma non interamente. Mi è nota la spesa della manutenzione di tutti quei tronchi pei quali si trovano in vigore contratti regolarmente stipulati. E nemmeno questi posso conoscere perfettamente, perchè l'onorevole relatore sa che una parte delle spese riflettenti questo servizio si porta nei bilanci divisionali cumulativamente: tali sono quelle relative alle trasferte degli ufficiali del Genio civile ed al salario dei cantonieri, pelle quali è stanziata una somma complessiva, oltre ai fondi assegnati separatamente per ciascuna strada provinciale.

Ora converrà pure che il Governo stabilisca un sistema col quale venga distinta la parte di queste spese che dovrà andare a carico dello Stato, da quella che continuerà ad essere a carico delle provincie; e questa separazione naturalmente deve farsi d'accordo coi Consigli provinciali e divisionali.

Rispondendo finalmente alla fatta allegazione che, se si tarderà l'imposizione di questo carico allo Stato sino all'esercizio del 1857, le provincie, sapendo già che le strade in questione passeranno a carico dell'erario, potranno intanto trascurarne la conservazione, farò presente che ciò non può succedere, perchè le spese di questa natura essendo per legge fatte obbligatorie nelle rispettive divisioni, o vi sono contratti, e questi dovranno essere regolarmente mantenuti ed eseguiti, o non esistono contratti, ed in tal caso, se le provincie non impiegheranno nella manutenzione delle strade quella somma che è necessaria per conservarle in buono stato (somma questa che si desumerà dalle spese fatte antecedentemente), il Governo userà della facoltà d'imporgli nel loro bilancio.

Per queste considerazioni, non meno che per quella della necessità di evitare un soverchio aggravio al bilancio dello Stato pel 1856, io debbo insistere perchè il peso di queste manutenzioni non sia posto a carico dell'erario se non a partire dal 1857.

BIANCHERI. Io reputo che non debba ammettersi la proposta del Ministero, colla quale si chiede che la manutenzione delle strade dichiarate nazionali colla presente legge sia soltanto nel principio dell'anno 1857 assunta a carico dello Stato. Se queste strade servono agli usi a cui sono destinate, non avvi alcuna ragione per adottare il principio dianzi accennato, il quale pecca evidentemente di ingiustizia.

L'onorevole ministro, rispondendo al relatore della Commissione, mise innanzi alcune difficoltà.

Primamente egli disse che si allargò generalmente la mano per le spese nel mantenere le strade provinciali, che perciò egli è bene che il Governo possa accertarsi se veramente non vi sia qualche cosa a fare...

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Si può disporre meglio...

BIANCHERI. Mi permetta il signor ministro che gli osservi che la manutenzione delle strade provinciali è regolata da leggi le quali stabiliscono appunto che esse debbono essere mantenute con certe norme di economia particolare, onde io credo che sia quasi impossibile che si verifichi il caso a cui ha accennato.

Se esistesse qualche altra difficoltà, l'onorevole signor ministro non avrà certamente molto a fare per ripararvi e dare un pronto e regolare andamento alla manutenzione di quelle strade; egli potrà avvertirvi immediatamente; cosicchè, per me, non possono assolutamente esistere le difficoltà da lui affacciate.

Egli disse in secondo luogo che si debbono separare le

spese di manutenzione di quelle strade che sono dichiarate regie da quelle che rimarranno a carico delle provincie stesse...

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. No, no; domando scusa. Io ho detto che vi sono nei bilanci divisionali alcune partite tassativamente applicate a questa od a quella strada, ed alcune partite che sono assegnate nei bilanci in cumulo, e che bisogna mettere d'accordo le provincie e le divisioni per fare la separazione di queste spese, attribuendo la sua parte a ciascuna strada.

BIANCHERI. Ancorchè la cosa sia in questi termini, io non faccio questa difficoltà, perchè non credo poi che sia eccessivamente difficile di fare questa separazione delle spese. Io penso che a tale oggetto sia agevole di concertarsi colla provincia e vedere quali siano le spese che debbono essere a suo carico e quali quelle di cui abbia a caricarsi l'erario.

Riguardo poi all'altra difficoltà a cui ha accennato il signor ministro, quella cioè di non aggravare troppo il bilancio del 1856, certamente la Camera non deve arrestarsi a questa obbiezione, quando vede che, per fare questa economia, si viola un principio di giustizia. Le strade sono fatte e servono all'uso pubblico; esse adempiono perfettamente a tutti quei requisiti che dalla legge sono richiesti perchè esse siano a carico del Governo; dunque io domando: perchè esse dovranno ancora, per il 1856, pesare intieramente sulle provincie?

Le ragioni di economia, per me, prevalgono sino al punto in cui non si venga a commettere una flagrante ingiustizia.

Per questi motivi, io non potrei assolutamente convenire nell'idea che si rimandi sino al 1857 il carico della manutenzione di queste strade a carico del Governo, e insisto perchè la manutenzione sia a carico del Governo dal principio del 1856.

PRESIDENTE. Domanderò al deputato Barbier se insiste nel suo emendamento; osservo però che, se sarà ammesso quello della Commissione, non può aver più luogo quello del deputato Barbier.

BARBIER. Mon amendement étant plus ample, il doit être le premier mis aux voix. Quelque juste que soit l'amendement de monsieur le ministre, du moment qu'une route est achevée, il est entendu que sa manutention doit être à la charge de l'Etat.

Je ne vois pas qu'on puisse répondre quelque chose de valide à ce principe. Néanmoins, comme il y a la proposition de la Commission pour que cet entretien soit à la charge de l'Etat à partir de 1856, et qu'il n'y a qu'une petite différence avec ce que j'ai eu l'honneur de proposer, je déclare que je me joins à l'amendement de la Commission.

PRESIDENTE. Metto dunque ai voti la proposta della Commissione che: « La manutenzione a carico del Governo cominci dal 1856 invece del 1857. »

(Dopo doppia prova e controprova è rigettata.)

Metto ai voti l'articolo del Ministero, come venne ultimamente proposto.

(È approvato.)

Ora viene l'articolo 9:

« Le strade che, secondo le disposizioni degli articoli 4 e 8 della presente legge, verranno collocate nella classe delle reali in aggiunta a quelle dichiarate tali dalle regie patenti 29 maggio 1817, ne costituiranno una seconda categoria, e saranno costruite, sistemate e mantenute secondo quelle norme e condizioni di maggiore economia che sono prescritte per le strade provinciali. »

Lo pongo ai voti.

(È approvato.)

Secondo le deliberazioni della Camera, viene adesso in discussione l'articolo 7:

« Ogni città capoluogo di provincia, che non si trovi collocata sopra una delle strade dichiarate reali dalle regie patenti del 29 maggio 1817 o dall'articolo 4 della presente legge, nè si trovi in contatto di una stazione di strada ferrata già eseguita, o di cui sia accordata la concessione, dovrà essere provveduta di un braccio di strada reale che la metta in comunicazione colla rete generale delle strade ordinarie reali, o con quella delle strade ferrate già compiute, o che stanno per costruirsi o per concedersi. »

La parola spetta al deputato Spinola Tommaso.

GUILLET. Je demande la parole sur l'ordre de la discussion.

Il me paraît convenable, avant tout, de donner connaissance des pétitions qui ont été envoyées par plusieurs communes de la Savoie et notamment par la ville d'Annecy.

La lecture de ces pétitions jetterait quelque lumière sur la question, et nous dispenserait peut-être d'entrer dans de longs détails.

PRESIDENTE. Certamente, se quelle petizioni si riferiscono a quest'articolo, sarebbe questo il luogo per riferirle.

DEFORESTA, relatore. Io credo che sarebbe stato il caso di riferirle all'articolo 4, giacchè propriamente concernono questo articolo; tuttavia non ho alcuna difficoltà, se la Camera lo desidera, di riferirle ora.

Nel corso della discussione generale sono state trasmesse alla Commissione non poche altre petizioni, oltre le già riferite, le quali hanno tratto specialmente all'articolo 4, di cui si va intraprendere ora la discussione.

Una è firmata da un ragguardevolissimo numero di maggiori contribuenti e guardie nazionali della città d'Annecy.

Altre ventinove sono di vari altri comuni della Savoia e principalmente della provincia di Tarantasia, firmate ugualmente da un cospicuo numero di contribuenti e guardie nazionali, come è attestato nelle relative legalizzazioni dei sindaci, delle quali sono munite.

Tanto in queste come in quelle si continua a chiedere l'approvazione delle proposizioni fatte dal Governo in quel progetto di legge, massime nel concernente la strada del Piccolo San Bernardo per congiungere la detta provincia al Piemonte per la Valle d'Aosta.

Il comune di Morra con petizione n° 8867 ricorre alla Camera per opporsi a qualunque variazione nell'attuale corso della così detta strada della Riviera, la quale tende da Bra a Savona, rappresentando che la variazione di un tronco di detta strada, per profittare del ponte sospeso presso Pollenzo, sarebbe nociva e di notevole pregiudizio tanto alla città di Cherasco ed al comune di Narzole quanto principalmente al comune ricorrente, e che non sarebbe neppure di grande vantaggio all'interesse generale del commercio e della locomozione per quella strada, perchè si dilungherebbe notevolmente la via; che, del resto, tale variazione farebbe perdere intieramente a quei tre comuni di Cherasco, Narzole e Morra il poco commercio, che con molti sforzi si sono rispettivamente procacciato.

Il comune di Dogliani invece con petizione n° 8868 conferma quelle già precedentemente presentate; e con argomenti tratti dalla maggiore brevità e dalla più sicura e più felice situazione delle località che dovrebbe percorrere, intende dimostrare che la strada reale per Savona debba partire dalla città di Bra a preferenza di Mondovì; dice che, pro-

fitando del ponte sospeso presso Pollenzo, alla qual cosa la lista civile, cui appartiene tale ponte, sarebbe disposta di consentire, si otterrebbe notevole risparmio e si eviterebbe una salita; che passando anche per Cherasco e Narzole la spesa che dovrebbe farsi per la definitiva sistemazione di quella strada sarebbe sempre minore di quella necessaria pel tronco di Lesegno qualora si faccia partire dalla città di Mondovì.

A confronto di queste affermazioni ed a maggior dimostrazione delle stesse presenta un tipo dimostrativo sottoscritto dal geometra Schellino, accompagnato da una relazione dello stesso perito.

Il tipo è qui al banco della Commissione, ed i signori deputati possono prenderne visione, se lo desiderano.

La Commissione crede che sia opportuno che la Camera abbia cognizione della esatta relazione, e mi riservo perciò di darle lettura quando saremo all'articolo 4.

Giacchè ho la parola, rettificherò un errore occorso nel riferire la prima petizione.

O per equivoco del relatore o per errore di stampa, si è detto che la città di Cherasco nella sua petizione aveva detto che, facendo passare la strada della Riviera alla destra del fiume Tanaro, si correrebbe rischio di avere un altro pozzo di San Paolo per la regia finanza; mentre si è invece il comune di Narzole che ha fatto questo riflesso nella sua petizione. (ilarità)

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Tommaso Spinola sull'articolo settimo.

SPINOLA TOMMASO. Io aveva chiesto la parola dopochè la Commissione aveva proposta la soppressione di questo articolo. Non so se la Commissione persista a chiedere questa soppressione, ed, ove ciò fosse, mi riservo di parlare, ma quando essa su ciò non persistesse, il mio parlare diventerebbe assolutamente inutile.

PERNATI. La Commissione ha già osservato alla Camera per quali ragioni essa opinasse non già per l'assoluto rigetto di questa proposta del Ministero, ma bensì per la sua sospensione. Essenzialmente essa diceva che non veniva con ciò dato un grande aiuto alle provincie.

SPINOLA TOMMASO. Io non ho rinunciato alla parola, domandava solamente se la Commissione persiste nel proporre la soppressione.

PERNATI. Io spiegherò appunto i motivi per cui essa non insiste.

In secondo luogo osservava che questo aiuto a favore delle provincie si poteva fornire altrimenti, secondo le leggi vigenti, con una retta distribuzione cioè del fondo dei sussidi stanziato nel bilancio delle medesime.

Tuttavia vi ebbe il deputato Valerio che osservò che era meglio dar poco che niente, e siccome in questo senso pare che stiansi anche pronunciati diversi altri deputati, così la Commissione non persiste nella sua proposta di sospensione. Siccome poi l'onorevole ministro, rispondendo a me che sviluppai le ragioni del voto della Commissione, disse alcune cose circa i sussidi, che mi paiono meno esatte, così mi permetta la Camera che io appoggi nuovamente la proposta della Commissione, quella cioè che dei sussidi descritti nel bilancio per le provincie non si possa fare distretto a favore di opere comunali e consortili, ma debbano tutte le lire 400 mila, o 200 mila, o quelle altre somme che saranno assegnate nei bilanci a quest'oggetto, essere distribuite fra le provincie dello Stato e che questa distribuzione di sussidi si faccia negli annuali bilanci stessi.

Diceva l'onorevole ministro, sostenendo che questa distribuzione possa aver luogo a favore anche dei comuni e dei con-

sorzi, che la Camera ne aveva fatto una tacita autorizzazione, avendo solo disposto che il Ministero fosse vincolato a chiedere a quest'uopo l'avviso dei Consigli provinciali e divisionali. E qui dove io credo che il signor ministro abbia preso un equivoco, e mi preme di rettificare la cosa onde ristabilire la questione nei suoi precisi termini.

In primo luogo osserverò che, quand'anche vi fosse un tacito assenso della Camera, non potrebbe perciò il Ministero essere dispensato dall'osservanza della legge. Ora egli è evidente che questi sussidi sono basati sopra due distinte disposizioni di legge, cioè in primo luogo sugli articoli 18 e 19 del regolamento 1° annesso alle patenti del 1817, i quali vogliono che, quando le provincie costruiscono strade (articolo 18) e ponti (articolo 19) i quali per la loro importanza interessano non solo le provincie stesse, ma una parte maggiore dello Stato, debba il pubblico erario venire in loro aiuto. In secondo luogo l'articolo 4 delle patenti del 31 dicembre 1842 dispone in modo preciso che « una competente somma sarà annualmente stanziata nel bilancio dell'azienda economica dell'interno per essere distribuita in sussidi alle provincie maggiormente gravate di spese straordinarie, a cui in difetto non potrebbero sopperire. »

Ora, dico io, se queste disposizioni così precise esistono, non vedo come un tacito assenso della Camera avrebbe potuto autorizzare l'onorevole ministro a derogarvi.

Egli dice che la Camera...

PRESIDENTE. Scusi: mi pare che questa discussione viene all'articolo 13.

PERNATI. Domando perdono: dopo questo articolo non si parla più di sussidi. Del resto non ho più che poche parole a dire; si tratta dell'interpretazione di una legge pella quale dissentiamo dall'onorevole ministro.

PRESIDENTE. Mi sembra inutile discutere su di un articolo su cui non si fa opposizione.

PERNATI. La Commissione aveva proposto di escludere per ora questi brani provinciali, perchè credeva che si potesse supplire con dei sussidi. L'onorevole ministro impugna le teorie della Commissione; dunque io devo difenderle. E lo devo tanto più perchè egli è caduto, come accennai, in un equivoco. Il ministro credeva che la Camera avesse assentito al sistema di distribuzione di quei sussidi a favore anche di comuni e di consorzi, purchè avesse la proposta dei Consigli provinciali e divisionali per la concessione dei medesimi, e questo non è punto esatto; e lo provo.

Ritenga la Camera che vi sono due categorie per sussidi nel bilancio dello Stato. Una di queste è intitolata *Concorsi e sussidi per opere stradali ed idrauliche*. Tale categoria, che nel 1850 era di 327,688 lire, scese a 33 mila lire nel 1851, a 28 mila nel 1852, a 28 mila nel 1853, salì nuovamente nel 1854 a 106 mila, e passò dalla parte straordinaria all'ordinaria del bilancio dei lavori pubblici.

Avvi poi un'altra categoria che era prima di 400 mila lire, e che nel 1853 fu ridotta a lire 200 mila, la quale è intestata: *Sussidi alle provincie ed alle divisioni per incoraggiarle ed abilitarle a lavori di maggiore entità*. Dunque ben si scorge che questa intestazione di due distinte categorie basterebbe a provare da se sola quale sia la vera intenzione della Camera nella distribuzione di tali somme, cioè di mantenere la legge, perchè conformemente a questa siffatta intestazione ebbe luogo nei bilanci.

Nè si riferisce punto a questa seconda categoria di sussidi l'osservazione fatta dalla Camera nel bilancio del 1851, che è dal Ministero invocata, ma si riferisce alla prima, quella cioè dei *sussidi e concorsi per lavori stradali ed idraulici*.

Ecco le parole testuali della deliberazione della Camera relativa a quella categoria:

« Abolita la spesa stanziata all'articolo 2, *Sussidi al comune di Cavallermaggiore*, per la costruzione di un nuovo ponte sulla Macra, sulla considerazione che quel comune si trova in grado di poterlo costruire senza il concorso del Governo e coll'avvertenza che non debbansi ammettere simili sussidi ai comuni, se non previo il voto dei Consigli provinciali. »

Dunque si vede che il signor ministro versa in un equivoco, e che non v'è stata alcuna deliberazione della Camera che lo autorizzi a distribuire a comuni e consorzi il fondo destinato per sussidi alle provincie, mentre v'ha per essi un'altra categoria. Tanto più la Commissione stima necessario d'insistere a questo riguardo, in quanto che d'ora innanzi le provincie si troveranno in una condizione finanziaria più ristretta, giacchè avranno l'onere della manutenzione delle strade che cessano d'essere reali, e l'obbligo di concorrere nella metà delle spese occorrenti per aprire le nuove strade classificate ora come nazionali di seconda categoria, onere il quale non esisteva prima; giacchè, sebbene si sia e dall'onorevole ministro e dall'onorevole Depretis, se non erro, accennato che queste strade erano provinciali, e che dovevano perciò eseguirsi a tutte spese delle provincie sul cui territorio scorrevano, è però vero che nella legge del 7 ottobre 1848 relativa alle spese obbligatorie delle provincie non si parla che della manutenzione e della sistemazione delle strade, e non della loro apertura. Ora dunque, trattandosi di aprire nuove strade, vengono le provincie ad avere anche da questo lato un onere che non avevano prima.

Mi pare dunque necessario che l'applicazione del fondo dei sussidi stanziati nelle provincie sia fatta secondo la legge, e che l'onorevole ministro non cada più nell'equivoco in cui è caduto, credendo che la Camera avesse deliberato in ordine a questi sussidi che vi dovesse essere la proposta dei Consigli provinciali, giacchè quest'approvazione è stata richiesta dalla Camera unicamente per distribuire i fondi dell'altra categoria intitolata: *Concorsi e sussidi per opere stradali ed idrauliche*.

Io dunque pregherei la Camera a voler emettere a questo riguardo un voto, e pregherei il Ministero a voler fare, secondo la proposta della Commissione, la distribuzione di questi sussidi alle provincie... (*Rumori*)

È una questione di molta importanza...

PRESIDENTE. Che cosa propone la Commissione?

PERNATI. Essa propone appunto, relativamente a quest'articolo, che la distribuzione dei sussidi fosse conformata alle leggi vigenti.

PRESIDENTE. Qui non si parla di sussidi, si parla di concessione di strade alle città capoluoghi, che non si trovano collocate sopra una delle strade già dichiarate reali.

PERNATI. Io non abuserò di più della pazienza della Camera, e concluderò dicendo che la Commissione si rimette alla sua saviezza, e che non ha difficoltà di accettare questo articolo del Ministero. Solamente mi riservo, ove il Ministero non lo faccia, di proporre qualche altro di questi bracci provinciali appunto in senso della proposta ministeriale; e postochè la discussione è caduta sui sussidi, credo che la Camera debba ritenere le spiegazioni che ho date come esatte, in rettificazione alle osservazioni fatte dall'onorevole ministro.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Qui la questione sta nell'accettare o no l'articolo, e la domanda che ha fatta l'onorevole Spinola è di sapere quali possano essere le intenzioni della Commissione in proposito.

La digressione testè fatta sui sussidi è del tutto fuori di luogo. Quando nel bilancio che si presenterà sia proposta una somma per sussidi, allora la Camera deciderà se voglia imporre al Ministero l'obbligo di non accordarli che alle strade provinciali, e allora dimostrerò che sarebbe questo un partito assai poco conveniente, perchè impedirebbe la costruzione di una grande quantità di strade importantissime.

Ora aggiungo solamente due parole riguardo all'appunto che l'onorevole preopinante mi fece, di avere mancato alla legge. Dirò anzitutto che, se egli esamina le distribuzioni dei sussidi seguite anche prima che io entrassi a reggere il Ministero dei lavori pubblici, vedrà che negli ultimi anni, essendosi bilanciata la somma di 400,000 lire, vennero sempre con essa accordati sussidi ai comuni ed ai consorzi, e che il precetto tassativo di destinare questi sussidi alle strade provinciali non poteva riferirsi che al regio biglietto del 5 gennaio 1832, nel quale era accordata solamente la somma di 120,000 lire, applicabile alle strade provinciali. Ma, quando il Parlamento aumentò questa somma fino a 400,000 lire, allora non ho mai sentito che in seno del medesimo sieno insorte questioni o siasi disapprovato quello che ha fatto il Ministero chiamando a parteciparne i comuni ed i consorzi.

Ad ogni modo, lo ripeto, questa questione si tratterà di proposito quando venga in discussione il bilancio del 1856, in quale circostanza egli potrà proporre i vincoli cui vuole assoggettare il Governo. Presentemente non si tratta che di approvare o non approvare l'articolo 7.

PRESIDENTE. Il deputato Spinola intende parlare sull'articolo 7?

SPINOLA T. Dal momento che la Commissione dichiara di rinunziare alla proposta di soppressione che aveva fatta, non ho più che dire.

PRESIDENTE. Allora, se nessuno domanda la parola, metto ai voti l'articolo 7.

CAVALLINI. Domando di parlare.

Io non oppugno nè il principio contenuto in quest'articolo 7, nè l'applicazione che se ne fa all'articolo 8, anzi dichiaro che appoggio col mio voto e l'uno e l'altro; se non che mi pare che la disposizione dell'articolo 7 vada più oltre del bisogno, forse dell'intendimento anche del Ministero che l'ha proposto.

Lo scopo di quella disposizione è quello di attribuire alle provincie, che non abbiano nè strade ferrate nè strade nazionali, un tronco di strada nazionale, per mezzo del quale il capoluogo delle provincie stesse venga congiunto o con una strada nazionale o con una strada ferrata, o costruita o da costruirsi.

Ma nel modo in cui l'articolo 7 è redatto, mi pare che noi applichiamo questo beneficio non solo alle provincie che noi poscia specificamente contempliamo, ma anche ad altre che forse non ne sono bisognose; che anzi può accadere il caso in cui una provincia, alla quale non sia applicabile il disposto dell'articolo 7 si trovi per indiretto avvantaggiata di più di quanto lo sieno le provincie per le quali si è proposto l'articolo 7.

E qui addurrò un esempio, citando una delle strade descritte all'articolo 8.

Non si può contestare che, secondo la disposizione dell'articolo 7, il capoluogo della provincia di Valle Sesia, cioè Varallo, avrebbe diritto di essere congiunto o colla strada ferrata dello Stato, la quale tende da Novara ad Arona, o colla ferrovia di Novara.

L'onorevole signor ministro dei lavori pubblici ben sa che la provincia di Valle Sesia, dopo ilospicio luogo di Borgo-

sesia, termina ben presto dal lato di mezzogiorno, congiungendosi con quella di Novara, nel territorio del comune di Grignasco.

La strada quindi che parte da Varallo, giunta a Grignasco, per arrivare sino ad Arona, deve percorrere sul territorio novarese una tratta forse più lunga di quella da Grignasco a Varallo nella provincia di Valle Sesia, alla quale sola noi vogliamo, parmi, e dobbiamo recare sollievo. Beneficheremo quindi la Valle Sesia e Novara contemporaneamente, e forse più questa che quella, che è pure misera e povera assai ed ha urgente bisogno di molte altre strade perchè possa svilupparsi. Meglio sarebbe limitare la classe delle nazionali alla strada che percorre la tratta da Varallo a Grignasco, ed accordare alla Valle Sesia un altro tronco di strada nazionale, quella, per esempio, da Valduggia ad Orta, restringendo così tutto il vantaggio a quella poverissima provincia.

Ciò che ho detto della Valle Sesia rispetto a Novara, si potrebbe dire anche di Bobbio rispetto a Voghera.

Per amore pertanto di giustizia, e sebbene io appartenga alla divisione di Novara, la quale evidentemente approfitterebbe viepiù colla proposta ministeriale, io credo che l'articolo 7 dovrebbe essere modificato in modo che non ne nasca l'inconveniente che ho accennato; epperò, senza fare per ora aggiunta di altre strade, mi limito a proporre che alla fine dell'articolo 7 si aggiungano queste parole: « sia direttamente, sia per mezzo di strade provinciali discorrenti nelle provincie finitime. »

Così ne avverrebbe, per esempio, che la strada della Valle Sesia, giunta a Grignasco, si unirebbe colla strada provinciale che da Grignasco mette direttamente a Novara; la Valle Sesia avrebbe tutto il vantaggio, che però è ben poco, che la disposizione di questo articolo 7 le apporterebbe, e lo stesso vantaggio non verrebbe senza ragione alcuna esteso alle provincie finitime.

Quello che dico della provincia di Valle Sesia, si dica anche delle altre provincie che vogliamo beneficiare e delle altre loro vicine, applicando sempre lo stesso principio.

PRESIDENTE. Domando se è appoggiata la proposta del deputato Cavallini.

(È appoggiata.)

BOLMIDA. Domando la parola per oppugnare la proposta dell'onorevole deputato Cavallini. Secondo il principio che verrebbe introdotto nell'articolo 7, ne verrebbe la conseguenza che lo scopo, che cerca il Ministero di raggiungere con questo articolo, riuscirebbe sempre quanto meno di difficile applicazione.

Che cosa cerca il Ministero? Di procurare a quelle provincie, le quali non hanno strade reali, un tronco di strada che le metta in comunicazione colle arterie principali, siano esse strade ferrate, siano esse strade reali; se si ammettesse questa distinzione che, ove da un capoluogo di provincia per raggiungere una strada reale si dovesse percorrere un tratto di strada che non fosse più nella provincia stessa, dovesse soprassedersi dall'applicazione di questo principio, io credo che le provincie, le quali ne hanno maggiormente bisogno, verrebbero pregiudicate; credo che questo potrebbe stare in un regolamento, ma in una legge, dove i principii debbono essere ben chiari, sarebbe difficile assai stabilire tutte queste distinzioni. A me pare che l'onorevole deputato Cavallini non faccia la sua proposta per escludere il principio di dotare le provincie che non hanno strade reali, ma per evitare che quelle le quali ne hanno già a dovizia non vengano ancora ad avere un beneficio maggiore. Ma ripeto che per

altro, adottando la sua proposizione, il principio sarebbe pregiudicato.

Sembrami dunque che, tal quale è redatto, l'articolo 7 si potrebbe dalla Camera adottare.

Mi riservo però, ove la Camera non approvi l'articolo tal quale è redatto, di proporre qualche modificazione od una aggiunta all'articolo 8.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Sineo.

SINEO. Io aveva domandata la parola prima delle spiegazioni date dall'onorevole preopinante, il quale sembrava in principio volesse oppugnare la sostanza dell'emendamento proposto dall'onorevole deputato Cavallini, ma terminò il suo discorso coll'appalesare come le sue osservazioni colpiscono soltanto la forma di quell'emendamento.

L'onorevole preopinante riconosce anch'egli che il Governo non si deve incaricare in questa legge del mantenimento delle strade provinciali di quella provincia che è già dotata di un'altra strada reale.

Non facciamo qui una legge la quale parta da principii fermi e possa essere sempre conseguente a questi principii. Trattasi di una legge transitoria e di transazione. Si fa quanto si può per contentare molti; se non si contentano tutti, si contenteranno almeno in qualche modo tutte le provincie. Il Governo ha proposto questo disimpegno di dare un tronco qualunque di strada reale. Ora questa ragione tende unicamente a sgravare il bilancio provinciale della manutenzione delle strade, non ha altro scopo, questa è una *fiche de consolation* che si dà, per così dire, alle provincie; saranno poche centinaia di lire da spendere in manutenzione di strade reali a scarico delle provincie che le mantenevano prima come provinciali. Ecco tutto lo scopo dell'articolo che si discute; questo scopo si raggiungerebbe e si procederebbe giustamente facendo questo favore alle provincie cui accennava l'onorevole Cavallini, perchè non ha strade reali. In quanto al tronco che percorre la provincia di Novara non vi sarebbe più motivo di favorirlo in questo momento.

CAVALLINI. L'onorevole deputato di Varallo, o non ha ben compreso la portata del mio emendamento, oppure io non mi sono bene spiegato, perchè in caso diverso certamente egli non mi avrebbe dato la risposta che mi ha fatta. L'onorevole deputato mi oppose in sostanza che, quando si adottasse il mio emendamento, si potrebbe difficilmente ottenere lo scopo che si propone l'autore dell'articolo 7. Inoltre mi ha soggiunto che si potrebbe forse ottenere per mezzo di regolamento l'intento che io mi propongo.

Comincio anzitutto ad osservargli che un regolamento non potrebbe mai derogare ad una legge e che dal momento in cui fosse votata la disposizione dell'articolo 7, tale quale venne proposto dal Ministero, l'emendamento mio non potrebbe più mai essere in nessun caso applicato. Aggiungo quindi, riguardo alla prima e principale eccezione da lui mossami, che col mio emendamento non si pregiudica per nulla alla Val Sesia, che io anzi vorrei per parte mia più efficacemente sostenuta e dal Governo e dal Parlamento, massime dopo la cessazione de' suoi antichi privilegi.

L'onorevole deputato sa che le strade provinciali, che si tratta di fare passare nella classe delle nazionali, non cangiano di dimensione, di lunghezza, ma rimangono nello stato in cui si trovano, ed il Governo non assume altro obbligo fuori quello di provvedere alla loro manutenzione avvenire.

Non cangiandosi adunque la dimensione delle strade provinciali che noi siamo per dichiarare nazionali, nulla può importare per le provincie, alle quali s'intende di apportare un

beneficio, che il corrispondente tronco di congiunzione, scorrente nella vicina provincia (esclusa dal detto beneficio) e necessario per unire quelle strade provinciali divenute nazionali ad una ferrovia o dello Stato o d'una società, appartenga piuttosto alle nazionali che alle provinciali. Quello che è importante si è di dichiarare nazionali le strade che dal capoluogo scendono sino al confine della provincia; ma questo si ottiene pur anco col mio emendamento, il quale per conseguenza è solo diretto a diniegare il carattere di nazionalità alla rimanente tratta, necessaria bensì a percorrersi per giungere ad una ferrovia, ma che però scorre in provincia ben diversa.

Il mio emendamento insomma si limita, secondo il vero spirito dello stesso progetto ministeriale, alla sola provincia che è e deve essere sola contemplata.

Può avvenire che un capoluogo di provincia, per avere una comunicazione diretta con una strada ferrata, abbia bisogno della costruzione di una strada nazionale nella propria provincia, ed anche di una strada nazionale nella provincia finitima, per la quale debbasi pure transitare per giungere alla detta ferrovia, ed in questo caso sta benissimo che in quella provincia e nell'altra finitima tutta quanta la tratta di strada sia dichiarata nazionale, se ne sopporti cioè la manutenzione dallo Stato; ma può anche accadere che nella finitima provincia già si trovi costrutta una strada provinciale che da un capo metta alla ferrovia, e dall'altro si congiunga coll'altra strada scorrente nella provincia alla quale soccorre il progetto di legge.

In questo secondo caso io non posso proprio vedere la necessità di dichiarare nazionale anche la strada provinciale della provincia finitima, aggravando l'erario pubblico senza plausibile ragione.

Non veggio come possa essere impedita l'applicazione del disposto dell'articolo 7, come ne possano essere pregiudicate le provincie indicate nel successivo articolo ottavo, per ciò solo che il loro capoluogo, invece di essere direttamente unito con una ferrovia per mezzo d'una strada nazionale, le sia invece unito con un tronco di strada nazionale per tutta la tratta scorrente nella provincia stessa, e con una strada provinciale per la rimanente tratta tra la detta strada nazionale e la strada ferrata.

Se si può abbondare si abbondi colle provincie che si credono meritevoli di riguardo, ma non si abbondi alla cieca a favore di chi forse non ne abbisogna. L'articolo 7 contiene un principio, io l'accetto, ma accettandolo, per essere logico debbo volere sia applicato al caso al quale si riferisce, e non sia più oltre esteso. Ecco il vero scopo del mio emendamento, scopo che è evidentemente consentaneo allo spirito che informa il progetto.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io esporrò alla Camera i motivi per cui credo che il principio stabilito dall'articolo 7 sia da conservarsi nei termini nei quali fu proposto.

Il Ministero con questo principio intende di assicurare in modo assoluto a tutti i capoluoghi delle provincie una comunicazione o colla rete delle strade reali o con quella delle vie ferrate, comunicazione che non possa loro mancare e che sia costantemente ben mantenuta, chiamandole così a godere di quei diritti che debbono avere, dacchè concorrono anche esse alla manutenzione di tutte le strade reali. Si dice: ma favorite contemporaneamente altre provincie, perchè sarà per siffatta disposizione messa pure a carico dello Stato la manutenzione di quei tronchi di strade provinciali che proseguiranno nel territorio della provincia finitima a quella del

capoluogo cui intendete di beneficiare, e che si dovranno percorrere per giungere alla strada reale o ferrata alla quale si vuol dare l'accesso.

Ciò avverrà benissimo, ma è una conseguenza del principio stabilito di assicurare una buona e diretta comunicazione a questi capoluoghi; ora è già stato assentito nella discussione anteriore che non si può imporre alle provincie l'obbligo di conservare tutte le strade provinciali, ma che bisogna lasciare loro libertà e larghezza nel fare ed estendere le loro strade provinciali, ed anche nel sopprimerle, quando le condizioni del movimento, mutate essenzialmente per l'introduzione delle strade ferrate, le consigliassero ad abbandonarne alcune.

Che avverrebbe quindi di quel capoluogo di provincia a cui fosse assicurato un tronco solo di strada, qualora questo venisse ad incontrarsi in altro tronco di strada provinciale, che la divisione a cui appartiene avesse riconosciuto conveniente di abbandonare?

Convorrà che esso lo assuma a suo carico, se vuol avere la necessaria comunicazione con una strada reale o ferrata. Ecco l'obbiezione che io voglio evitare: stabilisco per principio che i capoluoghi delle provincie debbano avere queste comunicazioni con un braccio di strada reale, e che perciò le spese della loro manutenzione abbiano a cadere a peso dello Stato; ma chi mi assicura, per esempio, che, fatta la strada ferrata da Torino a Novara direttamente, e da Novara al lago Maggiore, non venga il momento in cui la strada provinciale da Biella ad Arona non sia abbandonata, e non cessi per conseguenza la comunicazione data a Varallo, perchè le provincie interessate avranno rinunciato a mantenere le strade provinciali che vi fanno seguito?

Io vorrei pertanto che questi capoluoghi di provincia fossero assicurati di averla in modo che non mancasse mai, e quindi che fosse mantenuta a spese dello Stato. Ecco il motivo per cui non credo doversi alterare il principio, introducendovene un altro che complicherebbe gli interessi delle provincie, e farebbe forse fallire lo scopo che si vuole ottenere.

BOLMIDA. Dirò due sole parole, perchè il signor ministro ha già espresso in massima parte quanto io intendevo di opporre alla proposta dell'onorevole Cavallini. Ben vede la Camera che, ammettendo questa proposta, verrebbe a mancare lo scopo che ci proponiamo di ottenere con questo articolo. Se una provincia ha bisogno di una strada reale per giungere alla rete generale delle strade ferrate o nazionali ordinarie, ove quella abbia ad unirsi con una strada provinciale angusta o cattiva, verrebbe a mancare lo scopo che ci proponiamo, cioè di dotare quella provincia di un mezzo sicuro di comunicazione.

Nel caso appunto citato della provincia di Varallo, se la strada reale da costruirsi trovasse al confine di quella provincia una strada provinciale non abbastanza buona, la provincia di Varallo ne avrebbe a soffrire.

Io credo dunque che si debba sancire questo principio quale è stato proposto; e se qualche provincia ne sarà troppo beneficata, non vedo che questo sia poi un gran male a confronto di quello maggiore che ne verrebbe dall'emendamento Cavallini.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Cavallini.

CAVALLINI. Non dirò che poche parole, perchè è la terza volta che mi è concessa.

L'onorevole Bolmida parte dall'ipotesi che le strade provinciali possano essere mantenute male; questa supposizione io non la posso ammettere assolutamente.

Io credo invece che i Consigli provinciali e divisionali, da momento che hanno deliberato di aprire una strada provinciale, debbano porre tutto il loro impegno, perchè essa serva all'uso a cui fu destinata.

Del resto, e postochè il signor ministro dei lavori pubblici si è limitato a rispondermi che egli non può appunto essere assicurato che il tronco di strada provinciale, che sarebbe pure necessario per congiungere la strada che si tratta di dichiarare nazionale colla via ferrata, sia sempre mantenuta come provinciale, e tanto meno lo possa essere dopo le precedenti deliberazioni della Camera, colle quali si è voluto lasciare ai Consigli provinciali e divisionali la facoltà di disclassificare le strade provinciali, dal che teme potesse occorrere il caso in cui lo Stato debba incaricarsi della manutenzione del tronco che io vorrei fosse a carico della provincia finitima, osserverò che con tale risposta non si è per nulla distrutta la difficoltà e l'inconveniente che io ho accennato. Infatti non è forse vero che egli col rigettare il mio emendamento assoggetta sin d'ora, ed irreparabilmente, lo Stato a sottostare alle spese di manutenzione anche della strada provinciale scorrente nella provincia vicina, quando anche questa strada provinciale sia praticabile, buona ed in ottimo stato? E se assoggetta la nazione in modo assoluto a questo peso non giustificato nè giustificabile, quale difficoltà potrà mai egli avere che lo Stato venga sottoposto a tale carico non in modo assoluto, ma nel solo caso ipotetico in cui la strada provinciale sia soppressa?

È dunque più giusto e più logico il mio emendamento di quello lo sia la sua proposta. Io contemplo il caso in cui non vi sia strada provinciale nella vicina provincia che congiunga direttamente le strade nazionali delle quali si tratta con una ferrovia, ed in questo caso non vorrei estendere a questa vicina provincia il beneficio della legge, apportando così un qualche sollievo alle pubbliche finanze; il signor ministro all'opposto, per tema di sovraccaricare l'erario pubblico nel caso in cui la strada provinciale nella vicina provincia fosse disclassificata od abbandonata, comincia ad aggravare lo Stato anche nel caso in cui la strada provinciale esista e sia ottima. Per verità che io non so capacitarmi di questo ragionamento.

MAZZA P. Alle ragioni già recate dal signor ministro dei lavori pubblici e dall'onorevole preopinante che combatterono l'emendamento Cavallini, aggiungerò ancora quest'altra, ed è che, qualora quell'emendamento fosse approvato, verrebbe per indiretto a rendersi molto meno efficace, molto meno salutare alle provincie povere il principio che con l'articolo 7 si propone alla sanzione della Camera.

Infatti codeste provincie che si tratta di soccorrere hanno grandissimo bisogno di stabilire nel loro seno delle nuove comunicazioni. Se sul bilancio divisionale verrà a pesare un'altra somma maggiore pel mantenimento di quel tronco di strada che, approvandosi la proposta Cavallini, non più diverrebbe reale, ma continuerebbe ad essere provinciale, è evidente che da questo lato sarebbe resa assai peggiore la condizione delle provincie che hanno necessità del soccorso divisionale per le nuove comunicazioni di cui abbisognano. Quanto più la divisione sarà gravata, tanto meno ne potranno essere aiutate le provincie più misere. Questo è chiaro. Ora, per la proposta Cavallini, la divisione di Alessandria, a cui la provincia di Bobbio appartiene, verrebbe appunto a subire un maggior gravame per tutto quel tratto che corre dai confini della provincia hobbiese a Voghera.

E qui mi sia lecito di osservare, nell'interesse della mia provincia, che la strada di cui si tratta è l'unica che essa ab-

bia, e che d'altronde ha tanto maggior bisogno di comunicazioni, in quanto che, popolata da poverissimi abitanti il più de' quali emigrano buona parte dell'anno per sussistere; incolla, si può dire, i tre quinti del territorio, con pochissima industria e molto scarso commercio, ritrarrebbe dallo stabilimento di nuove strade un gran vantaggio, massime per un prodotto prezioso, quello del legname, il quale vi soprabbonda, e di cui difettano per contro altre parti del paese. Nuove comunicazioni renderebbero più agevoli i mezzi di trasportarlo dall'una parte all'altra con evidente e notevolissimo profitto di ciascuna.

Per tal modo rimanendo ben chiarito che, qualora si approvasse la proposta del mio onorevole amico Cavallini, il vantaggio che con quest'articolo si propone alle provincie povere sarebbe di gran lunga menomato, io spero che, respingendo l'emendamento in questione, la Camera manterrà tal quale è scritto l'articolo ministeriale.

SINCO. Non è per insistere sulla proposta dell'onorevole Cavallini; la Camera farà come crede; ma la prego soltanto di ben vedere quali siano le conseguenze del suo voto. Se noi avessimo facoltà illimitata, se potessimo allargarla, facendo strade reali anche a favore di quelle provincie che non hanno motivo speciale per chiederle, e che con questo potessimo poi favorire anche quelle altre località che hanno maggior bisogno, allora le osservazioni dell'onorevole Mazza quadrerebbero pienamente; ma domanderò all'onorevole Mazza, come appartenente alla provincia di Bobbio, se non gioverebbe maggiormente a questa provincia che si adottasse l'emendamento formulato dall'onorevole Tommaso Spinola, affinché essa fosse attraversata da una strada che, partendo da Genova per la vallata della Trebbia tendesse poi al Piacentino. Io credo che Bobbio preferirebbe di avere questa strada, anziché vedere dichiarato provinciale quel tratto che al di là della sua provincia la deve poi riunire da un altro lato ad una strada reale.

Rifletta l'onorevole Mazza che, se noi carichiamo senza necessità i bilanci a favore di quelle provincie che veramente non hanno circostanze speciali per dimandarci questi sussidi, noi dovremo poi rifiutarli ad altre località che avrebbero maggiore diritto, quale è Bobbio. La Camera consideri la cosa sotto questo doppio aspetto.

MICHELINI. Domando la parola.

DEPRETIS. Io farei una sola osservazione.

La proposta dell'onorevole Cavallini è ispirata da un sentimento di giustizia; e se la legge tutta fosse fondata sopra basi di giustizia distributiva, se si fossero valutate le condizioni economiche e finanziarie in cui si trovano le diverse provincie dello Stato per esonerarle od aggravarle a seconda dei casi, certamente la sua proposta sarebbe giustissima. Ma noi abbiamo votato alcuni articoli della legge che posano sopra altre basi, e noi la stiamo discutendo, e la dobbiamo pensare attuata, mentre sussistono le divisioni; noi non possiamo quindi prescindere da queste circostanze di fatto. Ora vediamo, se adottandosi l'emendamento dell'onorevole Cavallini, si otterrebbe quella giustizia che sicuramente egli aveva in mira.

Abbiamo due casi: quello della divisione di Novara citato dall'onorevole Cavallini, e quello della divisione di Alessandria, alla quale appartiene la provincia di Bobbio, della quale parlava l'onorevole Mazza.

Nell'un caso la divisione di Novara ha in questa legge compensi sufficientemente larghi, e perciò la divisione potrebbe ancora mantenere il tronco di strada provinciale tendente alla Valle Sesia, che scorre sul territorio della provincia di

Novara sino alla strada di Varallo, senza che il suo assetto finanziario ne venisse a soffrire. Nel caso addotto dall'onorevole Mazza accade lo stesso? No, la divisione di Alessandria, avendo una lunga linea di strada reale, che ora diviene provinciale, da mantenere, trovasi aggravatissima di spese, e di spese che sono indeclinabili; cosicchè l'emendamento Cavallini otterrebbe un effetto contrario a quello che egli si proponeva, verrebbe cioè ad aggravare una delle divisioni che da questa legge sono maggiormente pregiudicate...

Non dubiti il signor ministro delle finanze, sarà così.

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

DEPRETIS. Tanto meglio. L'onorevole Sineo diceva: non sarebbe più utile alla provincia di Bobbio l'aver una strada che la percorresse tutta intera nella Valle della Trebbia, e andasse a raggiungere Genova? È verissimo. Ma bisogna osservare che, se si adotta l'emendamento Cavallini, la provincia di Bobbio non avrebbe perciò la sua strada. Infatti, costrutta la strada sul territorio della provincia di Bobbio, rimane il tronco nella provincia di Genova. Questa sarebbe opera provinciale, e quindi la provincia di Bobbio non avrebbe aperta la strada che essa desidera.

Per queste considerazioni, io non credo si possa accettare l'emendamento dell'onorevole Cavallini.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri e reggente il Ministero delle finanze. Mi sia lecito aggiungere due parole in appoggio dell'articolo 7, quale viene proposto dal Ministero.

Senza risalire ai principii, mi varrò di una semplice considerazione di fatto. In virtù del sistema adottato e già sancito dalla Camera, ne risulterà che tutti i capoluoghi di provincia dello Stato saranno congiunti colla capitale o con strade ferrate o con strade nazionali, ad eccezione di cinque capoluoghi. Questa eccezione avrebbe evidentemente in sé qualche cosa di odioso, massime quando si consideri che queste cinque eccezioni cadono sopra le cinque provincie le quali sono forse le più povere dello Stato.

La verità, quand'anche non vogliasi approvare questo articolo, si può dire che la regola è che tutti i capoluoghi di provincia abbiano ad essere uniti tra essi e colla capitale per mezzo o di una strada ferrata o di una strada reale.

Ma conviene allargare piuttosto che restringere questo principio. Ed infatti abbiamo deciso di riunire alla capitale i capoluoghi delle provincie; e ciò si è fatto per Aosta, perchè la strada del Gran San Bernardo va all'estero; per i capoluoghi delle provincie del Mediterraneo, perchè si trovano sulla strada che da Nizza va in Francia; per Montiers, perchè v'è il Piccolo San Bernardo. Ora dunque, perchè lasciare esclusi Bobbio, Varallo, Thonon ed Albertville, che sono sicuramente le più povere provincie? Vi sarebbe in questa esclusione, a senso mio, non dirò un'ingiustizia, perchè qui non si tratta di diritti, ma una crudeltà!

Perciò prego vivamente la Camera a voler approvare questo articolo 7, che non impone un grave carico allo Stato, e dà una legittima soddisfazione alle provincie meno fortunate dello Stato, e che tende nel tempo stesso a far cessare l'anomalia che risulta dal fatto che tutte le più ricche provincie siano riunite al capoluogo con belle e buone strade reali e ferrate, nel mentre che provincie povere, montuose ed isolate vengono obbligate a sottostare al carico (fuori d'ogni proporzione colle proprie forze) di costruirsi le strade da esse stesse.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'aggiunta del deputato Ca-

vallini all'articolo 7. La rileggo: « sia direttamente, sia per mezzo di strade provinciali discorrenti nelle provincie finitime. »

(Non è approvata.)

Metto ai voti l'articolo 7 del Ministero.

(È approvato.)

Ora si passerà all'articolo 4 emendato dalla Commissione:

« Art. 8. Sono dichiarate strade reali, salva sempre la disposizione dell'articolo terzo:

« 1° La strada da Chivasso al confine svizzero per Ivrea ed Aosta;

« 2° La strada provinciale, la quale diramandosi da quella del Sempione, va per Pallanza ed Intra sino al confine sardo-svizzero presso Brissago sul lago Maggiore;

« 3° La strada provinciale da Nizza lungo il litorale di Ponente sino a Genova;

« 4° La strada provinciale da Savona per Ceva e Mondovì a Fossano;

« 5° La strada provinciale da Cuneo al confine di Francia nella valle della Stura;

« 6° La strada provinciale da Susa per Oulx e Cesana al confine francese sul Monginevro;

« 7° La strada provinciale che, dalla stazione di Torre Bertetti della ferrovia di Alessandria al lago Maggiore, va per San Nazzario e Cava a Pavia. »

La Camera vede che non si può procedere altrimenti che per divisione. Quindi io comincerò dalle singole proposizioni fatte dalla Commissione, e poi a ciascuna aggiungerò quelle che furono presentate come emendamenti.

Voci. Si discute l'articolo proposto dal Ministero.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Procurerò di mettere d'accordo la Camera sul modo di procedere in questa intricata discussione.

La Commissione, modificando l'articolo 4 del Ministero, vi ha introdotte cinque variazioni. La prima è che la strada da dichiararsi reale nella valle d'Aosta, la quale, secondo il progetto del Ministero, incominciava da Ivrea, parte invece da Chivasso. Per questa variazione io mi accosto alla Commissione, e ne dirò i motivi.

Quando io escludeva il tronco dalla città d'Ivrea sino a Chivasso, si era perchè aveva la ferma fiducia che in brevissimo tempo sarebbesi posto mano alla costruzione di una strada ferrata parallela. Diffatti già se ne era redatto il progetto, e si era costituita una società all'oggetto di assumerne l'impresa; anzi, vi erano persino proposte d'intraprenditori per eseguire la strada al prezzo della perizia, mettendo a profitto l'obbligo della società della ferrovia da Torino a Novara di sopportarne la spesa per un tratto di nove chilometri, carico questo statole imposto nella legge stessa di concessione; e niuno certamente vorrà negare il vantaggio grandissimo che recherebbe al movimento della strada ferrata da Torino a Novara un tronco di via ferrata che da Ivrea venisse a raggiungerla a Chivasso. Il progetto era anche stato esaminato ed approvato dal Consiglio speciale; due erano le traccie in esso contemplate, e molte erano le ragioni che militavano e per l'una e per l'altra, ma nessun argomento era così predominante da indurre il Governo ad imporre alla società d'Ivrea l'adozione piuttosto di una che dell'altra direzione.

Quindi il Governo si rivolse alla società stessa e le dichiarò essere disposto ad approvare entrambe le linee, lasciando ad

essa di adottare definitivamente quella che gli interessi sociali e locali le avessero fatto riconoscere più opportuna.

Così stando le cose, io aveva ragione d'attendermi che almeno la società avrebbe preso una definitiva determinazione in massima sul progetto onde potere poi mettere mano all'opera quanto più presto fosse stato possibile.

Ma, con mia grave sorpresa, è avvenuto tutto il contrario; la società, se non ha rinunciato assolutamente a questa ferrovia, ha però preso testè la decisione di aggiornare l'impresa a tempo indeterminato, senza avere neanche concluso quale dei due tracciati essa sarebbe per preferire.

Se quanto meno essa avesse predisposto le cose in modo che, migliorando le condizioni del credito pubblico, il Governo si trovasse in grado di promuovere senza ulteriori indugi la concessione dal Parlamento, si potrebbe ancora calcolare sull'esecuzione di questo tronco di ferrovia.

Ma la società non avendo preso alcuna deliberazione sulla linea che le piaccia di preferire, nè essendo entrata in alcun definitivo concerto colla società della strada ferrata da Torino a Novara per l'esercizio del di lei tronco, le cose versano in uno stato tale d'incertezza, che non so a quale epoca potranno realizzarsi le concepite speranze.

Io riconosco perciò essere necessario per ora di estendere la dichiarazione di strada reale fino al tronco a Chivasso; verrà tempo, io non ne dubito, che la strada ferrata si farà, ed allora, secondo il principio già stabilito nel presente progetto di legge, sarà sottratto dalle strade reali quel tronco che corre da Ivrea a Chivasso, e posto a carico delle provincie. Questo è quanto alla prima mutazione proposta dalla Commissione.

La seconda variazione consiste in che la strada provinciale lacuale, che diramandosi da quella del Sempione va per Pallanza ed Intra sino al confine sardo-svizzero presso Brissago, era stata tenuta in sospenso dal Ministero, il quale vi aveva invece provveduto coll'articolo 5, dichiarando che, quando il Canton Ticino abbia intrapreso la costruzione di una strada dal confine sardo-svizzero presso Brissago, sarebbe la nostra stata dichiarata reale.

Avendo ora il Ministero preso informazioni sullo stato delle cose relativamente alla strada svizzera dal confine di Brissago fino a Locarno, ed essendogli pervenuti documenti positivi e ragguagli desunti sul luogo da' nostri ingegneri, egli è assicurato che quella strada procede verso il suo termine, che vi si lavora in alcuni tratti, e che di altri stanno per farsi gli appalti; in guisa che essa sarà compiuta certamente assai più presto di quello che noi possiamo sperare di vedere ultimata la nostra strada.

Per conseguenza anche in ciò mi accosto alla Commissione, e credo che la strada che, diramandosi da quella del Sempione va per Pallanza sino al confine svizzero presso Brissago, abbia sin d'ora a dichiararsi reale.

La terza variazione consiste nel rifiuto della Commissione di ammettere la dichiarazione di strada reale per quella che dalla valle d'Aosta va nella Tarantasia pel Piccolo San Bernardo. Su questo punto io non posso dividere l'avviso della Commissione, e innanzitutto farò osservare che questa è una strada eminentemente strategica, come tale, raccomandata specialmente dal ministro della guerra, il quale, se non si trova ora presente per appoggiarla, si è perchè le troppe cure dalle quali è sopraffatto glielo impediscono assolutamente. Ma gli argomenti che provano l'assunto mi sembrano di per sè evidenti, come l'onorevole deputato Depretis le riconobbe, dicendo non esservi bisogno di entrare in molti dettagli di strategia per apprezzare l'importanza militare di

questa strada. Lo stesso dissi altre volte anch'io, ma a questo proposito debbo rettificare un'asserzione che mi è stata ingiustamente attribuita dal relatore della Commissione. Egli allegò che, escludendo io gli argomenti addotti in contrario dall'onorevole Pernati, e facendo osservare che non si trattava di coprire e di facilitare una ritirata, ma veramente di procurare un'opportunità d'attacco, io avessi accennato alla idea di andare a far la guerra ed attaccare la Francia.

Quest'asserzione, che sarebbe stata una bravata inconveniente in ogni tempo ed in bocca a chiunque, non poteva certo sfuggire, soprattutto nei momenti attuali, dalla bocca di un ministro. Io non ho mai certamente enunciato tale idea, e basta leggere il rendiconto di quanto dissi nelle scorse sedute, per vedere come io, accennando invece al supposto di una invasione francese, ed al caso in cui l'esercito nemico tentasse marciare sulla capitale per la strada della Moriana, osservai essere necessaria una strada coperta dagli attacchi del nemico, e mediante la quale, scendendo dall'alta valle dell'Isere, poterlo attaccare di fianco, tenerlo in rispetto e d'impedirgli di discendere sulla città di Torino. Da tutto ciò non può certo dedursi che io pensassi menomamente ad attaccare la Francia.

L'onorevole Pernati ha detto ancora: a qual pro pensare a siffatta eventualità? Noi siamo non solo in pace e in ottime relazioni colla Francia, ma persino in istretta alleanza colla medesima. Questo è vero; ma chi accerterà che possa essere eterna questa come qualsiasi altra alleanza? Ogni nazione ha incontestabile diritto di cessare dalle alleanze, e di convertire la pace in guerra, secondo che i suoi interessi li richiedono. Per conseguenza non dobbiamo regolare le disposizioni strategiche del nostro Stato sulle condizioni politiche del momento, ma dobbiamo darci pensiero di tutte le eventualità dell'avvenire.

L'onorevole Pernati soggiunse ancora: « ma almeno si aspetti. » Ciò starebbe bene se la costruzione della strada del Piccolo San Bernardo fosse opera di poco momento, se avessimo la verga di Mosè che, facendo ritirare il mar Rosso, apriva un comodo e sicuro passaggio agli Ebrei. (*ilarità generale*) Ma questo noi non possiamo farlo; si tratta di un'opera che richiede un tempo assai lungo, e, se non vi si pon mano sollecitamente, non la si avrà compiuta all'evenienza di una condizione politica diversa dall'attuale. Io lo ripeto: nessuno può stare garante che la nostra alleanza colla Francia abbia ad essere eterna, frammesso a tanti politici sovvertimenti che vediamo tuttodì avvicinarsi.

Tutti i riguardi strategici dunque consigliano non solo a fare quella strada, ma anche ad intraprenderla al più presto, non perchè possiamo prevedere vicino il bisogno di valercene per fazioni militari, ma perchè l'opera è di lunga mole.

Questo dico pel rispetto strategico, ma altri motivi ancora inducono il Ministero a proporvi la costruzione di questa strada, fra cui l'essenziale è quello di mettere in facile e diretta relazione la Savoia col nostro paese. Vedete l'immenso sviluppo della catena delle Alpi. Abbiamo di là delle medesime due fra le più belle, più vaste ed interessanti provincie dello Stato, cioè quelle di Ciampèri e di Annecy, con una popolazione che a questo momento non molto si scosta da seicentomila abitanti, e sinora non abbiamo che una sola via di comunicazione con quel vasto paese. Come non vorremo procurarne un'altra all'estremità? Perchè obbligheremo la Tarentasia a percorrere 170 o 180 chilometri per giungere in Piemonte, quando ha così vicina la valle d'Aosta? Perchè esigeremo che quella provincia faccia il giro di tutta la Savoia

per raggiungere a Susa il Piemonte? Non sarebbe questo un vero assurdo?

Finalmente, o signori, per essere consentanei a quanto dichiaraste coll'adozione dell'articolo 7, di volere cioè che tutti i capoluoghi di provincia abbiano una linea di strada reale che li congiunga o colle altre strade reali o colle ferrovie, bisogna pure che accordiate questa comunicazione anche a Moutiers.

Ed in qual modo potrete darla, fuorchè passando il Piccolo San Bernardo? Volete che Moutiers faccia un giro ozioso di 160 chilometri invece di soli 70 od 80? Mi parrebbe, lo ripeto, assolutamente assurdo.

Per tutti questi motivi, ai quali aggiungerò l'aumento di prosperità che ne verrebbe tanto al Piemonte come alle provincie al di là delle Alpi, che non tarderebbero a porsi in comunicazione con questa strada, io non posso, su questa questione, convenire colla Commissione, e chiedo anzi formalmente alla Camera che le piaccia di comprendere questa fra le prime strade dichiarate reali.

Un altro punto di dissenso tra il Ministero e la Commissione è relativo al ponte sul Po a Chivasso, eminentemente strategico anch'esso sollecitato, pure istantemente dal ministro della guerra, e che mi pare assai facile dimostrare quanto opportuno riescir possa nelle fazioni militari.

La linea del Po è certamente una delle più belle linee difensive dell'Italia settentrionale.

Ora, se non ho affatto dimenticato i principii appresi nei primordii della mia carriera, credo essere ormai riconosciuto da tutti i maestri dell'arte militare, che una delle condizioni essenziali di una buona linea difensiva è quella che essa presenti il destro di prendere al caso l'offensiva. Senza questo, o signori, si è condannati ad una difesa affatto passiva, che è una troppo infelice difesa; sarebbe il muraglione della China chiuso, senza comunicazione, che è certamente, fra tutti i sistemi di linee difensive, il peggiore.

Quello stesso principio che fa che una grande piazza di guerra non possa adempiere al suo ufficio compiutamente, se le sue opere interne ed esterne non sieno coordinate in modo da poter procurare tutta la facilità alle sortite e ad un'azione vigorosa contro il nemico assediante, per quello stesso principio, dico, nessuna linea di difesa adempie al suo scopo, se essa non presenta l'opportunità di poter uscirne per attaccare il nemico. E nel caso nostro, evidentemente, se il nemico, impadronitosi della sinistra del Po, marciasse sopra Torino, sarebbe grandemente tenuto in rispetto dalla opportunità che avremmo noi, sostenendoci sulla destra del fiume, di poter passare questo per attaccarlo in fianco od alle spalle.

L'opportunità poi di questo ponte sarà riconosciuta maggiore quando si consideri che esso mette in comunicazione la sinistra del Po colla destra, dove vi è una strada che va a Casale e ad Alessandria, per mezzo della quale si può trarre da quelle guarnigioni, e dai corpi d'esercito che saranno destinati a sostenere quelle fortezze, la forza per attaccare il nemico con più vigore.

E se ho domandato che questo ponte sia dichiarato opera nazionale e venga a far parte della strada reale, che, scendendo pella valle d'Aosta, viene a Chivasso, l'ho fatto anche perchè ho l'intimo convincimento che, per quanto grandi sieno gli sforzi fatti principalmente dalla città di Chivasso per assegnare fondi alla sua costruzione, non si potrà arrivare a compierlo senza il concorso dello Stato.

Gli sforzi fatti sono grandi, ma non sono veramente giunti al limite di quello che si può aspettare, nè bastano a compiere quell'opera.

Per questo, io raccomando istantemente anche il ponte sul Po a Chivasso, e tanto più lo raccomando inquantochè è pure estesissima la sua utilità nel rispetto commerciale. Osservate infatti, o signori, come esso procuri una nuova comunicazione fra le sponde del Po, che ne mancano da Torino sino a Casale, e la procuri in un sito il più opportuno che mai possa desiderarsi, cioè a Chivasso, che è uno dei principali mercati dello Stato, e dove, mercè il ponte stesso, si congiungeranno sulla sinistra la strada ferrata da Torino a Novara, e la strada ordinaria dalla Svizzera per Aosta ed Ivrea, e sulla destra le strade da Torino e da Casale a Chivasso, e la strada che a Chivasso stesso viene da Asti; strada quest'ultima per la quale la divisione di Alessandria ha sostenuto e sostiene spese ingenti, avendone già costruiti ed aperti due tronchi, ed un terzo tronco essendo appaltato, e già in molto avanzata costruzione; i quali tre tronchi importano insieme la somma di lire 680,000 circa.

Finalmente un altro punto in cui la Commissione si è discostata dal Ministero, si è stato nell'introdurre la strada da Torre Berretti a Pavia, che vorrebbe dichiarare reale. Io non nego che questa strada non abbia una certa importanza commerciale. Ma io faccio prima di tutto osservare che non si può supporre che diventi mai una linea principale di commercio, perchè, quando da Genova siete arrivati a Torre Berretti, dovrete fare lo scarico ed il carico delle merci in un luogo dove vi è una piccola stazione, in un luogo dove, per fare una grande stazione di commercio, si richiederebbero spese ingenti. E poi a che pro? Il commercio verso la Lombardia si avvierà piuttosto verso Mortara e da Mortara a Vigevano, anche nello stato attuale delle cose, perchè troverà a Vigevano una città che offre tutte le condizioni opportune per un centro di commercio, troverà una stazione assai ampia, ben fornita di fabbricati, avrà modo infine di fare depositi e di mutare veicoli onde procedere verso la Lombardia: l'esperienza mostra la verità di questo asserto.

In questo mese il movimento commerciale della strada da Mortara a Vigevano è cresciuto in un modo veramente non ordinario, appunto per le provenienze da Genova. E quando pure non fosse questa la strada che il commercio di Genova preferisse per andare a Pavia, non sarà mai neppure quella di Torre Berretti, ma sarà la strada verso Casteggio e da Casteggio al Po, quella che il commercio teneva prima, e che adesso ha diminuito di frequenza appunto perchè una parte del movimento si fa sulla strada ferrata sino a Vigevano.

Quando la Camera ha approvato il capitolato di concessione della ferrovia da Alessandria a Stradella e al confine piacentino con diramazione da Tortona a Novi, ha talmente riconosciuta l'opportunità della detta strada da Casteggio al Po, che ha anticipatamente affidata la medesima società di concederle anche il tronco di strada ferrata in quella direzione.

Per tutti questi motivi, io confesso, non so vedere perchè si debba dichiarare reale la strada da Torre Berretti a Pavia!

E questo certo non può riguardarsi come un favore che si voglia accordare al commercio, giacchè la strada da Torre Berretti a Pavia resta qual è, ma a carico della provincia; dunque il dichiararla reale non sarebbe un vantaggio pel commercio, ma soltanto un vantaggio per la provincia.

Premesse queste considerazioni, io faccio presente alla Camera che sarebbe opportuno discutere prima tutti quei numeri dell'articolo di legge, nei quali il Governo è d'accordo colla Commissione, e riservare per ultimo quelli in cui non vi è parità di opinione.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato De Viry.

DESPINE. J'ai demandé la parole sur l'ordre de la discussion.

PRESIDENTE. Ha la parola il deputato Despine sull'ordine della discussione.

DESPINE. J'ai demandé la parole pour répondre à l'observation que vient de faire monsieur le ministre des travaux publics, qui consiste à discuter d'abord les propositions sur lesquelles il est d'accord avec la Commission et puis ensuite les autres. Quant à moi, je crois qu'il ne faut pas seulement établir la discussion sur les lignes qui sont proposées, soit par le Ministère, soit par la Commission, mais encore sur toutes les autres lignes qui ont été proposées.

Car il nous a été distribué un assez grand nombre d'amendements, qui présentent plusieurs lignes nouvelles, qui ne sont comprises ni dans le projet du Ministère ni dans celui de la Commission.

Il est très-possible que, lorsqu'on aurait voté un assez grand nombre de lignes, on viut à ne pas prendre en considération celles qui sont nouvellement proposées, par la raison qu'elles viendraient trop tard.

Il me paraît qu'il serait mieux d'établir une discussion générale dans laquelle chacun des orateurs commencerait par faire valoir les raisons qui peuvent militer en faveur des routes par lui proposées. Quant à moi, je serais disposé à les accepter toutes; ainsi je ne suis pas ici pour élever des difficultés; mais, comme tel ne sera pas l'avis de la Chambre, il me paraît que chaque député devrait avant tout développer les motifs pour lesquels il demande telle ou telle route.

Voilà la proposition que j'ai l'honneur de soumettre à la Chambre.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri e reggente il Ministero delle finanze. Mi pare che non si possa accettare la proposta del deputato Despine. Qui gli emendamenti non modificano la sostanza della proposta ministeriale.

Le proposte, a cui faceva allusione l'onorevole deputato Despine, non sono in verità che aggiunte alla proposta ministeriale. Ora, quando vi è un'aggiunta, l'ordine logico è di discutere la proposta principale, e poi le accessorie. D'altronde io credo che nessuno contesti, forse nemmeno l'onorevole deputato Despine, che in ordine d'importanza le proposte del Ministero e quelle della Commissione ne abbiano una assai maggiore di quelle fatte negli emendamenti; almeno credo che questa opinione sia divisa dalla Camera. Non contesto per ora il valore delle proposte presentate, ma, a cagion d'esempio, se la strada del San Bernardo può essere considerata di un'utilità come 10, per la strada proposta da Bobbio a Genova l'utilità sarà calcolata come 4. Quindi l'ordine logico vuole che si passi dalle questioni più importanti a quelle che lo sono meno.

Quando la Camera avrà esaurito la discussione delle proposte ministeriali, allora passerà alle aggiunte proposte dai singoli membri della Camera, e sarà tanto più razionale che potrà in allora già apprezzare il sacrificio imposto allo Stato dalle proposte ministeriali. Se si vedrà che questo sacrificio lascia ancora un margine, forse la Camera sarà più disposta ad accogliere le proposte degli onorevoli membri; se invece si vede che il sacrificio è già grave, si rimanderà ad altra epoca il deliberare sopra le aggiunte.

Quindi insisto perchè si mantenga l'ordine della discussione come venne dal Ministero proposto.

DESPINE. Je demande la parole.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Valerio.

VALERIO. Ho inteso che l'onorevole deputato Despine

Pha chiesta, forse vorrà replicare al signor ministro, ed io parlerò dopo.

DESPINE. C'est précisément ce que vient de dire M. le ministre qui fait que j'insiste sur ma proposition. Car ce qu'a dit M. le président du Conseil prouve qu'il considère les lignes proposées par le Ministère et la Commission comme beaucoup plus importantes que les autres, et il a cité comme exemple de comparaison la proportion de 10 à 4.

Je crois que cette opinion n'est pas partagée par tous les membres de la Chambre. (Harità) D'ailleurs il y a une autre question, c'est qu'il est de principe que l'on doit discuter sur les amendements avant de discuter sur la proposition principale; c'est la marche logique qui a toujours été adoptée.

Maintenant M. le président du Conseil a dit que ces amendements n'étaient que des *aggiunte*. Cela est vrai, je comprends que ce sont des additions, mais encore faut-il que la Chambre, avant de se prononcer, décide, avant tout, comme le disait fort bien M. le président du Conseil, si elle doit renvoyer à un temps meilleur les autres propositions, vu que le Trésor serait déjà suffisamment obéré. Pour ces motifs je crois devoir insister sur ma proposition.

VALERIO. Avevo domandata la parola per chiedere che si desse la preferenza all'articolo del Ministero. Io credo che la discussione ci abbia dimostrato che le linee, le quali sono proposte dal Ministero, hanno veramente un carattere di necessità e siano quindi meritevoli di preferenza su quelle altre, le quali furono proposte dalla Commissione. Amico però qual sono di larga discussione, non mi opporrei alla proposizione dell'onorevole Despine. Desidero le discussioni larghe ed ampie, e quindi accetterò sempre tutte le proposte, le quali conducono ad un pieno convincimento l'animo dei votanti. Quando però la proposta dell'onorevole Despine non venisse adottata, proporrei che si mettesse prima ai voti l'articolo ministeriale.

Così quelli che parteggiano coi membri della Commissione voteranno contro le proposte ministeriali o presenteranno delle modificazioni. Se, come è stato detto, si dovesse prima porre in dibattimento gli articoli della Commissione, la questione, a mio avviso, verrebbe ad intralciarsi con grave pregiudizio della cosa. Penso quindi che sarebbe molto meglio di cominciare a porre ai voti il numero 1 dell'articolo 4, poi il secondo, poi il terzo e via dicendo. Così quelli che non li approvano voteranno contro o proporranno delle modificazioni. Questo però, ripeto, nel caso in cui non si accetti la proposta dell'onorevole Despine.

PRESIDENTE. Faccio osservare che l'andamento della discussione ci è tracciato dal regolamento stesso. Questo prescrive che prima si discutano gli articoli cogli emendamenti, e quindi le aggiunte proposte. Non vi può dunque essere difficoltà a questo proposito. Dalla dichiarazione testè fatta dal signor ministro risulta che non vi sono che due punti in cui il Ministero dissente dalla Commissione. Questa chiede dapprima la soppressione di un'alinea proposto dal Ministero; il Ministero poi non accetta una proposta della Commissione. Quanto alle proposizioni fatte dai signori deputati, la maggior parte sono aggiunte all'articolo proposto e dal Ministero e dalla Commissione, e queste, secondo il regolamento, debbono essere votate dopo.

Leggerò adunque l'articolo 4.

Il Ministero lo propone nella conformità seguente:

« Art. 4. Sono invece dichiarate strade reali:

« 1° La strada della Val d'Aosta fra le due città d'Ivrea e d'Aosta;

« 2° La strada del Piccolo San Bernardo da Aosta per Morgex e Bourg St-Maurice a Montiers;

« 3° La strada provinciale da Nizza lungo il litorale di ponente sino a Savona;

« 4° La strada provinciale da Savona per Ceva e Mondovì a Fossano;

« 5° La strada da Cuneo al confine di Francia pella Valle della Stura;

« 6° La strada provinciale da Susa per Oulx e Cesana al confine francese sul Monginevro;

« 7° Il ponte da costruirsi sul Po rimpetto alla città di Chivasso per congiungere in quel punto le linee stradali della destra con quelle della sinistra del fiume. »

La Commissione invece lo formola così:

« Art. 8. Sono dichiarate strade reali, salva sempre la disposizione dell'articolo 5:

« 1° La strada da Chivasso al confine svizzero per Ivrea ed Aosta;

« 2° La strada provinciale, la quale, diramandosi da quella del Sempione, va per Pallanza ed Intra sino al confine sardo-svizzero presso Brianza sul lago Maggiore;

« 3° La strada provinciale di Nizza lungo il litorale di ponente sino a Genova;

« 4° La strada provinciale da Savona per Ceva e Mondovì a Fossano;

« 5° La strada provinciale da Cuneo al confine di Francia pella valle della Stura;

« 6° La strada provinciale da Susa per Oulx e Cesana al confine francese sul Monginevro;

« 7° La strada provinciale che dalla stazione di Torre Berretti della ferrovia di Alessandria al lago Maggiore va per San Nazzario e Cava a Pavia. »

Quanto al numero 1 il Ministero aderisce alla proposta della Commissione. Qui poi verrebbe un sottosegno presentato dai deputati Quaglia, Bairo e Crosa, che tenderebbe a dichiarare nazionale la strada da Asti al confine svizzero per Montechiaro, non che la costruzione del ponte sul Po a Chivasso.

MICHELINI G. B. Domando di parlare sulla posizione della questione.

Mi pare che realmente questa è un'aggiunta. I proponenti sono d'accordo col Ministero e colla Commissione quanto ad una parte della strada, vale a dire da Chivasso al confine svizzero. Il resto può considerarsi come un'aggiunta, e quindi potrà venir dopo.

PRESIDENTE. Metto adunque ai voti il numero 1 dell'articolo 4, riservando sempre le aggiunte che possano essere proposte ad esso.

DEPRETIS. Resta ben inteso che, anche votato quest'articolo, sia lecito fare delle aggiunte.

PRESIDENTE. Questo è inteso.

Metto ai voti il numero 1 dell'articolo 4 del Ministero.

(La Camera approva.)

« Numero 2. La strada del Piccolo San Bernardo da Aosta per Morgex e Bourg St-Maurice a Montiers. »

La parola spetta al deputato Pernafl.

PERNAFL. L'onorevole ministro nel suo ultimo discorso ha manifestato il timore che le sue espressioni non fossero rettammente intese, che si creda cioè voler egli la strada del Piccolo San Bernardo per attaccare la Francia; sia pure come egli vuole, mentre egli ha detto che voleva avere quella strada « per attaccare il nemico di fianco, per tenerlo in rispetto e impedirgli di marciare per la Moriana sopra Torino. »

Lo stesso motivo mi spinge a rettificare una espressione od almeno un'idea che mi fu in qualche modo dal signor ministro attribuita. Egli infatti, rispondendo alle osservazioni da

me fatte sull'importanza della strada del Piccolo San Bernardo, soggiungeva subito dopo quelle parole che ho sopra citate: « Non si tratta di scappare, ma di avere libertà di offensivi movimenti. » Io prego l'onorevole ministro di ritenere che, se egli è molto geloso che si possa credere che voglia attaccare la Francia, io lo sono moltissimo ed a buon dritto perchè non si creda che io pensassi allo scappare.

Nulla dissi di ciò, perchè so benissimo che lo scappare avanti al nemico non è parola del dizionario piemontese.

Quanto poi all'opportunità della classificazione, la Commissione aveva accennato che si dovesse sospendere. Il Ministero invece crede dover insistere perchè si faccia fin d'ora, e la Commissione non fa difficoltà. Accetta anche la proposta dell'onorevole ministro, sebbene non possiamo lusingarci che questa sua premura di veder classificare quelle strade per intraprendere immediatamente i lavori, possa condurre ad un grande risultamento, trattandosi di una spesa assai vistosa e superiore di molto alle forze di quelle provincie che ne debbono pagare la metà.

VALERIO. Non solo io voto in favore di questa linea, ma faccio viva istanza perchè il Ministero la metta sollecitamente ad esecuzione.

Sotto il rapporto strategico e commerciale assai rileva che siano poste in contatto due importanti provincie del nostro Stato. Io lo dico schiettamente: se ho veduto con piacere proporsi questa linea dal Ministero, con dolore la scorsi eliminata dalla Commissione. Non è la prima volta che una Commissione della Camera, invece di migliorare una legge in senso liberale l'ha peggiorata. Io quindi, torno a dirlo, sono lieto che il Ministero abbia fatta questa proposizione che lo onora, e voto francamente per la medesima.

PRESIDENTE. Metto ai voti il numero 2 di quest'articolo. (È approvato.)

Il numero 3 è così espresso:

« La strada provinciale da Nizza lungo il litorale di ponente sino a Savona. »

La Commissione propone questo numero nei seguenti termini:

« La strada provinciale da Nizza lungo il litorale di ponente sino a Genova. »

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io ho limitata la mia proposizione a far dichiarare reale la strada da Nizza a Savona, e l'ho fatto perchè questa strada aveva molta importanza nell'interesse del paese; attualmente, dopo che fu approvato l'articolo 7, non credo nemmeno possa rivocarsi in dubbio che debba quella strada sino a Savona essere dichiarata reale, perchè, se v'è mai linea che congiunga un buon numero di capoluoghi di provincia, essa è questa. Dopo Nizza trovate immediatamente San Remo, successivamente Oneglia, poi Albenga, quindi Savona. E da Savona, se vi piace approvarla, partirà la strada che viene a Torino per Mondovì, ed unisce alla rete generale anche quest'ultima città.

Io non ho prolungata questa linea oltre a Savona, perchè non trovava che l'altro tronco sino a Genova avesse interesse così rilevante, e perchè d'altronde in questo tronco se ne comprende un tratto da Voltri a Genova, il quale ad ogni modo non può essere dichiarato come strada reale, perchè vi osta l'articolo 1 della legge, il quale dice che le strade che corrono parallele alle vie ferrate non possono essere conservate come strade reali.

Ora la strada ferrata da Voltri a Genova sarà in breve compiuta, ed il suo esercizio sarà aperto in quest'anno.

Ecco i motivi pei quali ho creduto conveniente di arrestare questa strada a Savona.

PRESIDENTE. Il relatore ha la parola.

DEFORESTA, relatore. La Commissione proponeva che questa strada della Cornice fosse dichiarata reale non solo da Nizza a Savona, ma estendendo fino a Genova, perchè uno dei principali motivi che giustificano questa declaratoria si è che è incontestabile che questa serve al transito dei viaggiatori dal mezzogiorno della Francia all'Italia meridionale, non che alle truppe nei cambi delle guarnigioni.

Ora questo scopo andrebbe fallito se si lasciasse una interruzione, benchè breve, nel corso di essa strada; e ciò tanto più che la provincia di Savona trovasi in tali condizioni finanziarie che, se si lascia a suo carico la definitiva sistemazione di questo tronco di strada, difficilmente potrà riuscire a sistemarlo, e potrebbe lasciarlo in abbandono.

Ma, diceva l'onorevole ministro dei lavori pubblici, starà questo riflesso pel tronco da Savona a Voltri, ma da Voltri a Genova sarebbe inutile di dichiarare reale l'attuale strada provinciale, dappoichè sappiamo che vi è in costruzione la strada ferrata.

Io confesso che il signor ministro ha quivi perfettamente ragione ora che la Commissione ha ritirato l'articolo 5. Ritenga la Camera che con questo articolo si voleva che allato delle strade ferrate continuassero sempre ad esservi come strade provinciali obbligatorie quelle che erano prima reali, onde servissero di sussidio alle ferrovie in caso di interruzione od altro; in conseguenza la Commissione aveva proposto che si dichiarasse reale questa strada sino a Genova, salva l'applicazione dell'articolo 2, affinchè, cessando di essere reale quando sarebbe costratta la ferrovia da Voltri a Genova, rimanesse in quella parte strada provinciale obbligatoria, e dovesse sempre essere mantenuta.

Ma, dappoichè pel ritiro dell'articolo 5 è rimasto in facoltà delle provincie di abbandonare, se lo vogliono, le strade reali che passano alla classe delle provinciali, riconosce la Commissione che non vi sarebbe più motivo sufficiente per insistere che si dichiarasse reale il tronco di strada da Voltri a Genova, e quindi proporrebbe al signor ministro un mezzo di conciliazione.

Limiterà la Commissione la sua proposta pel tratto da Genova a Voltri, ed egli l'accetterà così emendata.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Su quel tronco veramente non esiste l'obbiezione principale, appoggiata assolutamente alla legge.

Donque io non faccio opposizioni, e mi rimetto alla Camera.

PRESIDENTE. Il deputato Ghigliani ha facoltà di parlare.

GHIGLIANI. Io spero nessuno vorrà contestare che Genova sia il principalissimo centro di commercio dello Stato, e che la prosperità del suo commercio sia di interesse generale.

Ora la strada della riviera di ponente al commercio di Genova è non solo utile ma necessaria. Nè mi si opponga che lungo di essa non si vedono molte carrate, di merci alla fila, che Genova ha aperta dinanzi la via del mare, e che segnatamente i battelli a vapore hanno reso quasi inutile la strada della riviera di Ponente.

A chi ragionasse così io sarei costretto di rispondere che non è bene informato, imperocchè l'utilità, anzi la necessità della strada di cui parlo sta in questo, che su di essa viaggiano i corrieri, i quali operano lo scambie delle corrispondenze epistolari tra Genova, la Francia meridionale, la Spagna, Gibilterra...

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri e reggente il Ministero delle finanze. Ma siamo tutti d'accordo!

GHIGLINI. Il Ministero aderisce che si dichiari nazionale la strada da Voltri a Nizza?

Voci. Ma sì! sì!

GHIGLINI. Allora non ho altro da aggiungere, e sono ben contento di risparmiare alla Camera la noia delle mie parole.

PRESIDENTE. Metto ai voti questo alinea:

« 3° La strada provinciale da Nizza lungo il litorale di ponente insino a Voltri. »

(È approvato.)

BIANCHERI. Domando la parola per proporre un'aggiunta.

Io debbo persistere nella mia prima credenza, della giustizia cioè che questa strada debba essere dichiarata strada reale e di prima categoria, dappoichè colla votazione dell'articolo 11 si viene a sanzionare la manutenzione di questa strada a carico delle provincie sino a tutto il 1857.

Io certamente non ripeterò alla Camera tutte quelle ragioni che già ebbi l'onore di svolgere nell'ultima tornata con tutti i mezzi che ho potuto, a malgrado la debolezza delle mie forze, per provare che questa strada è rivestita di tutti quanti i caratteri necessari per avere ogni diritto di essere annoverata tra le strade reali di prima categoria, a termini della legge organica del 1817; ma dirò solo che, quando si fosse portata la questione dinanzi ai tribunali per far decidere se i caratteri richiesti dalla legge s'incontrino sì o no in questa strada, per essere dichiarata reale, nessuno dei nostri tribunali avrebbe esitato a dichiarare che il lasciare questa strada nella categoria delle strade provinciali era un'aperta violazione della legge.

Dunque è una vera riparazione di questa antica ingiustizia, che ha durato per anni ed anni, che mi faccio a chiedere alla Camera.

Diffatti, o signori, la strada della riviera di Levante fu dichiarata reale da tanti e tanti anni. Ora io domando alla Camera se veramente vi può essere qualche differenza essenziale tra la strada che mette da Genova al confine di Toscana e quella che mette al confine della Francia. Altri potrà vederne i motivi che io non conosco, ed allora io desidererei che li facessero palesi per poterli ribattere.

L'una ha tutti i caratteri dell'altra, e, se quella fu dichiarata reale, altrettanto doveva farsi di questa. D'altronde io credo che vi entri anche un po' di giustizia distributiva nel fare qualche cosa a beneficio di quelle provincie, le quali con ingentissimi sacrifici han condotto a termine quella strada. Quando si mettano a raffronto le spese incontrate da esse con quelle che incontrerà il Governo per le strade affatto nuove, si vedrà che non vi è veramente giustizia distributiva nel volerle ora sottomettere tutte indistintamente alla stessa stregua. Diffatti, se per le strade che si debbono costruire, nel loro complesso può dirsi giusto che le provincie siano chiamate a concorrervi per la metà della spesa, deve ritenersi altrettanto ingiusto che quelle altre provincie che hanno già fatto i trentanove quarantesimi della loro strada abbiano ciò nullameno a concorrere per la stessa proporzione in quella minima parte che ancora rimane a sistemare di quelle strade.

Se io insisto perchè la Camera voglia, o per sentimento di giustizia o per sentimento di generosità, approvare la mia proposta, non è già perchè io intenda di sgravare quelle provincie da quel tanto di spesa cui dovrebbero sopportare in quel concorso; non è già che io mi prefigga che dalla borsa dei contribuenti venga ad uscire meno denaro, non è certo questa la mia intenzione, ma si è unicamente perchè quelle provincie si trovano nella dolorosa posizione di non avere

ancora alcuna strada che dia comunicazione coll'interno di esse; se dunque le si vogliono astrette a concorrere nella spesa di sistemazione di quella strada, verranno poste così nell'assoluta impossibilità di avere mezzi per dare opera a quelle comunicazioni interne.

Io dissi già alla Camera che la provincia di San Remo non ha altra strada carreggiabile in fuori di quella della Cornice; vi sono tre o quattro vallate entro cui abitano i tre quarti della popolazione, i quali non possono giovarsi, o si approfittano ben poco di quella strada. Ora, se noi verremo a sgravare questa provincia di quel tanto che dovrà sostenere di spesa per mandare a termine la strada di cui è questione, non vi ha dubbio che essa verrà così posta in grado di potere allogare dei fondi affinché si eseguiscono altre strade nel suo interno. E, per provare che le provincie povere come quelle di Albenga e San Remo non potranno reggere alle spese di sistemazione cui vogliono obbligare, ed alle altre richieste da altre opere già in corso, oppure da doversi costruire, noterò alla Camera che, volendosi fare un porto in San Remo, se la provincia dovrà concorrervi, non dovrà sborsare meno di 500,000 lire; sta ora rettificando la salita di Ventimiglia che ascenderà a più di 200,000 lire; per poter mandare a termine il ponte sulla Nervia, ha dovuto incontrare un debito colla Cassa dei depositi di 100,000 lire; se dovrà ancora concorrere per la metà nelle spese di sistemazione, queste ascenderanno probabilmente per la sua parte ad altre lire 100,000.

Ora quella provincia paga un *maximum* d'imposta provinciale di 53,000 lire, cosicchè, per ultimare queste varie opere per far fronte a tutte quelle spese, vi vorrebbe una somma eguale a quasi venti volte il *maximum* della sua imposta.

Dopo questo, vi domando io se una provincia che si trova in tale stato possa reggere a tanti sacrifici, e se per di più possa ancora pensare a dotarsi di comunicazioni interne.

Da ciò risulta che essa verrà condotta all'estrema ruina per sopperire alle spese di cui si tratta, e dovrà inoltre rinunciare e dismettere ogni pensiero di vedere mai nel suo interno delle strade che ne agevolino il contatto.

Dunque, signori, l'una delle due: o la Camera avrà commiserazione di quelle provincie più povere e le sgraverà da quel concorso, oppure il Governo assegnerà alle stesse dei larghi sussidi con che possano stabilire un qualche mezzo di viabilità nel loro interno. In difetto di questo, io lo dico altamente, si verrebbe a provare che il Governo le tiene in nessun conto, nè vuol darsi alcuna cura di esse, che poco gli cale siano esse incivilite, oppure condannate a rimanere in uno stato di semibarbarie.

Io prego perciò la Camera a volere, se non per riparazione d'ingiustizia, almeno per generosità e benevolenza, accogliere la proposta da me fatta, che la strada da Genova a Voltri venga ad essere iscritta nelle strade reali di prima categoria.

SINEO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Su questo emendamento?

SINEO. Appunto.

Io non voglio già contrastare le mire dell'onorevole Biancheri, ma credo che il suo emendamento dovrebbe essere formulato in termini diversi. Egli ha sviluppato ampiamente il pensiero che le provincie interessate possano difficilmente sopportare le spese di costruzione che sono necessarie, onde recare la strada della Cornice alla condizione di strada nazionale. Egli è unicamente sopra questa considerazione che ha formulato il suo emendamento.

Le strade di prima categoria nella situazione attuale...

BIANCHERI. Domando la parola. (*Rumori*)

SINEO... hanno una larghezza non minore di nove o dieci metri; io aderisco volentieri alle considerazioni sviluppate dall'onorevole Biancheri, di sollevare quelle provincie dalla spesa a cui devono sottostare, ma da un altro lato non dobbiamo aggravare soverchiamente l'erario nazionale, e questo sarebbe soverchiamente aggravato quando venissimo a dare a questa strada una larghezza di nove metri. La Camera ritiene che l'importanza di questa strada non sta già nel trasporto delle merci che non potrà essere considerevole, perchè vi sono i vapori i quali trasporteranno sempre gli oggetti di maggior peso, ed il carreggio che si fa su quella strada non può essere che per un consumo interno, il quale eziandio è alimentato in gran parte dalla navigazione.

L'importanza è per i viaggiatori, perchè, come si è già ottimamente osservato, i viaggiatori non amano tutti di arrischiarsi ai viaggi marittimi. Certamente, in certe stagioni in cui avvi maggior concorso a Nizza ed altre parti del litorale, una strada destinata specialmente al passaggio dei viaggiatori non ha il bisogno di avere la stessa larghezza che si deve attribuire alle strade reali quando sono destinate ad un carreggio immenso col passaggio di corpi voluminosi, come sarebbero i carri così detti *marbrucchi*, che sono tirati da 10 o 12 cavalli; onde evitare l'ingombro è necessaria una grande larghezza.

Questo motivo però non esiste nella strada della Cornice. Facciamo tutte le spese necessarie nell'interesse generale dello Stato e speciale di quelle provincie, ma non andiamo più in là.

Inviterei pertanto l'onorevole Biancheri a formulare il suo emendamento in modo da evitare il rilevato inconveniente.

BIANCHERI. Veramente, se si avesse voluto intendere col mio emendamento che la strada della Riviera dovesse ottenere, in tutto il suo corso, tutta quella ampiezza che la legge organica prescrive per quelle reali di prima categoria, avrei immediatamente dichiarato alla Camera che tale non era la mia intenzione, perchè conosco che vi sono dei luoghi in cui quella strada corre frammezzo a dirupi e passi così alpestri che sarebbe impossibile darle maggior ampiezza.

Io convengo perciò coll'onorevole Sineo che, ove faccia d'uopo si debba dichiarare che per quella strada non verrà richiesta quella larghezza che d'ordinario è prescritta per le reali di prima categoria.

Farò ancora osservare che, se io pure desidero che l'erario non venga ad essere eccessivamente aggravato, pure, quando si tratta di far giustizia, qualche lieve sacrificio non deve sembrar così gravoso. E qui appunto si tratta di far un atto di giustizia.

Con questa legge, la provincia di Savona non avrà più che tre o quattro chilometri di strada a suo carico, ed ha una magnifica rete stradale compiuta, e la provincia di San Remo, che trovasi esausta dalle tante spese che ha dovuto sopportare, avrebbe, è vero, 45 chilometri di strada dichiarata reale, ma le rimarrebbe ancora tutto da fare, perchè, in fuori di questa, essa non è solcata da un sol metro di strada carreggiabile, mentre il massimo della sua imposta provinciale non basterà a pagare gli interessi delle somme che dovrà spendere per mandar ad effetto le opere intraprese e quelle a cui la vuoi far concorrere.

Conchiudo col ripetere che mi pare veramente il caso di fare un'eccezione a fronte di una condizione così misera da una parte, così florida dall'altra.

PRESIDENTE. Favorisca di formulare il suo emendamento.

RICCARDI C. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

RICCARDI C. Io ho chiesta la parola sull'emendamento del deputato Biancheri, perchè, se dapprima io applaudiva agli sforzi, direi quasi erculei, da esso fatti per ottenere che la Camera ammettesse un'eccezione a favore della strada da Nizza a Savona, sarebbe veramente sconvenevole se io tacessi ora che egli invoca un'eccezione alquanto odiosa...

BIANCHERI. Domando la parola.

RICCARDI C... a favore di due sole provincie. Riconoscendo io che la strada della Cornice prima d'ora non fu dichiarata nazionale per motivi meramente politici, e che la medesima, la quale era strada imperiale da Francia a Napoli, e per conseguenza assai lunga, fu intrapresa e quasi condotta a termine a spese delle provincie su cui scorre, benchè non appartenessi alle medesime, avrei bramato che si provvedesse con qualche larghezza a loro riguardo. Per tali ragioni io sono disposto a votare a favore di tutta la linea, e non delle due sole provincie accennate dal deputato Biancheri.

BIANCHERI. Farò osservare all'onorevole Riccardi che il mio emendamento è ristretto a due sole provincie, perchè, vedendo che i rappresentanti delle altre non facevano verun reclamo, credevo che non ne riconoscessero la necessità che io ho indicata. Del rimanente non fu per nulla mio intendimento che fossero soltanto favorite le due provincie che ho accennate.

PRESIDENTE. L'aggiunta del deputato Biancheri al numero 3 è così concepita:

« ... la quale verrà descritta tra le strade di prima categoria; la sistemazione però di questa strada si farà a seconda delle regole che governano le strade provinciali. »

La metto ai voti.

(La Camera rigetta.)

« Numero 4. La strada provinciale da Savona per Ceva e Mondovì a Fossano. »

Qui venne proposto un emendamento dai deputati Gustavo di Cavour, Moffa Di Lisio, Francesco Pallavicino, Giovanni Battista Cassinis e Riccardo Sineo, così scritto:

« Numero 4. La strada provinciale da Oneglia a Fossano per Ceva e Mondovì, la strada provinciale da Savona a Montezemolo e la strada consortile da Montezemolo a Bra. »

DEFORESTA, relatore. Qui cadrebbe la riserva che ha fatto la Commissione, di dar lettura della relazione che è unita al tipo presentato dal comune di Dogliani.

La relazione è concepita in questi termini:

« Il sottoscritto geometra e perito del comune di Dogliani, d'incarico dell'amministrazione municipale di detto luogo, avendo fatto le opportune verificazioni ed i relativi calcoli per la conversione in istrada regia della strada consortile tra Montezemolo e Bra, riferisce quanto segue:

« Per adempiere alla datagli commissione, il sottoscritto, colla scorta della carta generale dello Stato in corso di pubblicazione dello stato maggiore generale, e dietro le speciali cognizioni e misure prese sui luoghi, ha disteso i tipi che unisce in data d'oggi, uno sulla scala di 1 a 250,000, l'altro sulla scala di 1 a 50,000, nei quali si trova descritto tutto il corso di detta strada, contenendosi inoltre nel primo di essi anche il corpo della strada provinciale da Fossano a Montezemolo, per l'oggetto degli opportuni confronti.

« Trovansi inoltre descritte in detti tipi le variazioni di cui può essere suscettibile la strada da Montezemolo a Bra, onde renderla più comoda ed ottenerne con minor costo il perfezionamento.

« Nel primo fra i detti tipi si è indicato eziandio in massima il tracciamento della strada consortile che sta per aprirsi

tra Alba e Murazzano, passando per Diano e Bossolasco, per mezzo della quale la città e provincia d'Alba verrà a profittare doppiamente della strada reale da Savona a Torino, qualora venga adottata la linea anzidetta da Bra a Montezemolo.

« La strada consortile da Montezemolo a Bra è della larghezza media di metri 7, e non mai minore di metri 6 65.

« Essa è della lunghezza di chilometri 47, sviluppati col mezzo di una comoda e quasi continua inclinazione da Montezemolo sino al Tanaro dirimpetto a Narzole, e così per la sfuga di chilometri 56 circa.

« Alla sinistra del Tanaro, salito il piano di Narzole, si giunge con una dolce inclinazione a Cherasco, donde si discende nella valle di Stura, per portarsi con una breve salita al piano di Bra.

« Per rendere sicura e costante la comunicazione lungo la linea poc' anzi indicata, occorrerebbe la costruzione di due ponti, l'uno sul Tanaro dirimpetto a Narzole, l'altro sulla Stura sotto Cherasco.

« Per evitare queste due opere d'arte si potrebbe praticare un nuovo tronco, per mezzo del quale si potrebbe seguire la sponda destra del Tanaro sul territorio di Narzole e successivamente sopra quelli di Cherasco e Morra, per portarsi al ponte sospeso in Pollenzo.

« Si potrebbe anche trovare un grande risparmio sulla spesa di costruzione del ponte sul Tanaro, collocandolo sotto Cherasco nel sito ove esiste il porto detto di San Martino, donde si potrebbe giungere per mezzo di una strada perfettamente piana al ponte che si vorrebbe costruire sulla Stura tra Cherasco e Bra.

« Queste due varianti presenterebbero l'una e l'altra il vantaggio di evitare qualunque salita per portarsi da Dogliani sino alle falde della collina di Bra.

« Il passaggio per Pollenzo non allungerebbe la strada, evitandosi con questo mezzo gli svolgimenti necessari per le due salite di Narzole e di Cherasco.

« La linea che traverserebbe il Tanaro al porto di San Martino e passerebbe sotto Cherasco, sarebbe evidentemente la più breve.

« Si unisce alla presente relazione un calcolo di massima della spesa che potrebbe occorrere per riadattamento della strada di cui si tratta, onde pareggiarla in tutto alla condizione delle altre strade.

« Risulta da questi calcoli che, volendosi portare la strada alla larghezza di metri nove, costruire i due ponti presso Narzole e sotto Cherasco, migliorare tutte le pendenze meno comode e fare tutti i perfezionamenti più opportuni, si avrebbe una spesa totale di lire 615,500.

« Se, perfezionandosi in ogni altra parte la strada, si prescinde dall'allargamento, conservandosi l'attuale larghezza media di metri 7, basterebbe una somma di lire 545,000.

« Collocandosi al porto di San Martino il ponte sul Tanaro, si avrebbe un risparmio di circa lire 40 mila per la costruzione del ponte, che verrebbe a compensare all'incirca la spesa di un nuovo tronco di strada pel relativo accesso.

« Se poi si adottasse il passaggio per Pollenzo, si eviterebbe la costruzione dei due ponti, e, portandosi la larghezza della strada a metri 9, basterebbe la spesa totale di lire 335,400.

« Se poi, passandosi per Pollenzo, si lasciasse alla strada la anzidetta larghezza di metri 7, basterebbe la spesa di lire 265,000.

« In quanto alla manutenzione della strada, essa sarebbe poco costosa, vista la solidità del suolo e la facilità di procurarsi la ghiaia.

« La strada da Montezemolo a Bra, sia che continui a praticarsi la linea attraversante l'altopiano tra Narzole e Cherasco, sia che si seguiti la valle del Tanaro da Monchiario a Pollenzo, offre tra i suoi due estremi una distanza uguale a quella percorsa dalla strada provinciale tra Fossano e Montezemolo.

« Ma il transito tra Bra e Montezemolo è in ogni ipotesi molto più breve di quello tra Fossano e Montezemolo passando per Mondovì, per ragione delle grandi contropendenze che sono da superarsi in quest'ultima linea, per attraversare le valli di Stura, di Pesio, di Ellero, di Ermeno, di Corsaglia e del Tanaro. Quest'ultima linea è inoltre di più costosa manutenzione per la natura del suolo, specialmente nelle adiacenze di Ermeno.

« Dogliani, 3 marzo 1855.

« G. G. SCCELLINO. »

PRESIDENTE. Il deputato Sineo ha facoltà di parlare.

SINEO. Mentre concorro col Ministero nel desiderio di vedere attuata senza dilazione una strada nazionale da Torino a Savona, desidero del pari che una strada nazionale congiunga Torino ad Oneglia.

In quanto alla linea di Savona, chieggo che sia scelta quella che maggiormente corrisponde ai principii fondamentali che reggono la classificazione delle strade.

Si è posto sotto gli occhi di ciascuno di voi, o signori, un esemplare stampato del tipo unito alla relazione del perito Schellino, di cui vi fu dato poc' anzi lettura dall'onorevole relatore.

Se vi compiacerete di seguirmi portando gli occhi su questo tipo, io potrò con poche parole farvi conoscere il merito della questione che è sottoposta alla vostra decisione.

Nella parte superiore, a sinistra del tipo, è il luogo di Cavallermaggiore, d'onde devono dipartirsi due linee di ferrovia, l'una che viene a Fossano, l'altra a Bra. Da Fossano comincia una strada provinciale che fa angolo a Mondovì, quindi si volge e viene quasi direttamente a Savona, passando per Ceva: questa strada da Fossano a Savona è quella che il Ministero propone di dichiarare reale, non provvedendo ad Oneglia. Invece io bramerei che questa linea da Fossano per Mondovì sino a Ceva fosse bensì dichiarata nazionale, ma quale tronco della strada nazionale da Torino ad Oneglia, cui si giunge dipartendosi da Ceva e risalendo per la valle di Tanaro.

In quanto a quello di Savona, io credo che non dovrebbe partire da Fossano, ma da Bra, passando all'incirca secondo le tracce della strada consortile che unisce Bra a Dogliani, quindi da Dogliani a Murazzano e Montezemolo, il quale è il punto culminante ove si congiungono le strade, quella che viene da Fossano e quella che viene da Bra.

Parlerò in primo luogo della convenienza di dichiarare nazionale una strada da Torino ad Oneglia, poi della linea che credo doversi preferire per quest'oggetto.

Parlerò in secondo luogo della convenienza di far capo da Bra per la strada nazionale da Torino a Savona.

Oneglia è uno dei centri di commercio che forniscono oggetti di somma importanza pel consumo interno del regno, specialmente l'olio; se non esclusivamente, in gran parte il commercio oleario si fa dalla valle d'Oneglia: è dunque d'interesse generale che sia agevolata la comunicazione con questo emporio di produzione. Oneglia è inoltre centro della riviera di Ponente, è un punto importante sotto il rapporto non solo commerciale ma anche strategico, onde dall'interno del regno si possa andare verso il mare. Con Oneglia sono interessate le vicine provincie di Albenga e di San Remo, ed anche

quella di Nizza, la quale ha diretta comunicazione col centro del regno, per mezzo della strada nazionale di Cuneo.

Ma questa strada nazionale è spesse volte interrotta dalle intemperie; ciò che non potrebbe accadere ad una buona strada nazionale che venisse per la valle d'Oneglia, quindi per quella del Tanaro per venire in Piemonte. Si trova precisamente quella linea là dove terminano le Alpi e cominciano gli Appennini, e si trova interrotto in qualche modo quel muro naturale che separa il Piemonte dal litorale.

La strada da Oneglia al Piemonte era sempre stata considerata come di somma importanza; la natura stessa l'aveva tracciata.

Dal centro della riviera di Ponente si raggiungeva la valle di Tanaro sopra Ormea, quindi si seguiva il corso del Tanaro scendendo con una comoda inclinazione a Garessio ed a Ceva. Da Ceva nei tempi i più remoti si andava verso il centro del Piemonte, seguendo sempre la valle del Tanaro, passando sotto Carrù e Cherasco sino verso Bra, d'onde da un lato si saliva a Bra per venire a Torino, e dall'altro lato si andava ad Alba, donde si proseguiva verso Asti, e portavansi quindi i prodotti della Liguria occidentale al Monferrato, alla Lombardia, alla Svizzera. Ma sorse in quei dintorni e salì a considerevole importanza la città di Mondovì; questa città è oggi ancora una delle più ragguardevoli del Piemonte, distinta per la bellezza e la salubrità del sito, per la magnificenza dei fabbricati, e dirò anche per l'ingegno e per la generosità d'animo de' suoi abitanti. Io la credo destinata ad un florido avvenire che potrebbe essere non senza influenza sulla prosperità generale dello Stato.

Mondovì fu sede per qualche tempo dell'Università del Piemonte, e le scienze non ebbero a languirne.

Salita Mondovì a questo grado che la rendeva una delle più importanti città del Piemonte, si dovette naturalmente agevolare la comunicazione tra Mondovì e Ceva, onde portarsi verso Oneglia e Savona, come tra Mondovì e Fossano per inoltrarsi verso Torino.

Questa è la strada che è oggi ancora comunemente praticata per andare ad Oneglia.

Trattandosi ora di dichiarare nazionale una strada da Torino ad Oneglia, si deve esaminare qual sia la traccia la più naturale. Tre sono le linee che si potrebbero tenere per andare ad Oneglia; io ne ho già indicate due: una è quella per Fossano e Mondovì a Ceva, l'altra quella per Bra, passando sempre per la valle del Tanaro, e venendo verso Carrù e Bastia, quindi a Ceva. Questa seconda linea presenterebbe il vantaggio di evitare le ineguaglianze grandissime di terreno.

Vi sarebbe poi una linea di mezzo che partirebbe da Fossano, verrebbe direttamente a Carrù, da Carrù scenderebbe nella Valle del Tanaro, e poi andrebbe direttamente a Ceva risalendo il Tanaro.

Questa linea avrebbe ancora il vantaggio di maggior brevità e di evitare una gran parte delle contropendenze in confronto della linea di Mondovì. Io credo che, se si dovesse decidere *a priori*, tanto la linea di Bra quanto quella di Carrù partendo da Fossano dovrebbero essere preferite, perchè sono brevi e s'incontrano su esse minori contropendenze; ma vi sono di mezzo parecchie gravi considerazioni per cui credo si debba preferire la linea di Mondovì. La prima di queste si è che attualmente avvi una buona strada provinciale da Fossano a Ceva, avvi anche una strada non provinciale, ma comunale da Fossano a Carrù; ma manca assolutamente la strada da Carrù a Ceva. Bisognerebbe costruirla affatto di nuovo. Bisognerebbe del pari costruire di nuovo in parte la strada tra Bra e Ceva, quindi, per evitare una costruzione affatto nuova, che non po-

trebbe a meno che produrre un gran carico all'erario nazionale, io credo che sia di maggior convenienza il seguire la linea che si è tenuto finora. Essa ha inoltre il vantaggio anche di conservare a Mondovì il passaggio che conviene a questa importante località.

Non vi è dunque motivo sufficiente per discostarsi da questa linea, ed in questo modo resta sufficientemente giustificata la proposta che io ho formolata d'accordo con parecchi dei nostri onorevoli colleghi, onde appagare il desiderio che sia dichiarata reale la strada provinciale da Fossano ad Oneglia per Mondovì e Ceva. Resta ora a tracciarsi la strada per andare a Savona.

Ho detto come l'inclinazione naturale del terreno avrebbe potuto portare di preferire la linea del Tanaro anche per Oneglia, ma l'opportunità di preferire questa linea si mostra molto più stringente quando si tratta di Savona. Bra è quasi in linea retta da Torino a Savona; quando si tratta di tracciare una strada nazionale, bisogna seguire la linea più comoda e nello stesso tempo più breve. Ora la linea per Bra è certamente la più comoda e la più breve. Che sia più breve ciascun lo vede, non è necessaria una dimostrazione; la distanza da Montezemolo, punto culminante fino a Bra, è precisamente la stessa che da Montezemolo a Fossano, ma la distanza da Bra a Cavallermaggiore, dove si congiungono le due strade ferrate, è minore che da Fossano a Cavallermaggiore. Dunque la ragione della distanza milita a favore della linea di Bra.

Quanto alla agevolezza, è facile a dimostrare che quella di Bra deve avere la preferenza.

Da Fossano a Ceva si traversano sei valli, di cui alcune di considerevole profondità: quella della Stura, sotto Fossano; tra la Trinità e Mondovì, la valle del Pesio; quella dell'Ellero, sotto Mondovì; poi quella dell'Ermeno; quindi un rivo profondo, di cui non ricordo più il nome, sotto Lesegno; e finalmente la valle del Tanaro.

Le contropendenze in alcune di queste valli sono veramente straordinarie: ne ho preso nota nelle memorie che si ritengono presso lo stato maggiore generale e ne esporrò alcune alla Camera.

La valle di Pesio nel punto in cui è traversata dalla strada da Fossano a Mondovì è 254 metri sul livello del mare; invece l'altopiano che è fra la Trinità e Magliano ne ha 382; dunque vi sono più di 128 metri da discendere per venire dall'altopiano vicino alla Trinità nella valle di Pesio, donde si risale ad un altro altopiano press'a poco della stessa altezza che separa il Pesio dall'Ellero.

È minore la differenza di livello tra Fossano e la Stura, ma è tuttavia ancora assai considerevole.

Fossano è dell'altezza di 369 metri al di sopra del livello del mare, bisogna discendere 69 metri per portarsi al ponte di Stura; quindi, come diceva, dal ponte di Stura bisogna salire 82 metri per portarsi all'altopiano fra la Trinità e Pesio, e poi discendere 128 metri per venire al ponte di Pesio; poi bisogna discendere con una differenza di livello non molto minore per trovare il ponte sull'Ellero; poi discendere verso l'Ermeno, poi sotto Lesegno, ove avvi la disastrosa salita per la sistemazione della quale il Ministero propone una spesa eccedente le lire 600 mila; poi discendere ancora ad una non minore profondità per trovare il ponte sul Tanaro a Ceva.

Tutte queste contropendenze si evitano passando per Bra.

Da questa città avvi ora una strada consortile che è stata costruita a spese di vari comuni, la quale passa da Bra, viene a Cherasco, sale a Narzole, discende in val di Tanaro, e di qui sale con una comoda inclinazione sino a Montezemolo; non vi sono che due contropendenze, cioè quella tra

Bra e Cherasco, e quella tra Narzole e Dogliani; e così non vi sono che due valli invece di cinque o sei che s'incontrano dall'altra parte.

Una di quelle due contropendenze, secondo un disegno presentato dal comune di Dogliani si potrebbe evitare passando a Pollenzo. L'occhio indicherebbe qualche allungamento della strada; ma l'allungamento non è reale, perchè, dovendosi salire al piano di Narzole, è necessario praticare risvolti che allungano il cammino assai più di quel che possa apparire da una semplice carta planimetrica.

Ma non è questa una questione di cui debba la Camera occuparsi. Spetterà al Governo lo esaminare quali siano le variazioni che possono praticarsi onde rendere più comoda e di minor costo la sistemazione della nuova strada nazionale.

Io desidero che possa riconoscersi di maggior convenienza la linea che attraversa il centro degli abitati di Cherasco e di Narzole, conciliandosi così l'interesse generale col maggior utile di queste due ragguardevoli popolazioni.

Cherasco specialmente è una di quelle città alle quali converrebbe dar vita non solo per l'interesse locale ma anche pel bene generale dello Stato.

Cherasco è posta in un territorio fertilissimo, e non tralascia certamente di trarne conveniente partito. Ma essa possiede inoltre due sorgenti di ricchezze che divennero inoperose per le mancate comunicazioni.

Cherasco ha corsi d'acqua ragguardevoli, i quali, dopo aver servito all'agricoltura, potrebbero giovare grandemente all'industria. La grande differenza di livello che s'incontra tra il piano di Cherasco e le sottoposte valli del Tanaro e della Stura dà a quelle acque un valore intrinseco incalcolabile.

Cherasco è inoltre una delle città del Piemonte che possiede più vasti e più belli fabbricati.

Ora i fabbricati sono vuoti, i corsi d'acqua si perdono in salti inoperosi. Sarebbero altrettante ricchezze ragguardevolissime che si porrebbero in commercio e che ora giacciono sepolte.

Anche sotto questo aspetto è commendevole e da preferirsi la linea da Bra a Montezemolo.

Vede dunque la Camera che Cherasco è una delle città che furono abbandonate con qualche ingiustizia e con grave pregiudizio della prosperità generale dello Stato. Vi sarebbe evidentemente un aumento di ricchezza nazionale qualora Cherasco si avvicinasse il più possibile ad una strada nazionale, la quale, assicurando ed agevolando le comunicazioni, tornerebbe a mettere in attività tutti quegli elementi di produzione industriale che Cherasco racchiude in così gran copia.

La proposta che abbiamo fatta, lascia poi al Governo nell'esecuzione a determinare il modo con cui debba sciogliersi questo problema. Naturalmente, trattandosi di strade nazionali, non si può avere esclusivo riguardo nè a questa nè a quell'altra località: è l'interesse generale che deve determinare il tracciamento delle strade nazionali. In quanto al riguardo che si possa avere ad una località, conciliando il suo interesse coll'interesse generale, di questo si può specialmente tener conto dal Governo nell'esecuzione più facilmente che non possa stabilirsi nella legge. Quindi l'emendamento non parla specialmente nè di questa nè di quell'altra variante a cui possa andare soggetta la linea da Montezemolo a Bra; solo si propone che sia questa la linea dichiarata nazionale per congiungere Savona a Torino.

Ho parlato sin qui d'interesse generale, ed ho dichiarato come io credeva che l'interesse generale si debba principalmente aver di mira nel tracciare le strade nazionali: non è tuttavia fuori di luogo che io avverta come, mentre si

viene a favorire l'interesse generale, seguendo questo tracciamento nel dichiarare nazionale la strada tra Savona e Torino, si fa nello stesso tempo un atto di giustizia verso molte altre terre, le quali al pari di Cherasco sopportarono sin qui forse con qualche sproporzione i pesi dello Stato senza ricevere direttamente alcun vantaggio.

Io parlo dei tredici mandamenti che sono posti in mezzo ad Alba e Mondovì. Questi tredici mandamenti sono in maggior parte viticoli, e furono tassati in ragione di quei vantaggi dei quali godevano nel tempo in cui fu fatta l'ultima operazione catastale.

Si sa a quante peripezie siano andati incontro questi mandamenti. Non parlo delle loro circostanze attuali. Da cinque anni essi devono pagare le contribuzioni senza percevere forse neanche il valore del loro ammontare, e si trovano in una miseria veramente compassionevole.

Vi sono dei capoluoghi che erano floridi una volta, i quali attualmente si trovano nelle più dure strettezze, dove non vi è più nessuno che non versi in qualche angustia. Questi mandamenti riceverebbero un qualche compenso per i pubblici pesi che sostennero per l'addietro, quando fossero favoriti con una strada nazionale.

Si dividerebbe poi il favore della strada reale tra le due provincie di Mondovì e di Alba. Alba stessa non è estranea al favore che la sua provincia riceverebbe con questa strada di Savona. Se si tratterà di venire a Pollenzo, la strada che la congiunge con Pollenzo è già in grandissima parte sistemata e pel resto in corso di perfetta sistemazione, e se dovesse costruirsi una strada da Pollenzo più sotto Narzole per congiungersi con quella di Savona, questa spesa, che non sarebbe ragguardevole, non oltrepassando le lire 120 mila giusta le fatte perizie, potrebbe presentare larghi compensi, giacchè sarebbe questa la strada più breve e più comoda per portarsi da Alba a Mondovì ed a Cuneo.

Di più la città d'Alba e la parte meridionale della sua provincia hanno adottata la costruzione di una strada consortile, per la quale credo si debba molta lode a coloro che l'hanno promossa; la città d'Alba, come risulta anche dal piano Schellino che avete sotto gli occhi, ha adottato una strada di accordo col consorzio dei comuni che debbono essere da essa attraversati, per la quale si sale a Diano, che è collocato sopra Alba e poi si viene sempre sulla schiena dei colli sino a Murazzano. Questa sarebbe la strada la più breve per andare da Oneglia ad Asti, e per andare al Monferrato si andrebbe quasi direttamente da Garessio, che è sopra Ceva; ad Asti, perchè da Ceva v'è una strada consortile che viene a Murazzano. Da Murazzano vi sarebbe la strada che va ad Alba e quindi questa strada sarebbe di gran favore al commercio di molte provincie importanti dello Stato, e può essere considerata anche di non poca importanza sotto il rapporto strategico.

La guerra del fine dello scorso secolo ha dimostrato di quanta importanza sia l'avere facile comunicazione sull'altezza dei colli delle Langhe, e molte disgrazie forse pel nostro paese si sarebbero evitate se vi fosse stata una strada in questa direzione. In questo modo Alba potrebbe trovare la strada nazionale a Murazzano, se si volesse applicare con qualche larghezza il principio che è stato poc'anzi adottato dalla Camera, che cioè tutti i capoluoghi di provincia siano congiunti alla rete delle strade nazionali o ferrate con una strada reale; sicuramente la linea più conveniente per Alba, sarebbe quella di portarsi, appunto per quella strada consortile che è in prossima costruzione, sino a Murazzano, per ivi trovare la strada nazionale.

TORNATA DEL 26 MARZO 1855

Per ora io mi limiterò a questo cenno, riservandomi nel caso che vi fossero opposizioni contro l'emendamento che è stato proposto e meditato con parecchi colleghi, di combattere quelle obiezioni che potessero per avventura presentare qualche apparenza di difficoltà.

Quello di cui posso sin d'ora assicurare la Camera, si è che coll'emendamento complessivo che si propone, si fa nello stesso tempo atto di giustizia, e si trova il modo di contentare un gran numero di popolazioni che da lungo tempo pagano e non godono.

Se si è riconosciuta la necessità di fare qualche cosa a pro degli abitanti delle Alpi, dobbiamo anche ricordarsi degli abitanti di quegli alti colli. È vero che gli abitanti delle Alpi non avevano favori e pagavano, ma pagavano poca cosa, mentre gli abitanti di queste terre pagavano molto e godevano niente affatto; è dunque giusto che adesso godano di qualche cosa.

Adottandosi l'emendamento, si otterrà il doppio scopo di favorire l'utile generale e di rendere giustizia ad una gran parte delle nostre popolazioni.

PRESIDENTE. Domando se quest'emendamento è appoggiato.

(È appoggiato.)

Voci. A domani!

La seduta è levata alle ore 5 1/2.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Disposizioni intorno ai medici e farmacisti che saranno ammessi al corpo di spedizione d'Oriente;

2° Modificazioni alla legge sull'avanzamento dell'esercito;

3° Seguito della discussione sul progetto di legge per le strade di terraferma.

TORNATA DEL 27 MARZO 1855

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE BON-COMPAGNI.

SOMMARIO. *Atti diversi — Discussione del progetto di legge per disposizioni concernenti il corpo sanitario militare della spedizione d'Oriente — Obiezioni dei deputati Polto e Lanza — Risposte dei deputati Petitti, Moia relatore, e Demaria, e del ministro della guerra — Approvazione degli articoli 1 e 2 — Emendamenti dei deputati Bertini e Lanza all'articolo 3 — Opposizioni dei deputati Moia relatore, e Petitti — Approvazione degli articoli 3 e 4 — votazione ed approvazione dell'intero progetto — votazione ed approvazione del progetto per modificazione alla legge sull'avanzamento nell'esercito — Approvazione dell'articolo unico — Seguito della discussione del progetto di legge per una nuova classificazione delle strade di terraferma — Parole dei deputati Cassinis, Airenti, Cavour Gustavo e Sineo in difesa dell'emendamento presentato da parecchi deputati all'alineia 4 dell'articolo 4 ministeriale — Opposizioni ad esso dei deputati Peyrone e Brunati, e del ministro dei lavori pubblici.*

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

FABINA PAOLO, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente.

CAVALLINI, segretario, espone il seguente sunto delle petizioni ultimamente presentate alla Camera:

3882. 62 abitanti di Sainte-Foy; 35 di Val de Tignes; 27 di Faverges; 201 di Peisey e 97 di Macot, provincia di Tarentasia, presentano considerazioni in appoggio del progetto di legge presentato dal Governo per la classificazione delle strade reali.

3883. 76 operai dimoranti in Savigliano, addimostrata l'impossibilità in cui versano di poter pagare l'attuale imposta alla quale furono assoggettati per l'esercizio delle loro professioni, si rivolgono alla Camera perchè voglia provvedere che la medesima sia modificata e resa proporzionata alla triste condizione in cui si trovano.

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

(È approvato.)

ATTI DIVERSI.

PEYRONE. Ho l'onore di deporre sul banco della Presidenza la petizione del municipio di Mondovì, in cui esso chiede che nella classificazione delle strade si adottino, per quanto riguarda la provincia di Mondovì, la proposta del Ministero.

ARCONATI. 290 cittadini di Vigevano chiedono che sia modificata la legge sopra la tassa di industria e commercio. Questi sono poveri abitanti quasi tutti calzolari o sarti che sono quasi ridotti alla miseria e che meritano perciò tutta la considerazione della Camera e del Governo. Per conseguenza io spero che la Camera vorrà dichiarare d'urgenza questa petizione.

(È dichiarata di urgenza.)

PRESIDENTE. Il ministro delle finanze offre alla Camera 10 esemplari degli atti parlamentari e discussioni seguite alla Camera dei deputati riguardanti il progetto di legge per la formazione del catasto stabile.

Queste copie saranno deposte alla biblioteca.