

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.

**DISCUSSIONE ED APPROVAZIONE DEL PROGETTO
DI LEGGE CONCERNENTE IL CORPO SANITARIO
DELLA SPEDIZIONE D'ORIENTE.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta la discussione del progetto di legge per disposizioni relative ai medici e farmacisti che saranno ammessi presso il corpo di spedizione in Oriente. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1936.)

La discussione generale è aperta.

La parola spetta al deputato Polto.

POLTO. Io desidererei che vi fosse il signor ministro della guerra, perchè è indispensabile, nello iniziarsi questa discussione, la di lui presenza.

PRESIDENTE. Si è mandato per lui, ma avverto intanto che, essendo presente alla Camera il deputato Petitti, segretario generale del Ministero, il quale ha dichiarato essere in grado di rispondere alle osservazioni che si potrebbero fare, mi pare che si possa incominciare la discussione mentre si sta attendendo il signor ministro.

POLTO. Non sarà per avventura fuori di luogo che all'occasione in cui si discute il presente progetto di legge relativo ad alcune condizioni che il Governo sta per fare al personale sanitario, che sarà chiamato a rendere servizi straordinari presso il corpo nostro di spedizione in Oriente, qualcheuno sorga per avere alcuni schiarimenti intorno alle condizioni medesime, parte delle quali vennero già prima d'ora formulate in apposito programma di concorso pubblicatosi per cura del Ministero stesso.

Evidentemente il nostro corpo militare sanitario attuale ha una costituzione che ben fa vedere come all'appressarsi di una guerra abbia bisogno di ricevere delle modificazioni tali per cui non mai avvenga che nella circostanza in cui è richiesto il suo servizio, possa questo trovarsi alla fine difettoso.

Noi abbiamo, o signori, una costituzione di corpo sanitario pel tempo di pace, ma certamente non l'abbiamo pel tempo di guerra; d'onde la necessità della misura alla quale avviso saggiamente il Ministero. Ma dissi che recentemente fu fatto appello al personale sanitario borghese, o civile che dir si voglia, perchè si aggiungesse al militare onde moltiplicare i servizi che necessariamente dovranno occorrere in cotesta spedizione.

Ora, le condizioni che furono apposte dal Ministero in questo programma, sono elleno state tali che abbiano dato per risultato un personale su cui il Ministero, l'esercito e la nazione possano effettivamente contare?

A questa interrogazione saprà di certo dare un evaquo il Ministero: imperciocchè, quando io vedo che fra le condizioni apposte dal Consiglio sanitario vi aveva quella dell'età, quella del celibato, quella della sanità, egli è certo che, per dire che questo programma abbia avuto il suo compimento, tutti questi requisiti abbiano a riscontrarsi in coloro che furono a questo servizio accettati.

Io non voglio dar corpo a voci che corrono, perchè sarebbe per avventura pericoloso il gettare solo un sospetto che potesse essere fecondo di gravi conseguenze; ma se pur lice albergare per poco il dubbio a fin di bene, se mai fosse vero che alcuni fossero stati accettati al servizio in fuori di queste condizioni, egli è evidente che la formola di questo programma, lungi dall'aver attirato benevolmente il personale sanitario, ne lo avrebbe anzi allontanato. In secondo luogo vorrei averare che fra le condizioni di questo programma non ve n'ha che possa dirsi rimeritevole di quelle buone disposizioni di che farebbero mostra i medici borghesi

coll'associarsi ai medici militari in questo straordinario servizio; imperciocchè, o signori, non è a dissimularsi che i medici borghesi, oltrechè si staccano dai propri focolari e si allontanano dal centro delle consuete loro occupazioni, vanno coi loro colleghi militari a dividere gli stessi pericoli che incontrano questi, che per obbligo di stato e condizione sono tenuti ad affrontare; essi si troveranno per conseguenza esposti tanto sul campo, che nelle ambulanze, che negli ospedali, non tanto ai proiettili, quanto alle malattie epidemiche e contagiose che possono nascere e dalle quali possono essere mietuti; e se i medici militari incontrando siffatti pericoli vengono ad esserne danneggiati al segno da non poter più proseguire nei loro servizi, questi se hanno per privilegio di condizione avanti loro per disposizione di legge una giubilazione od una pensione che li rassicuri ancora nella continuazione di loro sussistenza, i poveri medici borghesi esposti alle stesse vicende ed agli stessi pericoli, chiamati ad esercire gli stessi servizi, debbono contentarsi, quand'anche tornassero mutilati di mezzo il corpo, di sei mesi di paga, o tutt'al più... (*Segni di diniego*) Or ora lo vedremo e sarò fortunato se mi si potrà contraddire questo punto... di un semestre di paga, dico, od al più, quando sieno benevisi, della facoltà di portare la divisa.

Mi si dirà per caso che codeste condizioni, formolate nel programma, in ultima analisi non debbono offendere chicchessia, stantechè sono come un preavviso a cui può chiunque aderire o no.

A questo rispondo che siffatti programmi, che escono dalle pareti ministeriali o dai corpi al Ministero soggetti, non si possono dalla nazione approvare, appunto per la grettezza dei principii sui quali sono basati; imperocchè nessuno è di noi che non voglia apprezzare la vita dei medici borghesi di quanto si volle apprezzare, quando si statò il progetto di legge del 27 gennaio 1850, quella dei militari. Ora, non ostante le premesse del programma, noi non dobbiamo lasciare che sia fatta una tale condizione ai medici civili.

Il perchè, se il Ministero si dispone a fare delle condizioni che sieno alquanto più eque per questi medici borghesi, i quali si associano ai medici militari in questa spedizione, io andrò lieto di avere in questo recinto espresso un voto il quale è sulle labbra di tutti i miei colleghi, parte grande dei quali posso assicurare si sarebbe presentata al concorso, ove il Ministero, o chi per esso, fosse stato più preveggenente nella formola di quel programma.

Ed in attenzione che la discussione sia giunta agli articoli, io fin d'ora anticipo alla Camera che sono pronto a presentare un emendamento od un'aggiunta che provveda a questa bisogna.

PRESIDENTE. Il deputato Petitti ha facoltà di parlare.

PETITTI. Comincerò dall'ultima parte del discorso dell'onorevole preopinante, siccome la più importante, quella, vale a dire che si riferisce all'interesse degli ufficiali sanitari che sarebbero chiamati a far parte della spedizione in Oriente.

Per questo è necessario che io spieghi quale fu il concetto della legge proposta dal Ministero.

Il Re è in diritto di nominare agli impieghi, è in diritto per conseguenza di nominare anche i membri del corpo sanitario. Se si fosse semplicemente trattato di aumentare il corpo sanitario pei bisogni della guerra, il Governo del Re non aveva d'uopo sicuramente di presentare una legge apposita al Parlamento, mentre dal momento che è deliberata una spedizione, che si dovrà presentare un bilancio relativo alla medesima, e vi saranno perciò quadri speciali per compiere il numero del personale sanitario che si richiede per questa spe-

dizione, non occorrerebbe legge speciale. Perchè il Ministero venne a presentare questa legge?

Lo fece nella previsione che dopo la guerra il personale sanitario si troverebbe in numero eccedente i bisogni; ed onde potere avere la facoltà di licenziare allora questi chirurghi che si troverebbero oltre i bisogni, è venuto a presentare questa legge. Essa adunque non ha altro scopo che di fare un'eccezione alle leggi dello stato degli ufficiali, di dare cioè facoltà al Governo in fine della guerra di licenziare questi ufficiali.

Per ciò che spetta però alla nomina, ai diritti e agli stipendi, esistono leggi, decreti e norme, le quali si applicheranno agli ufficiali sanitari che saranno accettati per la guerra, come si applicano a tutti gli altri che già sono incorporati.

È quindi cosa evidente che, quando si nomineranno chirurghi per i bisogni della spedizione, questi entreranno in tutti i diritti, in tutti i vantaggi accordati dai regolamenti senza uopo di una legge speciale.

Il deputato Polto ha avvertito come questi individui si troverebbero in una circostanza eccezionale, ed in questo è perfettamente in errore. I chirurghi di cui ora si ragiona, andando alla guerra, ed essendo in quel momento ufficiali sanitari coll'assimilazione al grado che hanno tutti gli altri, entreranno nei diritti accordati colla legge 27 giugno 1850, e accadendo loro di essere feriti o di perdere la vita, se feriti, avranno diritto alla giubilazione accordata dalla legge, se morti, ove lasciassero vedove ed orfani, alla vedova ed agli orfani provvederà il Governo, siccome provvede a tutti gli altri militari.

Prego dunque la Camera a riflettere che lo scopo di questa legge è ristretto unicamente a limitare un diritto che avrebbero questi medici militari che il Ministero propone di aggregare. La legge dello stato degli ufficiali stabilisce che qualunque individuo il quale abbia una nomina che porti un grado, da questo grado, da questa nomina non si può più recedere salvo che per certi determinati casi, cioè per dimissione volontaria e per penalità dalla legge del 25 maggio 1852 indicate. Siccome adunque, in virtù di questa legge non si potrebbero più licenziare questi ufficiali sanitari in fine della guerra, si è presentata la legge attuale per deviare da questo principio che non si vuole applicare nel caso presente.

POLTO. Domando la parola.

PETITTI. Fra le altre cose l'onorevole Polto ha asserito un fatto che non mi pare perfettamente esatto. Egli ha detto che noi abbiamo un personale sanitario insufficiente in tempo di guerra; ed in questo io non divido il suo parere, quantunque ammetta che sia insufficiente per l'attuale spedizione; ma tutti sanno che essa è eccezionale. L'esempio dato da alcune delle potenze nostre alleate ha dimostrato come sia mestieri provvedere al servizio sanitario in un modo molto più ampio di quello che si farebbe per qualunque altra guerra, e per questi 15,000 uomini si richiede un corpo sanitario eguale a quello che sarebbe necessario per un corpo di 50, o 60,000 uomini in altri luoghi. Se si combattesse in paesi che fossero a noi vicini, tutta l'armata sarebbe probabilmente chiamata a prendervi parte, e non avremmo bisogno di tener medici militari nell'interno del paese, potendo alcuni medici civili provvedere ai bisogni delle poche milizie che rimanesse in patria. Qui, invece, abbiamo intero il bisogno del tempo di pace; più v'è forza provvedere al corpo di spedizione. Ecco il motivo per cui bisogna ampliare i quadri, bisogno che in qualunque altra circostanza, in qualunque altra guerra non esisterebbe.

Il deputato Polto ha poi creduto di far supporre che pos-

sano essere accettati individui i quali non si trovino nelle condizioni stabilite dal programma. Dirò a tale proposito che, se mi è noto che le domande di far parte del corpo sanitario sono in un numero assai considerevole, non mi consta ufficialmente che gli individui i quali le fecero non si trovino nelle condizioni statuite dal programma. Però posso assicurare la Camera che, se si passerà sopra ad alcune condizioni, ciò si farà nell'interesse del servizio e non per considerazioni personali.

POLTO. L'onorevole deputato Petitti disse che questa legge non ha altro scopo che quello di potere poi ridurre a guerra finita il corpo di cui si parla, giacchè le esigenze attuali sono di tale natura che per avventura insufficiente sia il personale attuale; ma siccome, se lo si volesse conservare, tornerebbe ad aggravio dello Stato, così fosse mestieri che il Governo prevenisse questa circostanza con condizioni formulate appositamente e che fossero a conoscenza di tutti.

Io non lamento questa prudenza del Ministero, la quale certamente è propria di un buon padre di famiglia; rimane solo ad indagare se queste condizioni vadano poi a detrimento di un personale sanitario assai buono che si potrebbe avere usando i maggiori riguardi che dianzi ho indicati. Infatti, non bisogna dissimularselo, non è una delle più belle condizioni quella per cui il Governo venga dicendo a tali individui: prestate questo servizio, correte tutti i pericoli, sottoponetevi a tutte le peripezie a cui si assoggetta l'esercito, ma ricordatevi bene che la vostra parte è lontana dall'essere equiparata a quella del rimanente degli ufficiali dell'esercito, quand'anche fosse mutilati e vi accadessero altre disgrazie.

A questo punto il deputato Petitti credette di prendermi in parola e soggiunse: il deputato Polto è in errore, perchè dal momento che l'ufficiale sanitario è stato accolto dal Ministero, eccolo entrato nella sfera di tutti gli altri ufficiali, ed a termini della legge 27 giugno 1850 può aspirare a tutti quei benefici a cui aspirano gli altri ufficiali. Ma se il Ministero avesse insinuata questa bella massima al Consiglio superiore di sanità militare, quando questo pubblicò il suo programma, avrebbe fatta una cosa eccellentissima. Sono lietissimo che l'onorevole Petitti abbia dato pubblicamente e solennemente una disdetta su questo punto; ma avrei desiderato che il programma del Consiglio superiore sanitario militare ne avesse fin d'allora fatto menzione; imperciocchè, o signori, il programma è così concepito:

« Quelli che volontariamente aspirano al servizio straordinario:

« 1° Saranno insigniti del titolo e grado di medico di battaglione di seconda classe con paghe e vantaggi di campagna ammessi a questo grado;

« 2° La durata dei loro servizi sarà obbligatoria per tutto il tempo della guerra;

« 3° A guerra finita sarà loro accordato a titolo di gratificazione un semestre di paga;

« 4° Quando oltre a ciò siansi i medesimi distinti in campagna, potrà loro essere accordato il titolo e grado onorario di medico di battaglione con facoltà di vestirne la divisa;

« 5° Quando finalmente dopo la guerra vi fossero posti vacanti fra i medici di battaglione di seconda classe, avranno diritto di concorrere primi, e solo tra di loro, al rispettivo esame d'ammissione. »

Ciò dunque vuol dire che, se vi saranno dei posti vacanti cui possa optare quest'individuo, potrà optarvi, ma qualora questi posti non fossero vacanti non potrà optare se non se ad un semestre di paga, e tutto al più, quando avrà saputo guadagnarsi la pubblica estimazione, potrà portare la divisa. Ma

qui non è fatta punto menzione se siano poi parificati agli altri individui del corpo sanitario militare, quando per mala ventura venissero ad essere mutilati da ferite o da malattie, per cui potessero in avvenire vedersi perfettamente inabili a compiere l'esercizio loro quando ritornassero nella sfera civile; e questo è il punto sul quale io insisteva.

Se l'onorevole Petitti, a nome del Ministero, può veramente affermare che sia intenzione del Governo di parificare gli ufficiali sanitari straordinari agli ufficiali sanitari ordinari, che vadano ad incontrare le stesse condizioni che sono contemplate negli articoli 3 e 4 della legge 27 giugno 1850, allora non ho più nulla a ridire; ma evidentemente la questione non poteva a meno che muoversi, dacchè dalla lettura del programma del Consiglio superiore di sanità militare, questa condizione di cose non era punto palese.

Duolmi che si faccia palese un po' troppo tardi, e lo dico di cuore che duolmi, imperciocchè io ripeto che so di certo che una maggior parte de' miei colleghi si sarebbe accostata a questo concorso, quando il programma fosse stato maggiormente esplicito e maggiormente generoso.

PETITTI. Vorrei solo far presente al deputato Polto che dopo il programma che egli ha letto, si vedono nella *Gazzetta Piemontese* le seguenti parole:

« Saranno insigniti del titolo e grado di farmacista di terza classe con paga e vantaggi di guerra dei farmacisti militari di terza classe, in corso di carriera, e nel caso di infermità rilevate per cagione della guerra, saranno loro (in conformità dei medici-chirurghi borghesi) ammessi in servizio pel solo tempo della guerra, applicabili i vantaggi della legge sulle pensioni del 27 giugno 1850 e del successivo reale decreto del 5 agosto 1852. »

POLTO. Mi permetta l'onorevole Petitti che gli dica che questa è una spiegazione *après-coup*. Il Ministero si è accorto che il programma primitivo era difettoso, ma se n'è accorto un po' tardi, ed ha ovviato a questa omissione parlando dei farmacisti; ma quando si parlò dei medici e dei chirurghi non v'ha pensato nullamente; e questa sua giustificazione giustifica anzi le osservazioni che io veniva facendo in seno della Camera.

LA MARMORA, ministro della guerra. Si riputava cosa talmente naturale che, quando si chiamano i medici borghesi a fare il servizio in campagna, debbano essi avere gli stessi vantaggi di tutti gli altri, che non si era creduto di esprimerlo altrimenti. Non pareva nemmeno che ciò potesse mettersi in dubbio.

MOIA, relatore. È mio debito di dichiarare che la Commissione ha considerato questa questione precisamente dal lato in cui l'ha considerata il deputato Polto, il quale ci ha rassicurati intieramente a questo riguardo, come anche relativamente alla circostanza che il servizio non verrà a soffrirne per questo; imperocchè pare che queste condizioni siano veramente state giudicate accettabili da un numero di persone dell'arte sufficiente per il servizio della spedizione.

Ho creduto di dare queste spiegazioni, perchè altrimenti sarebbesi potuto dubitare che la Commissione avesse con troppa leggerezza proposto l'adozione di questo progetto di legge, concepito in quella forma.

LANZA. Dietro le spiegazioni date dall'onorevole ministro della guerra e dall'onorevole deputato Petitti, pare cosa incontestabile che questi ufficiali straordinari, ammessi unicamente per la spedizione d'Oriente, dovranno godere degli stessi vantaggi di cui godranno gli altri ufficiali sanitari, qualora contraessero malattie o ferite in causa del servizio prestato. Non vi dovrebbe quindi essere difficoltà alcuna a for-

molare in questo senso un articolo da inserirsi in questa legge, il quale, nel mentre non recherebbe maggior aggravio al tesoro, stando a quanto fu detto dal ministro della guerra, darebbe una soddisfazione a queste persone, le quali vogliono entrare in tal servizio.

Per conseguenza, io mi riservo, quando si passerà alla discussione degli articoli, di proporre uno in questo senso.

LA MARMORA, ministro della guerra. Stimò affatto inutile di aggiungere un articolo in quel senso, poichè il modo in cui è concepito l'articolo 1, e le parole: « saranno ammessi nel corpo sanitario, » dimostrano che questi ufficiali faranno parte integrante di quel corpo medesimo. Ora è naturale che, formando essi parte integrante di quel corpo, abbiano a fruire di tutti i vantaggi che sono stabiliti pel corpo medesimo.

Non sembrami adunque opportuno l'aggiungere un altro articolo, che non sarebbe che una duplicazione.

DEMARRIA. Dopo le dichiarazioni del signor ministro, e dopo la discussione che ebbe luogo, io credo che, sebbene la Commissione si fosse preoccupata di questa questione, non sia necessario di aggiungere l'articolo proposto dall'onorevole Lanza.

La legge che discutiamo ha per iscopo di autorizzare il Ministero a far cessare ad un tempo determinato l'effetto dell'attuale legge sull'avanzamento. Ciò vuol dire che, quando sarà finita la guerra, può il Ministero far cessare per gli ufficiali sanitari borghesi l'effetto delle leggi comuni a tutti gli altri ufficiali, ma finchè essi sono al servizio, finchè hanno il grado effettivo, ad essi sono applicabili tutte queste leggi.

Il muovere dubbio su questo sarebbe, per così dire, un assurdo; imperocchè, quando i medici borghesi avranno il grado, la paga e le attribuzioni degli altri medici militari, non potranno perdere i diritti, sinchè il ministro, prevalendosi della legge che stiamo discutendo, loro non tolga, colla paga, grado, diritti a pensione in caso di ferita e competenze di ufficiale sanitario.

Desidero io quant'altri mai che si facciano tali condizioni a questi ufficiali che l'armata ne ricavi quel servizio che ha diritto d'aspettarne; nondimeno credo affatto inutile che si faccia questa aggiunta alla legge per consacrare un diritto abbastanza evidente ed incontrastabile.

PETITTI. Io mi tengo in debito di rappresentare alla Camera che tutte le obiezioni ora ora svolte si erano già fatte nel seno del Ministero.

Con quest'aggiunta parmi che si invaderebbe sulla prerogativa reale. Se il Ministero ha presentato una legge a ciò s'indusse per ben altre ragioni che per quelle che ora si mettono in campo a sostegno della proposta aggiunta.

È pienamente in facoltà dei ministri della Corona di nominare il personale sanitario, e dare a questi individui tutti i diritti che sono conceduti, non solo dalla legge 27 giugno 1850, ma da una decina forse di altre leggi e regolamenti che sono applicabili a questi ufficiali. Ciò si fa senza l'intervento della legge che ora si discute.

Come lo ha spiegato benissimo l'onorevole deputato Demaria, l'attuale progetto non ha altro scopo che quello di far cessare l'effetto delle leggi militari-sanitarie per questi ufficiali a guerra finita.

In questo senso io insisto perchè sia approvato come venne proposto dal Ministero e dalla Commissione.

LANZA. Mi pare che sia evidente che, qualora in questa legge s'introducesse l'articolo che io proposi, in massima non si verrebbe a ledere per niente la prerogativa reale, come mostrava di temer tanto l'onorevole Petitti, perchè non si

tratta nullamente di cambiare la natura delle leggi esistenti che riguardano il servizio del personale degli impiegati regi, ma si tratta bensì unicamente di spiegare che si vuole che sia applicata quella legge. Dunque ben vede l'onorevole deputato Petitti che non può avere la tendenza che egli gli attribuisce l'emendamento che io ho suggerito.

Risponderò poi all'onorevole deputato Demaria che non può considerarsi come assurdo il dubbio mosso dall'onorevole deputato Polto, per fare svanire il quale io proponeva quell'emendamento, giacché non si può supporre che tutti coloro i quali sollevarono a questo riguardo dei dubbi, cadano così facilmente in assurdità.

DEMARIA. Domando la parola.

LANZA. Egli ben sa che le persone che concorsero per avere questi posti, che sono suoi e miei colleghi, divisero questo sospetto che si volesse far loro una posizione eccezionale in merito di tutti i vantaggi di cui godono gli altri ufficiali sanitari in servizio ordinario. Il dubbio dunque è legittimo, e fino ad un certo punto ragionevole.

Del resto poi io non insisto molto nella mia proposta, perchè le dichiarazioni sono così chiare ed esplicite, tanto per parte del Ministero quanto per quella della Commissione, che reputo basti prender atto delle medesime, volendo credere che saranno sufficienti per tranquillare gli animi di coloro i quali si espongono ai pericoli della guerra in servizio del paese.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Demaria.

DEMARIA. Dichiaro che, quando ho parlato dell'assurdità del dubbio, mi sono riferito allo stato della questione, siccome risulta dalla discussione che ebbe luogo. Non avrei potuto prima applicare questa qualificazione di assurdo al dubbio, perchè esso era nato anche in me; non perciò mi credevo di essere nell'assurdo per quanto io senta peccato di me stesso. Aggiungerò del resto che mi pare che la presentazione della presente legge sia essa stessa una dimostrazione dell'inutilità dell'aggiunta dell'articolo che si è proposto; giacché si è presentata la legge, perchè senza di essa sarebbero persistenti dopo la guerra i diritti che si conferiscono colla nomina; se questi si potessero far cessare a piacimento del Ministero, non sarebbe necessario presentare una legge che conferisse al medesimo questa facoltà. Dunque, appunto perchè si riconosce che, a termini della legge vigente, i medici borghesi ammessi al servizio militare hanno pienamente i diritti degli altri ufficiali, è necessario che una legge conferisca al Ministero la facoltà di togliere, finita la guerra, questi diritti. Ripeterò dunque che la stessa presentazione della legge è la migliore dimostrazione che si possa desiderare che il medico borghese ammesso al servizio militare, quando durante il medesimo sia ferito o mutilato, ha egual diritto degli altri ufficiali ai compensi assicurati dalle leggi.

PRESIDENTE. Interrogo la Camera se voglia passare alla discussione degli articoli.

(La Camera approva.)

« Art. 1. I medici e farmacisti che saranno ammessi nel corpo sanitario militare per far servizio straordinario presso il corpo di spedizione in Oriente, terminata la guerra, non avranno diritto alla conservazione del grado. »

Lo pongo ai voti.

(È approvato.)

« Art. 2. Sarà loro accordato, a titolo di gratificazione, un semestre di paga. »

È accettato questo articolo dal Ministero?

LA MARMORA, ministro della guerra. Lo accetto.

PRESIDENTE. Lo pongo ai voti.

(È approvato.)

« Art. 3. A coloro fra i detti medici e farmacisti che avranno prestati servizi segnalati potrà venire conservato il grado onorario con facoltà di vestirne l'uniforme. »

PETITTI. Domanderei che fosse tolta quest'ultima parte dell'articolo. È affatto inutile, poichè chi ha il grado, ha anche l'uniforme. Dirò di più che si usa di dare l'uniforme anche a chi non ha il grado, e ciò si fa per mezzo di una semplice lettera, quindi non occorre a tal uopo una disposizione di legge.

MOIA, relatore. La Commissione aveva adottata quella redazione, prendendo a testo l'articolo che è nel programma che dice: « quando, oltre a ciò, siensi essi distinti in campagna, potrà loro essere accordato il titolo e grado onorario di medico di battaglione, con facoltà di vestirne la divisa. » Ma, dopo le spiegazioni date dall'onorevole deputato Petitti, la Commissione non mantiene più che l'epiteto di *onorario*, perchè è una deroga alla legge del 1852.

BERTINI. Vorrei proporre un piccolo emendamento a quest'articolo cioè che, invece di dire *potrà venir conservato il grado onorario*, si togliesse quel *potrà* e si scrivesse nell'articolo *verrà conservato*.

Questo sarebbe un piccolo compenso per quei medici che, facendo sacrificio della loro posizione, espongono la loro vita a vantaggio dei nostri valorosi soldati che si recano a combattere in Oriente.

MOIA, relatore. La Commissione non potrebbe accettare la formola proposta dall'onorevole Bertini, per la ragione che, accordando la legge un diritto assoluto, bisognerebbe poi che si stabilisse un giudice per decidere quando l'individuo richiedente si troverebbe in questo caso. Chi è che pronunzierà su di questo? Chi deciderà dei servizi segnalati che questi ufficiali sanitari avranno prestato? Sarà il Ministero, non vi può essere altro giudice che il Ministero. Questa è cosa condizionale: tutti si distingueranno certamente nel servizio; tutti faranno il loro dovere e più ancora del loro dovere, ma la legge non può ragionevolmente sperare che tutti presteranno servizi segnalati. Essendo adunque il fatto dubitativo, non doveva essere assoluta, cioè estesa a tutti, la prescrizione del grado onorario, ed è perciò che la Commissione ha scelto questa formola che mi pare corrispondente, quanto al senso, all'idea dell'onorevole Bertini, e nello stesso tempo più precisa e più esatta.

BERTINI. È scritto: *che avranno prestati servizi segnalati*. Questo vuol dire che tali servizi debbono già essere stati riconosciuti, altrimenti non si penserebbe a conservare a questi medici e farmacisti il grado onorario; pare quindi che non vi sarebbe inconveniente alcuno nel dire: « verrà conservato il grado onorario a coloro che avranno prestato servizi segnalati. »

Questo, ripeto, è un piccolo compenso che non costa niente all'erario, e che perciò mi pare possa ammettersi dalla Camera.

LANZA. A parer mio, l'emendamento proposto dal deputato Bertini potrebbe restringere, direi quasi, i mezzi che sono in mano del Governo per premiare questi ufficiali sanitari che avessero prestato servizi segnalati, invece di ampliarli.

Io sono persuaso che il Governo non vorrà compensare unicamente i servizi segnalati col concedere a questi ufficiali il grado onorario, mentre ritengo che, qualora i loro servizi fossero di tal natura da meritarsi una dimostrazione onorifica, un compenso maggiore, sicuramente il Governo sarà disposto a darlo.

Il concetto di quest'articolo, se ben l'intendo, è di lasciare al potere esecutivo la facoltà di accordare a questi ufficiali

che si distinguessero particolarmente, oltre ad altre distinzioni e compensi, anche quello di lasciare loro il grado onorario.

Io proporrei pertanto di aggiungere una parola, la quale servirebbe a completare questa espressione; direi cioè: « a coloro fra i medici e farmacisti che avranno prestato servizi segnalati, potrà anche venire conservato il grado onorario. »

Con queste parole si intenderebbe che il Ministero si riserverebbe, oltre agli altri mezzi, anche questo per dare un compenso a questi ufficiali, i quali rendessero servizi segnalati, ed in tal modo si lascia al potere esecutivo maggior latitudine per ricompensare questi ufficiali.

MOIA, relatore. La Commissione non potrebbe accettare questa redazione proposta dall'onorevole deputato Lanza; egli vorrebbe lasciare al Ministero più ampia facoltà di gratificare questi medici e farmacisti; ma io non penso che noi con nessuna parola possiamo aggiungere a quanto è già nelle prerogative del Governo. Egli può conservare nel loro grado quelli che giudica meritevoli, quelli i di cui servizi crederà utili; potrà retribuirli con avanzamento, tutto ciò è perfettamente in facoltà del Governo. La legge presente, come si è già più volte notato, è stata proposta solo per derogare alla legge del 25 maggio 1852 in ciò che riguarda lo stato di questi ufficiali.

Si è detto che essi verranno dispensati dal servizio; il Governo avrà la facoltà di dispensarli, ma non è dire per questo che tutti debbano essere dispensati, epperò si disse che lo potranno essere.

Ogniquivolta il Governo crederà che qualcuno di questi ufficiali sanitari si sia distinto in modo da rendere utili i suoi servizi o da meritare un premio maggiore, lo riterrà, lo aumenterà di grado, insomma gli darà tutto ciò che è in sua facoltà. Io stimo che colla proposta Lanza si aggiunga nulla alla facoltà che ha il Governo di gratificare quelli che si saranno distinti; epperò non la potrei accettare.

LANZA. Ammetto che in sostanza non si aggiunge nulla, ma reputo che si spieghi meglio il concetto, perchè, se stiamo alla formola tal quale è stata presentata dalla Commissione, pare che il Governo non debba rimunerare questi servizi segnalati con altro che col conservare il grado onorario: se invece si aggiunge la parola *anche*, si esprime appunto l'idea del Ministero di dare questa ricompensa oltre quelle che si riserva di conferire con tutti gli altri mezzi che sono a sua disposizione.

PETITTI. Io insisto per mantenere la redazione del Ministero e della Commissione.

Questa legge non ha altro scopo che di fare una eccezione a leggi esistenti. Con queste il Governo non giudica di poter provvedere a tutti i bisogni se non si fanno due eccezioni: una alla legge 25 maggio 1852, relativamente al poter licenziare individui che hanno gradi; l'altra è quella di poter accordare gradi onorari, mentre vi è una legge speciale che lo proibisce. Per questo solo scopo si è presentata questa legge.

Nella legge 27 giugno 1850 vi è un articolo il quale stabilisce che, ogniquivolta un individuo ha resi servizi degni di speciale remunerazione, il Governo può accordarglieli; quando sia un medico militare che renda questi servizi segnalati, per cui sia applicabile questo articolo, il Governo lo applicherà a lui come a qualunque altro.

Dunque il Governo ha il mezzo di provvedere, e non domanda che due eccezioni, ed è su questo che io prego la Camera di votare.

BERTINI. Io persisto per l'adozione della mia proposta. Con questa non è mio intendimento di togliere al Governo la facoltà di accordare a quei medici ed a quei farmacisti che,

abbandonata la loro attuale più o meno agiata posizione e le loro clientele, si dispongono a recarsi in Oriente, quelle altre maggiori distinzioni ed onorificenze di cui possono essersi resi meritevoli.

Ripeto che colla conservazione del grado onorario non ne viene detrimento alcuno all'erario pubblico, ed intanto questo grado sarà un tenue compenso alle fatiche, disagi e pericoli cui si espongono questi benemeriti nostri concittadini nel fare parte della spedizione e nel prestare la loro cura ai prodi militari nostri connazionali.

Io insisto quindi acciò il signor presidente voglia mettere ai voti la mia proposta.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la proposizione del deputato Bertini.

(Non è approvata.)

Ora viene la proposta del deputato Lanza.

MOIA, relatore. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MOIA, relatore. Non voglio far qui una discussione grammaticale, ma affermo solo che, a parer mio, la parola *anche* proposta dal deputato Lanza non corre grammaticalmente, perchè è espressa isolatamente, in modo reciso e non vi è negli articoli antecedenti cosa alcuna a cui si riferisca.

LANZA. Questa avvertenza grammaticale cade di per se stessa, se si pon mente che negli articoli antecedenti sono di già designate alcune remunerazioni per questi ufficiali.

Ciò stando, chiaro si scorge che il vocabolo *anche* da me proposto è tutt'altro che isolato.

Il deputato Petitti ha sempre un gran timore che si voglia invadere le prerogative del potere esecutivo. Non fu questo il mio intendimento. Nel mettere innanzi la mia proposta, io intesi di lasciare alla Corona tutti i suoi diritti, e volli soltanto esprimere che, oltre gli altri, la legge le accorda anche quello di conservare il grado onorario di cui si parla.

Del rimanente non è questo un emendamento che meriti di fare una così viva discussione, e se non lo si vuole accogliere, io non insisto più oltre a tale riguardo.

PRESIDENTE. Il deputato Lanza non insistendo sulla sua proposta, metto ai voti l'articolo 3 così concepito:

« A coloro fra i medici e farmacisti che avranno prestato servizi segnalati potrà venire conservato il grado onorario. »
(La Camera approva.)

« Art. 4. È derogato agli articoli 2 e 69 della legge 25 maggio 1852 ed alla legge 14 aprile 1853 in quanto siano contrari alla presente. »

(La Camera approva.)

Si passa allo squittinio segreto sul complesso della legge.

Risultamento della votazione:

Presenti e votanti	110
Maggioranza	56
Voti favorevoli	105
Voti contrari	5

(La Camera approva.)

**APPROVAZIONE DEL PROGETTO
SULL'AVANZAMENTO NELL'ESERCITO.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta la discussione sul progetto di legge per modificazione alle leggi 13 novembre 1853 e 29 gennaio 1854. (Vedi vol. *Documenti*, pagina 1937.)

Ne do lettura :

« *Articolo unico.* L'avanzamento ai gradi di sottotenente, di luogotenente e di capitano nelle armi di fanteria e di cavalleria, avrà luogo per arma così in tempo di pace come in tempo di guerra. »

Accetta il signor ministro la soppressione dell'articolo 2 ?

LA MARMORA, ministro della guerra. Sì, l'accetto.

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

Se nessuno domanda la parola, si passerà alla discussione dell'articolo.

(La Camera assente.)

Metto ai voti l'articolo testè letto, se nessuno domanda la parola.

(La Camera approva.)

Si passa allo scrutinio segreto.

Risultamento della votazione :

Presenti e votanti	108
Maggioranza	53
Voti favorevoli	106
Voti contrari	2

(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 per la nuova classificazione delle strade in terraferma.

La discussione è all'alinea 4 dell'articolo 4.

La parola spetta al deputato Cassinis.

CASSINIS. Signori, l'emendamento da me proposto insieme all'onorevole deputato Sineo e vari altri onorevoli colleghi, sta nei termini seguenti : « a classificarsi tra le nazionali le strade provinciali da Oneglia a Fossano per Ceva e Mondovì, la strada provinciale da Savona a Montezemolo e la strada consortile da Montezemolo a Bra. »

Il nostro emendamento poggia su basi semplicissime, e altre di principii, altre di fatti. Cominciamo dai principii. È inutile il dire che la strada nazionale, per sua essenziale natura è quella che giova all'interesse generale dello Stato. La legge organica del 1817 non lo dichiarò, nè era il caso che lo dichiarasse ; ma fece qualche cosa di più, fissò certi dati, pose certe condizioni, ammesse le quali, doveva riconoscersi che una determinata strada apparteneva alla classe delle nazionali, vale a dire conferiva al pubblico vantaggio dello Stato. Non sono principii cotesti che il legislatore abbia posti *a priori*, ma sono in certo modo presunzioni civili di generale utilità.

Or bene fra queste condizioni avvi quella che una determinata strada sia destinata al commercio marittimo. Dunque, ove esiste una strada destinata al commercio marittimo, per disposizione della legge, per presunzione civile, dirò del legislatore, è essenzialmente nazionale.

Chiamati noi all'ufficio di legislatori, certamente non siamo vincolati da principii o da leggi che abbiano un fondamento unicamente positivo ; ma tuttavolta che questi principii e queste leggi siano coordinati con un principio superiore che le determini, è ben certo che noi non li potremo cangiare, perchè non si può cangiare la natura intima delle cose.

Ora, così essendo, ne viene di necessità che, ove le strade

che noi nel nostro emendamento proponiamo siano effettivamente destinate al commercio marittimo, di necessità, dico, queste strade debbono riputarsi essenzialmente nazionali, e nazionali non solo a tenore della legge positiva, ma nazionali a tenore di un principio prestabilito ed immutabile.

Niuno difatti dubiterà che quanto conferisce al commercio marittimo sia oggetto di pubblico vantaggio, di bene generale dello Stato e non oggetto di semplice locale utilità.

Ma, posto questo principio, un altro ancora ne deriva per logica conseguenza che fra varie direzioni più o meno identiche, fra varie strade che tendano ad una stessa meta, si abbia a dichiarare nazionale quella che più presto raggiunge lo scopo prefisso, quella che rende più attivo, più spedito, più utile il commercio marittimo, oggetto appunto di questa classificazione.

Il perchè, se una strada si conduca più a destra o più a sinistra, non per esigenze d'arte, ma per servire ai bisogni od all'utile di questo o di quel capoluogo di provincia, è ben certo che non sarà cotesta mai strada nazionale ; ove tale la si dichiari, sarà una strada per sua natura provinciale, costrutta e mantenuta a carico dello Stato. Sono strade nazionali, lo ripeto, quelle che, senza deviare dal loro corso normale, congiungono più immediatamente i centri di produzione ai centri di consumazione, che uniscono più prestamente, più comodamente gli approdi del mare coll'intero commercio di terra.

Questi sono i principii : passiamo ora all'applicazione loro, passiamo al fatto.

Il Ministero e la Commissione, concordi, hanno classificato fra le strade nazionali la strada provinciale che da Torino conduce a Savona per Fossano e Mondovì.

Qui potrebbero farsi due interrogazioni.

La prima, perchè non siasi piuttosto dichiarata nazionale la strada che da Torino mena a Savona per Bra e Dogliani.

La seconda, perchè non siasi dichiarate nazionali coteste due strade, quella che da Torino, o meglio dirò da Bra, conduce a Savona per Cherasco e Dogliani, e quella che da Torino, o dirò da Fossano, conduce ad Oneglia per Mondovì e Ceva.

Esaminerò la cosa sotto questo doppio aspetto.

Cominciando dalla prima, io veramente non vedrei che vi abbiano motivi per cui adottar si debba piuttosto quella proposta dal Ministero e dalla Commissione che non quella che io testè accennava, vale a dire direttamente da Torino per Bra e Dogliani. Ed, infatti, perchè si è classificata fra le nazionali quella che passa per Ceva e Mondovì ? Perchè forse più breve ? No, non lo si disse e non lo si potrebbe dire, perchè effettivamente non è.

Chiunque getti l'occhio sopra la carta di queste località vedrà di leggieri che assai più facilmente comunica colla città e col porto di Savona la via che passa per Dogliani che non quella la quale, partendo da Torino, passa per Fossano, Mondovì e Ceva. Dunque non è la più breve.

Si dirà essersi scelta questa via perchè comunica con capoluoghi di province ; ma io credo che ciò dire non si possa senza scostarci da quei principii che io tracciava poc' anzi circa i veri caratteri della strada nazionale e dei quali è essenzialissimo quello di riunire più speditamente i punti di produzione con quelli di consumazione. Se così è, adunque ne avviene che non si possa deviare per portare la strada a Mondovì, in quanto si tratti di un capoluogo di provincia, ma ben si debba seguire quella via che è la più diretta e la più breve per unire insieme i due punti che accennava, vale a dire Torino e Savona.

Si dirà infine che quella sia più comoda, ovvero di minore spesa? Questo nemmeno lo si disse nè lo si potrebbe sostenere essenzialmente.

Io non credo che sia qui il caso di entrare in una dimostrazione di fatto, di cui mancherebbero elementi abbastanza determinati per poter persuadere la Camera se questa o quella strada più o meno costi, se questa o quella sia più o meno comoda; ma, poichè non si è stabilito nè dal Ministero nè dalla Commissione che effettivamente la strada che passa per Mondovì sia la meno costosa, mi sia pur lecito di dichiarare che ciò veramente non è.

Noi vediamo nella tabella annessa al progetto del Ministero che la sola salita di Lesegno costa 630,000 lire; dunque noi siamo certi che, oltre alle altre spese, si richiede di necessità questa somma. Esaminiamo un istante la strada da Bra a Savona.

Qui sono a costrursi, lo confesso, due ponti: uno sul Tanaro e l'altro sulla Stura. Ma quale ne sarà la spesa? Da perizie assai regolari che ho esaminato la spesa di questi due ponti non può eccedere le 450,000 lire; non una spesa adunque eccedente, ma di gran lunga minore di quella della salita di Lesegno.

La strada inoltre da Bra a Savona è assai più comoda.

Egli basta percorrerla per vedere di quante pendenze e contropendenze abbondi la strada proposta dal Ministero; io rammento le valli della Stura, di Pesio, dell'Ellero, che tutte si varcano con quella strada, e tutte perciò danno luogo alle relative pendenze e contropendenze.

Per contro, così non è di quella da Bra per Dogliani, la quale è assai facile e piana, di livello insomma insensibilmente acclive.

La strada adunque anteposta dal Ministero non è la più breve, e questo è incontestabile; non vi è motivo di tracciarla per farla giungere a Mondovì, inquantochè il capoluogo di provincia non è quello che deve trarre a sé la strada nazionale; non è la più comoda; porterebbe una spesa maggiore.

Ma se, o signori, io accenno a queste cose, non è perchè dal canto nostro si domandi dichiararsi nazionale l'una a preferenza dell'altra. La Camera vede dalla nostra proposta che noi domandiamo dichiararsi nazionale e la strada che da Bra tende a Savona e quella che va da Fossano ad Oneglia. Ond'è che coteste mie osservazioni non sono già dirette ad escludere che sia dichiarata nazionale la strada per Fossano a Mondovì e Ceva, ma non le invoco se non come un mezzo, un maggior argomento della conclusione a cui avvisiamo col nostro emendamento, cioè che si dichiarino nazionali tanto la strada che da Bra tende a Savona quanto quella che da Fossano mette ad Oneglia.

Ma quali sono i motivi pei quali si accoglierebbe questa nostra complessiva proposta, quali le obiezioni che ci potrebbero venire fatte?

I motivi sono, mi sembra, sufficientemente determinati dalle considerazioni di massima da me accennate più sopra. Se non si nieghino, come, a parer mio, non so se si potrebbe, i principii dai quali io sono partito, vale a dire s'egli è vero che, a tenore tanto della legge del 29 maggio 1817 quanto per ragione intima delle cose, sono essenzialmente nazionali quelle vie, fra le altre, che sono destinate al commercio marittimo, ne avviene che tuttavolta si dimostri che una strada abbia veramente questo scopo e questo carattere, essa debba venire fra le nazionali classificata.

Dico classificata, imperocchè io prego di avvertire che qui parliamo di classificazione, non di costruzione; impe-

rocchè, sebben vero sia che, quando una strada sia dichiarata nazionale, o tosto o tardi, ragion voglia che la si eseguisca, ciò appartiene all'articolo 13 della legge, e non già al soggetto che ora ci occupa, che è l'attuazione di un principio, vale a dire la classificazione. Faccio quest'avvertenza perchè, se vi hanno contingenze speciali, le quali possano persuadere che si apra piuttosto una che altra tra varie strade classificate tra le nazionali, e così in relazione alla maggiore o alla minore spesa, o alla maggiore o minore importanza della strada stessa, ciò non entra in questa discussione, vale a dire nel punto di classificazione.

Debbe insomma essere classificata nazionale ogni strada che abbia tale carattere. Se dunque è vero che le strade di cui ragiono sono destinate al commercio marittimo, debbono essere dichiarate nazionali. Savona ed Oneglia sono dunque i due punti estremi ai quali tenderebbero queste due vie.

Se parliamo di quella di Savona e dei motivi pei quali debbe essere dichiarata nazionale, oltre a quelli già accennati, vi sono altre ragioni particolari.

Io accennerò, o signori, una circostanza di fatto di qualche importanza, ed è che questa strada si è fatta in seguito ad un decreto reale del 29 marzo 1778, per cui erasi ordinato ai comuni di Carmagnola, di Sommariva, di Bra, di Dogliani, di Montechiaro, di Murazzano di formarla a loro precipue spese.

Non vi sarebbe adunque un principio non meno di giustizia che di equità il quale consigli che ora siano questi comuni rimeritati della spesa che fa loro imposta, e lo fu, diciamo pure, non tanto pel loro vantaggio locale, come per generale utilità? Oltre a ciò, come già fatta, sarà dessa più agevole a sistemarsi definitivamente, e ne sarà indi minore la spesa per lo Stato.

Vengo ora alla strada di Oneglia.

Ognuno comprende di quanta importanza pel commercio possa essere una strada, la quale congiunga insieme cotesto porto della Liguria occidentale col Piemonte.

Dirò ancor di più, rammenterò un regio biglietto del 26 gennaio 1816, col quale si stabilì che le imposte del principato di Oneglia dovessero essere arrecate in una cassa particolare per la formazione di una strada che collegasse quel paese al Piemonte. È questa dunque un'estimazione, un giudizio fatto dal Governo medesimo circa l'importanza di questa strada.

Or dunque noi non potremmo deviare da queste conseguenze senza effettivamente negare o gli additati principii o contestare contro un voto sì generale e concorde dell'opinione pubblica e del Governo, che la strada di Oneglia sia utile all'interesse generale dello Stato.

Ma si dirà che, dichiarando nazionali queste due strade, si dichiarano nazionali due strade che sono parallele; si dirà di più che si aggraverebbe il pubblico erario di una spesa maggiore.

A ciò rispondo che, quand'anche siano due strade parallele, se vi abbiano circostanze di località, le quali ne possano dimostrare il bisogno, e se effettivamente esse mettono a due porti quali sono Savona ed Oneglia, tanto maggiore sarà il vantaggio che ne ritrarrà il paese. Si fa quindi palese che l'esistenza di due strade parallele non nuoce per nulla al nostro assunto; imperciocchè, se da un lato l'una strada non potrebbe servire all'altra, per contro, avendo noi due porti i quali influirebbero sull'interesse generale dello Stato, tanto sia più opportuna l'occasione di usufruttuarne il vantaggio che ne deriva.

Vi ha la seconda considerazione, cioè la spesa; ma qui ricordo di nuovo anzitutto come in ora non sia questione per

anco di costruzione ma di classificazione perchè le due strade già attualmente esistono. Ma, quando pure lo fosse, non sarebbe troppo grave la spesa, perchè non debba prevalere la considerazione del vantaggio che ne risulterebbe.

Fondati a questa conclusione, noi confidiamo che la Camera sarà per adottare la complessiva proposta che forma il soggetto del nostro emendamento.

Per tal modo saranno applicati i principii che siamo venuti esponendo; e sarà adottato un sistema che, nel mentre concorda coi generali interessi dello Stato, concilia ad un tempo gli interessi e le giuste esigenze di molti comuni.

AIRENTI. Nell'interesse della giustizia e del bene dello Stato mi credo in dovere di presentare alla Camera alcune osservazioni in favore dell'emendamento proposto dai deputati Cavour G., Lisio ed altri, principalmente nella parte che ha per oggetto di ottenere dichiarata nazionale la strada che per Ceva e Garesio va al mare. Questa strada ha incontestabilmente tutti i requisiti per tale oggetto e fa tanto più meraviglia di non vederla proposta fra le strade a dichiararsi nazionali, inquantochè un tal favore vuolsi accordare ad altre strade meno importanti e di minore utilità generale. Non è mia intenzione di stabilire odiosi confronti per provare ciò che asserisco, amo meglio lasciare che la Camera decida nella sua saviezza se realmente alcuna delle strade nel progetto del Ministero ed in quello della Commissione portate nella classe di nazionali non sia meno importante di quella da me propugnata.

Del resto poi, per quante possano essere le considerazioni che si vogliono avere presenti per dichiarare una strada nazionale, simile declaratoria fuori di dubbio non si può negare senza contrastare ai principii che informano il presente progetto di legge, e senza commettere una aperta ingiustizia a quella strada che risulta eminentemente importante nell'interesse generale dello Stato, sia sotto il rapporto del commercio interno ed esterno, sia sotto il rapporto strategico e politico.

Ora che questi caratteri concorrano tutti pienamente nella strada di cui si tratta, la è, a mio avviso, cosa evidente e che non può essere seriamente contrastata.

Diffatti, se ci si parla del commercio interno, niuno ignora essere molto attivo il commercio tra il Piemonte e la Liguria occidentale.

La Liguria occidentale riceve dal Piemonte grano, riso, vino, bestiame, legname e simili altri generi. Il Piemonte a sua volta importa dalla Liguria occidentale principalmente olio, sapone, paste, frutta secche e pesce. Ora il trasporto di tutte queste mercanzie si fa col mezzo della strada in discorso, la quale è appunto il grande veicolo esistente fra queste due parti dello Stato; nè può essere altrimenti perchè questa strada, mentre ha i suoi sbocchi più o meno immediati nelle primarie piazze di commercio del littorale, è la più facile ed in pari tempo la più breve via di comunicazione col Piemonte per quella parte della provincia nicese che si trova al di qua della Trebbia, per tutta la provincia di San Remo, tutta la provincia di Oneglia, e la massima parte di quella di Albenga; inoltre essa percorre territori eminentemente produttivi e trafficanti, come sono le valli d'Oneglia, la valle e città di Pieve, la valle del Tanaro, con Ormea, Garesio, Bagnasco e Ceva, centri rispettabilissimi di popolazione, ricchi dei prodotti onde difettano le città del littorale, da cui li ricevono rendendo in cambio i prodotti del loro suolo e della loro industria.

A tutto questo si aggiunga la gran quantità del legname che questa strada somministra al commercio dello Stato, e che si estrae principalmente dalla valle del Tanaro, i vetri

delle due fabbriche di Noceto e Garesio, il lignite ed i marmi delle miniere pure di questi due paesi, e vedrà la Camera che, ben a ragione, si proclama questa strada come di evidente importanza dal lato del commercio interno.

Passando poi a discorrere del commercio esterno, l'importanza di questa strada anche sotto questo rapporto deducesi naturalmente dalle cose fin qui già dette. Onde io crederei di abusare del tempo della Camera, quando mi diffondessi in ulteriori considerazioni al riguardo: solo pertanto mi limiterò ad osservare che l'importanza di questa strada, in ordine al commercio coll'estero, si aumenterà viemaggiormente, e prenderà proporzioni più estese di quanto ora non si possa credere, allorchando siano condotti a termine i lavori marittimi cui si dà opera nelle diverse città della Liguria occidentale, e principalmente quando sia portato a compimento il porto che si sta costruendo nella città di Porto Maurizio a spese e a cura di quel municipio.

Signori, non è più un puro desiderio, ma può ritenersi come un fatto, che tra un avvenire non molto lontano Porto Maurizio avrà un porto dei più sicuri e capace di contenere trecento e più bastimenti. Questo porto, sebbene sia stato incominciato soltanto sul finire del 1849, dà già ottimi risultati; provvede assai bene ai bisogni del commercio, e serve di ricovero ai bastimenti sì nazionali che esteri.

Dal primo gennaio 1854 al 15 del successivo dicembre approdarono in quel porto 469 bastimenti, che vi fecero operazioni di commercio, ed altri 242 trovarono nello stesso sicurezza ed asilo contro i venti e le tempeste. La media dei bastimenti che vi si trovano giornalmente è fissata a 40; vi furono delle epoche in cui se ne contarono dai 70 agli 80. In tutto il 1854 i bastimenti che approdarono sommano a 900.

Infine, nelle ultime burrasche di mare, le quali, come tutti sanno, cagionarono non pochi danni nei porti di Genova, di Nizza ed in altre località, nessun sinistro ebbe a lamentarsi in quello di Porto Maurizio, sebbene fosse pieno di bastimenti.

Questi dati e queste cifre sono abbastanza eloquenti da sé, e, mentre meglio di qualunque discorso provano l'importanza di questo porto, offrono a chi lo vuole il mezzo di apprezzarne il grado d'importanza che raggiungerà, una volta che sia terminato, e più quando venga dotato di una buona strada di comunicazione coll'interno dello Stato.

Mi rincresce di non essere in posizione di dare alla Camera un'idea del movimento delle altre piazze commerciali della Liguria occidentale: tutti sanno però che molte di quelle città, e principalmente Oneglia, Diano, San Remo, fanno un considerevole commercio. A fronte di ciò io domando se, a parte ogni altro riflesso, la sola considerazione che questa strada mette in comunicazione il commercio marittimo della Liguria occidentale colle importanti stazioni delle ferrovie di Fossano, di Cuneo e di Bra, le quali non potranno a meno di prolungarsi quanto prima fino a Ceva; se questa sola considerazione, dico, non basterebbe ad imprimere a questa strada il carattere della più alta importanza di commercio internazionale, atto a farla dichiarare reale.

Ma se questa strada è importante dal lato del commercio sì interno che estero, non lo è meno sotto il rapporto militare e politico: militare, perchè è la via più facile e più breve che dalla capitale va alle fortificazioni di Ventimiglia, le quali costituiscono la nostra frontiera militare verso la Francia meridionale, e perchè, attraversando tutto il Piemonte occidentale, fornisce al Governo il mezzo più sicuro e più comodo per le truppe e per gli altri materiali che fosse del caso di trasportare sia a detta frontiera, sia ai diversi punti percorsi

sull'Apennino, posizioni che si videro già più d'una volta scelte così per le aggressioni, come per le difese.

Questa strada ha inoltre un interesse eminentemente politico, inquantochè serve a congiungere alla capitale tutte le diverse provincie della Liguria occidentale. Questi sono i principali titoli pei quali, a mio avviso, questa strada ha incontrastabilmente diritto ad essere posta nel novero delle strade reali; non sono però i soli casi, anzi molti altri se ne potrebbero addurre che io ometto per amore di brevità; tuttavia non posso a meno di fare ancora due ultime brevissime osservazioni. Se questa strada avesse esistito nel 1817, quando si compilò il regolamento relativo alla attuale classificazione delle strade, la medesima sarebbe stata senza dubbio compresa nel novero delle reali, sia perchè ne ha tutti i caratteri, sia perchè, come è notorio, fu costrutta e mantenuta suo agli ultimi tempi a tutte spese dello Stato, motivo per cui non avrebbe potuto a meno di essere dichiarata di nome quello che già era di fatto, cioè strada dello Stato.

Infine, nel reclamare dalla benevolenza e giustizia della Camera che la strada in discussione sia messa nella classe delle nazionali, non è a credere voglia poi caricarsi il Governo di un enorme peso. Questa strada trovasi in ottimo stato di viabilità; tanto dal lato della costruzione, come da quello della manutenzione, nulla o ben poco lascia desiderare, onde anche sotto questo rispetto merita la preferenza della Camera e del Governo. Per questi principali motivi, io prego quindi la Camera a voler dichiarare nazionale la strada che da Fossano va per Ceva ad Oneglia; con ciò la Camera, nel fare un atto di giustizia, provvederà in parte a far cessare l'ineguaglianza nel riparto dei vantaggi che esiste tra la Liguria occidentale ed il resto dello Stato.

È pure questa riviera occidentale, che non ebbe finora un solo palmo di strada reale e che, ove venisse rifiutata l'attuale proposta, mancherebbe sempre, nonostante il voto della Camera sul numero 3 del presente articolo, di una strada diretta reale colla capitale, che per la sua posizione è fra quelle che più rimangono estranee al beneficio delle diverse strade ferrate che si aprirono e che stanno per aprirsi sui diversi punti dello Stato, questa riviera occidentale, dico, è pure una nobile ed importante parte dello Stato.

CAVOUR G. Poche cose mi rimangono a dire dopo le considerazioni messe innanzi dagli onorevoli preopinanti in favore dell'emendamento che io ho avuto l'onore di proporre unitamente a quattro onorevoli colleghi; cercherò soltanto di spigolare alquanto in questo campo già stato mietuto.

La prima considerazione che si presenta a chiunque si faccia ad esaminare la presente questione, si è la singolare direzione della strada che il Governo e la Commissione propongono per congiungere Torino a Savona.

Se qualcheduno si compiace di gettare l'occhio sopra una carta del Piemonte, od anche sulla carta che va annessa alla elaborata relazione della Commissione, vede facilmente che, per andare da Torino a Savona, si fanno percorrere ai viaggiatori 80 o 90 chilometri direttamente verso il mezzogiorno che, giunti a Mondovì, si cambia intieramente direzione, e che invece di andare verso mezzogiorno si procede direttamente verso ponente. Perchè dunque fare un triangolo, perchè percorrerne due lati, mentre vi è la diagonale così retta, la quale sembra più logico e naturale di seguire?

Quale ha potuto essere il motivo impellente per cui il Ministero e la Commissione abbiano proposto questo tracciamento alquanto anomalo ed alquanto singolare? Il motivo, lodevolissimo certamente, è stato una considerazione di economia; volendosi andare a Savona, si è voluto accordare un

giusto e conveniente beneficio alla provincia ricca e commerciante di Mondovì ed alle città di Fossano e di Ceva.

Ma non si può dire in modo assoluto: questi due scopi erano poco razionalmente conciliabili. Io non voglio negare l'importanza del porto di Savona, riconosco che esso è il secondo porto dello Stato, che è centro di un grande commercio.

Ma dobbiamo pure dall'altra parte osservare i bisogni a cui deve sopperire la strada pel colle di Nava ad Oneglia; si deve considerare la città di Oneglia, la quale ha un porto nascente, un porto, credo, chiamato ad un avvenire piuttosto brillante nel senso commerciale; bisogna considerare che la strada del colle di Nava, che propugnarono gli onorevoli colleghi autori dell'emendamento, servirà al commercio di Torino con vari porti: con quello di Porto-Maurizio, di cui l'onorevole preopinante ha dimostrato l'importanza con cifre positive desunte da statistiche che non si possono contrastare; quello di San Remo, che ha anche una certa importanza, e fra San Remo e Torino non vi sarà altra comunicazione se non quella del colle di Nava; poi quello di Diano Marina, che è un porto che si sviluppa, nel quale il municipio e la provincia fanno ora grandi spese, e che sembra promettere molto nell'avvenire, e così pure quello di Oneglia.

Stando alle statistiche del nostro commercio, non si può contestare che questi, riuniti insieme, operino una maggiore massa di transazioni che non quello di Savona preso isolatamente.

Osservo poi che qui non si tratta di una domanda nuova: la strada del colle di Nava fu decretata da Napoleone I, il quale vi fece mettere mano in un'epoca in cui la viabilità di tutto il nostro paese era molto meno sviluppata ed importante di quello che lo sia attualmente; ma egli col suo pronto e perspicace ingegno vide che questa era una arteria di comunicazione di grande importanza e che meritava su molte altre la priorità.

L'onorevole Cassinis, presentando la cosa sotto l'aspetto del diritto, ha dimostrato, mi pare, in modo a cui è difficile rispondere, che questa strada ha quel carattere che nell'antica nostra legislazione e nella nuova hanno le strade che si classificano fra le nazionali.

Si dirà: perchè non è stata classificata come tale nel regolamento del 1817? È vero che non fu chiamata con quel nome, ma in fatto non fu imposta alla provincia: fu costrutta con fondi speciali. Riterrà la Camera che, quando fu abolito il porto franco per la provincia di Oneglia, si fece una cassa speciale in cui erano versati tutti i diritti delle dogane; questa si poteva considerare come una cassa dello Stato, ma aveva una destinazione fissa.

Questa strada adunque fu fatta con fondi speciali tratti dalle regie finanze, ed ebbe talmente i caratteri dianzi da me indicati che in un rapporto fatto nel 1847, se non erro, dal conte Di Revel, allora ministro delle finanze, sulle spese che lo Stato aveva sopportate per le strade reali, comprese anche la strada di cui ora parliamo. Ciò posto, chiaro si scorge che noi non domandiamo ora per la provincia di Oneglia una nuova concessione, ma una continuazione di quella che per l'addietro le era già accordata. Nè si può temere che questo carico sia molto grave per le finanze, giacchè la strada è pressochè condotta a termine e non rimangono a fare che alcuni rettilinei negli abitati di Ormea e poche altre miglione. Quindi si tratterebbe solo delle spese di manutenzione, le quali non sono vistose, se si pon mente che, nei siti in cui la Liguria si separa dal Piemonte, il colle di Nava è uno dei meno ardui, cosicchè nell'inverno sovente è valicato,

a preferenza del colle di Tenda, dai viaggiatori che si recano a Nizza.

A tale proposito è noto che fuvvi per due o tre anni una impresa di diligenze, chiamata *L'Onegliese*, la quale per quella strada andava a Nizza ed era assai frequentata.

Pertanto io reputo che tale strada abbia i caratteri che si richiedono per farla classificare tra le nazionali. Però nemmeno vorrei portare pregiudizio a Savona, del cui commercio io non disconosco l'importanza e l'ho proclamato fin dallo esordire del mio discorso. Colgo con piacere quest'occasione per unirmi anche ai propugnatori di una strada che più direttamente unisca Savona a Torino.

Secondo il tracciato del piano che è stato ieri distribuito alla Camera, si vede che, adottando anche la proposta della strada diretta da Torino a Savona, si facilita la comunicazione fra le varie provincie interessate e si risparmia un buon tratto di strada, che, secondo l'attuale progetto, dovrebbe essere dichiarata nazionale, cioè quella tra Ceva e Montezemolo, e si hanno allora due comunicazioni tra Torino ed i porti della riviera ligure.

La strada tra Torino e Oneglia va sempre poco più o poco meno nella direzione da mezzanotte a mezzogiorno; quella fra Torino e Savona va quasi direttamente nella direzione del sud-est. Così mi pare che la cosa sia più logica, sia meglio intesa, e, come ho detto, si ottiene un'economia.

Spero che la Camera non vorrà rigettare un progetto che è riconosciuto così utile nell'interesse generale dello Stato.

PRESIDENTE. Il deputato Peyrone ha la parola.

PEYRONE. Mi consenta la Camera di esporle alcune avvertenze sulla questione che forma l'oggetto della presente discussione, per l'eventualità che fosse reietta la prima parte dell'emendamento proposto dagli onorevoli Sineo e Cassinis. Mi stimo in debito di ciò fare, in quanto che, sebbene questi onorevoli deputati abbiano usata molta riservatezza, tuttavia non è meno vero che essi hanno propugnata la strada della riviera contro quella da Savona a Mondovì, proposta dal Ministero e dalla Commissione. Pare a me che a dilucidare nettamente la questione su cui ora discutiamo, meglio che i ragionamenti valgano i documenti statistici. Quindi io mi atterrò a quest'ultimo mezzo, presentando alla Camera alcuni dati pei quali la questione resterà chiarita, e molte delle osservazioni degli onorevoli Cassinis e Sineo credo saranno distrutte.

Io non parlerò delle condizioni materiali ed economiche delle due strade, perchè certamente lo farà l'onorevole ministro dei lavori pubblici. D'altronde, nella mia posizione, sarebbe per avventura meno conveniente che io pigliassi a propugnare una strada escludendo l'altra. Mi giovi però dire qualche cosa sopra un argomento, di cui si sono molto giovato gli onorevoli oppositori, cioè quello che riguarda la brevità delle due strade. Io non disconosco...

SINEO. Mi sembrerebbe opportuno, se l'oratore non intende di impugnare l'emendamento complessivo che è stato proposto, di riservare queste osservazioni per addurle dopo che sia esaurita la questione che concerne quell'emendamento. In questo momento non sarebbe che confonderle.

PEYRONE. Io parlo nell'interesse della proposta del Ministero.

Per me adunque non disconosco la verità di quanto asserivasi dagli onorevoli Sineo e Cassinis, che cioè la linea da loro propugnata sia più breve. Ma non posso però ammettere che la brevità sia un elemento per determinare la classificazione delle strade. A me pare che l'oggetto delle strade, cominciando dalle nazionali fino alle vicinali, sia quello di ac-

costarsi il più che sia possibile ai centri di popolazione. Ma del resto, perchè la Camera si faccia capace del valore che possa avere questo argomento addotto dagli onorevoli miei colleghi anzidetti, io comincerò col darle lettura di una lettera del signor ingegnere della provincia di Mondovì, nella quale viene stabilita la rispettiva lunghezza delle due strade in discorso. Eccola:

Da Fossano a Mondovì	Chilom. 23
Da Mondovì a Montezemolo	» 36
Da Montezemolo a Savona	» 33

Totale . . . Chilom. 92

Da Bra a Montezemolo	Chilom. 55
Da Montezemolo a Savona	» 33

Totale . . . Chilom. 88

Dunque vede la Camera che la differenza fra le due strade è solo di quattro chilometri. Quindi essa può giudicare se per una così tenue differenza si possa abbandonare una strada che secolarmente fu provinciale e che serve di arteria tra le due strade provinciali di Savona e di Oneglia.

Debbo poi far avvertire che lo scopo della presente legge essendo quello di andare in sollievo di quelle provincie che non godettero del beneficio delle strade ferrate, dato che venisse dichiarata reale la strada della Riviera, egli è certo che la provincia di Mondovì non ne profitterebbe nulla, giacchè resterebbero sempre a suo carico tutte le strade provinciali, essendo una verità che quella della Riviera è consortile, e non riceve che un sussidio dall'erario provinciale. Che se per lo contrario venisse adottata la proposta sia del Ministero che della Commissione, la conseguenza sarebbe che se ne avvantaggerebbe il consorzio, perchè è cosa certa che questa strada diventerebbe provinciale.

Darò, a questo riguardo, lettura della deliberazione presa dal Consiglio provinciale di Mondovì nella sua ultima Sessione. Il comune di Dogliani stesso, di cui intendemmo dal signor relatore riferirci una petizione, presentava pure una petizione al Consiglio provinciale, con cui chiedeva che siffatta strada fosse dichiarata provinciale. Il Consiglio, udita la relazione di una sua Commissione, adottava questo ordine del giorno:

« Il Consiglio, sentita la relazione e le conclusioni della Commissione, è di parere che la strada della riviera sia classificata tra le provinciali, quando l'attuale da Fossano e Mondovì a Savona fosse tra le reali. »

Il comune di Narzole aveva presentato pure una petizione colla quale domandava che questa strada fosse dichiarata reale. Il Consiglio provinciale passava all'ordine del giorno; e tanto la prima che questa seconda sua deliberazione era presa all'unanimità, a malgrado che fra i consiglieri ve ne fossero pure alcuni che rappresentavano quelle località.

All'oggetto poi di provare, in ultimo, l'entità e la utilità della strada da Fossano a Ceva per Mondovì, io produrrò ancora un altro ufficiale documento. Questo contiene i dati statistici raccolti per cura del municipio di Mondovì nel 1855, epoca in cui intraprendeva gli studi per una strada ferrata da quella città a Fossano. Or bene, ecco quanto risultava da siffatti studi, tendenti a constatare il movimento di viaggiatori e di merci sull'accennata strada:

Viaggiatori, 200,000 ;
 Merci, derrate e minerali, 700,000 quintali ;
 Buoi, vacche, manzi, vitelli, maiali e pecore, 50,000 capi.

Questi dati statistici sono poi più diffusamente riferiti in un altro stato che mi fu trasmesso dallo stesso membro del-

l'amministrazione che fu incaricato di fare questi studi. Da tale documento rilevasi che i viaggiatori pedestri furono sulla strada da Fossano a Mondovì di 125,000; viaggiatori nelle vetture-omnibus, calessi, ecc., 75,000; quantità delle vetture-omnibus, calessi, 21,182; quantità dei carri da due e da quattro ruote, 47,580; cavalli, muli e bovine, esclusi i maiali, vitelli, pecore e capre, 141,469; peso a calcolo di trasporti, 700 quintali.

Ora vegga la Camera da queste dimostrazioni di fatto qual sia l'importanza e la grande utilità della strada da me propugnata, e proposta sì dal Ministero che dalla Commissione. Per me mi affido che la sua decisione sarà secondo giustizia ed equità.

PRESIDENTE. Il deputato Sineo ha facoltà di parlare.

SINEO. Ho già detto che io credeva intempestive le allegazioni dell'onorevole deputato Peyrone, sinchè la Camera non abbia dato la sua decisione sull'emendamento complessivo che fu presentato. Solo dirò quanto mi pare bastevole per escludere che le sue osservazioni possano affievolire l'opportunità di questo emendamento.

L'onorevole deputato Peyrone ha seguito l'impulso di quell'istinto municipale, per cui ogni capoluogo di provincia cerca di assorbire il movimento e la ricchezza provinciale, come pur troppo è generale in Europa che le capitali cerchino di assorbire il movimento e la ricchezza dell'intera nazione. Ma non credo che le deliberazioni della Camera possano essere rette dal desiderio di favorire questa specie di centralizzazione provinciale, molto meno quando si tratta di fare un atto di giustizia nazionale. Siantochè si dovevano tracciare semplicemente strade provinciali, era naturale che partissero dal capoluogo quali raggi dal centro.

Ma adesso si tratta di una strada nazionale; che passi in un capoluogo di provincia o no, questo non cambia lo scopo della strada nè la sua natura. L'onorevole Peyrone vi ha fatto cenno dei movimenti che hanno luogo su quella via; ma a che debbono questi attribuirsi? A ciò che si è fatto ogni sforzo per togliere il movimento ad una strada, per darlo ad un'altra.

Si sono a quest'uopo costrutti i ponti. Se avessi tempo a raccogliere documenti, potrei provare che, prima che si fosse fatto il ponte sulla Stura, era molto maggiore il passaggio sull'altra linea, la quale nessuno può contrastare essere la più breve e la più comoda.

Ora, se questa via è più breve e più comoda, perchè non sarà preferita, essendo eziandio la meno costosa? Secondo il disegno che il Governo adotterebbe, si avrebbero o non si avrebbero ponti a costruirsi. Supponendo che, come desidero, sieno a costruirsi i due ponti sotto Cherasco e sotto Narzole, il Governo ha già dei calcoli, dai quali risulta (il signor ministro ne farà sicuramente testimonianza) che con 500,000 lire si fa il ponte sulla Stura.

A chiunque conosce quella linea è noto che di molto minor costo è il ponte sul Tanaro. Secondo i calcoli d'un abile perito che gode di una ben meritata riputazione, risulta che con 125,000 lire si fa questo ponte. Lo stesso egregio perito ci attesta che con 75,000 lire circa si possono fare le altre poche riparazioni a quella strada per farla passare nelle reali di seconda categoria, secondo le condizioni volute dal Ministero.

Ecco dunque che con una spesa di 500,000 lire si sistemava questa strada. Se si vuole poi paragonare spesa a spesa, da un lato si hanno circa 500,000 lire, dall'altro 600,000 e più che il Governo riconosce doversi spendere per la salita di Lesegno tra Fossano e Savona, salita alla quale bisognerebbe

portare questo miglioramento per dichiarare questa strada reale.

Dal lato dunque di Bra vi sarebbe anche il vantaggio della minore spesa, oltre quello della brevità e della maggiore agevolezza del cammino.

L'onorevole Peyrone dice che non vi sono che quattro chilometri di più. Per ferrovia non vi saranno che quattro o cinque chilometri; ed è già qualche cosa. Ma la differenza sarebbe molto maggiore se si venisse per istrada carrettiera, perchè il punto comune non sarebbe più partendo da Cavalermaggiore, ma da Carmagnola; ad ogni modo, ripeto, vi è maggior brevità. L'onorevole Peyrone non parla poi delle enormi contropendenze che vi sono da superare; non parla della differenza di livello di 128 metri tra Fossano e la valle di Pesio; non parla delle altre contropendenze che bisogna poi superare per passare la Stura, l'Ellero, l'Ermeno, quindi Corsaglia per andare a Lesegno, ed anche il Tanaro precisamente dove si trova collocata Ceva.

Egli non pone in confronto tutte queste contropendenze con l'altra linea che non ne ha che due. A questo non si può rispondere; è un fatto. È dunque incontrastabile la ragione di preferenza a favore della linea di Bra.

Ma dice egli: bisogna avere riguardo alle popolazioni che si favoriscono con questa linea. Certamente io desidero che si abbia riguardo alla generosa ed intelligente popolazione di Mondovì, ma non sino al punto di trascurare intieramente gli interessi delle popolazioni per cui non si è mai fatto nulla; le quali hanno dovuto spendere a favore di Mondovì, senza che Mondovì abbia speso a favore di esse. Non considero come speso dalla provincia, molto meno da Mondovì, il tenue sussidio che si soleva concedere annualmente per la manutenzione, poichè non era che una ben tenue porzione di ciò che i numerosi comuni interessati alla strada della Riviera pagano per le opere divisionali, dalle quali non traggono nessun profitto. È da notarsi che neanche questo meschino sussidio non si è più voluto concedere in quest'anno. Fu respinto con le deliberazioni del Consiglio divisionale.

Ci ricorda l'onorevole deputato Peyrone essersi detto nel Consiglio provinciale che, quando sarebbe reale la strada da Fossano a Savona, allora si renderebbe provinciale quella della Riviera.

Ebbene, io non voglio fare un dilemma che sarebbe ingiurioso per quegli onorevoli consiglieri. Credo perfettamente alla sincerità ed alla solidità della loro dichiarazione. Ma mi sembra altresì di poter affermare che questa volta essi hanno deliberato con qualche leggerezza, non hanno fatto bene i loro conti. Se si rende provinciale questa linea tra Bra e Montezemolo, allora naturalmente la provincia debbe sopportare le spese di nuove costruzioni, e non sarebbe egli forse più conveniente per la provincia che i due ponti sulla Stura e sul Tanaro si facessero a spese nazionali?

È inoltre da ritenersi in questo punto che la deliberazione cui accenna l'onorevole Peyrone non vincola le deliberazioni future dello stesso Consiglio provinciale, e molto meno quelle del Consiglio divisionale.

Ma qui non si tratta di vedere ciò che si possa sperare dalla divisione o dalla provincia, ma quello che si abbia diritto di ottenere dallo Stato. Ora, o signori, o volete attenervi alle leggi esistenti, o volete fare una legge nuova, richiamata ai grandi principii che devono reggere questa materia: nel primo caso la linea che noi indichiamo è rigorosamente compresa in quelle che la legge del 1817 contempla, e non potete per conseguenza rifiutarvi di aderire alla domanda dei comuni che compongono il consorzio della Riviera; o volete partire

da principii nuovi, ed allora indicateci quali principii favoriscono la linea di Fossano a preferenza di quella di Bra. Il vero è che militano a favore di quest'ultima linea e le leggi ed i principii. Per questo mi credo in dovere d'insistere che ad essa sia data la preferenza.

Ma questa questione perde ogni importanza, se si adotta la nostra proposta complessiva, e perciò mi riservo di ritornarvi soltanto nel caso che la Camera non aderisca a quell'emendamento, al quale mi sono appunto con molto piacere accostato perchè schiva queste collisioni d'interessi tra le varie parti della provincia, alle quali tutte porto un vivissimo affetto. Ma se, a mio malgrado, si dovessero mettere in opposizione questi interessi, allora io direi che i 13 mandamenti che stanno in mezzo ai due capoluoghi delle contigue provincie, pei quali non si è mai fatto nulla, e che pure hanno bisogno che si faccia per loro quel che si è fatto per gli altri, possono meritare qualche riguardo, e tanto più perchè sempre spesero, e nulla mai ottennero. Non verrà anche per loro il giorno della giustizia? Essi sono posti nella linea diretta tra Torino e Savona; hanno contribuito sinora a tutte le strade della divisione, senza avere mai avuto per la maggior parte di essi neanche un palmo di strada provinciale. Date loro la strada reale, scegliendo la linea che più di tutte conviene, e la giustizia sarà soddisfatta.

Ma, ripeto, la discussione di queste ragioni di preferenza troverebbe luogo in un'ipotesi che amo respingere, perchè spero che la Camera accoglierà la proposizione complessiva, la quale concilia perfettamente gl'interessi di Mondovì con quelli della linea di Bra. Io domando quale danno si rechi a Mondovì col dichiarare strada reale la linea da Bra a Montezemolo, quando sia classificata tra le nazionali quella da Fossano ad Oneglia. Mondovì ha tutto quello che può desiderare, e non sarebbe che un puro impegno, un tratto di odio contro le terre orientali della provincia, il volersi opporre, come fa il deputato Peyrone, alla proposizione complessiva che fu presentata. Io non mi aspettavo mai che egli uscisse fuori a combattere tale proposta, che è la più utile all'intera provincia. Io domando se l'intera provincia, che ha già dichiarato (e qui torno alla deliberazione del Consiglio provinciale di cui ragionava l'onorevole deputato Peyrone) essere sua intenzione che si riconosca per provinciale questa linea, quando l'altra sia dichiarata reale, non dev'essere ben lieta che si dichiarino reali entrambe. Perchè dunque l'onorevole deputato di Mondovì farsi a combattere una proposizione che tende a togliere quasi ogni spesa di strada provinciale alla sua provincia?

Io prego eziandio la Camera di considerare che questa proposta complessiva, oltre di favorire Mondovì, non porta danno ad alcun'altra parte della provincia. Forse si potrebbe dire che qualche parte di questa venga a soffrire pel tratto tra Ceva e Montezemolo, che non sarebbe alzato alla dignità di strada reale. Ma tutti i comuni che possono essere interessati a quel piccolo tratto hanno un guadagno assai maggiore dalla combinazione che si offrirebbe loro, e massime alla città di Ceva, la quale, se non andrà per strada reale a Montezemolo, andrà ad Oneglia, ciò che le conviene molto di più. Ceva ben sa che, quando abbia una strada reale che venga da Oneglia, sarà passaggio al commercio marittimo non meno che allo scambio dei prodotti nazionali non solo di Oneglia, ma anche d'una gran parte della Liguria occidentale, la quale avrà tutto l'interesse a versare i suoi prodotti da quella parte. Di più sa che, dichiarandosi reale la strada che va da Bra a Montezemolo, essa passerà in poca distanza da Ceva, cioè a Murazzano; e Ceva ha con questo paese una comoda comunicazione che può

anche con poca spesa rendersi molto più comoda, per mezzo cioè della strada consortile *La Pedagera*; Ceva poi avrà una comunicazione diretta con Alba per mezzo della strada consortile che ho citata, la quale per la schiena dei colli verrà discendendo da Murazzano a Bossolasco, a Diano e sino ad Alba, e così si porterà quasi con una linea retta sopra Asti, ed avrà una comunicazione diretta col Monferrato, del che è ora priva.

Vi sono dunque tutti gl'interessi generali delle due provincie di Alba e di Mondovì che si conciliano colla proposta che abbiamo presentata; ed è per ciò che veramente non avrei dovuto aspettarmi che un deputato d'una di quelle due provincie fosse venuto a contrastarla.

Io spero che la Camera vorrà accoglierla. Mi riservo, quando non fosse accettata, ad esporre tutte le ragioni che militano a favore della provincia, i cui troppo trascurati interessi debbono essere da me propugnati.

PEYRONE. Domando la parola per un fatto personale.

Duolmi che, forse per mia colpa, l'onorevole deputato Sineo non abbia ben compreso l'intento delle mie parole. Io non ho combattuta la proposta complessiva da lui fatta; ho dichiarato che combatteva la seconda parte di essa nel caso solo che non fosse ammessa la prima.

SINEO. Troppo presto.

PEYRONE. E, per tranquillarlo a questo proposito, gli dirò che io voterò per la prima parte della sua proposta, e se sarà ammessa, voterò pure per la seconda. Con ciò io sarò sicuro che non avrò pregiudicato gl'interessi della mia provincia.

PRESIDENTE. Il deputato Brunati ha la parola.

BRUNATI. Nel prendere la parola sopra quest'argomento, io certamente non posso essere tacciato di municipalismo, e dichiaro di non avere ripugnanza alcuna a che si moltiplichino le strade reali, perchè egli è desiderio innato negl'ingegneri del corpo di promuovere per quanto è possibile i lavori pubblici; ma io ravviso mio debito di dichiarare che credo sommamente inconveniente che il Governo sia caricato di due strade reali, una che, partendo da Fossano, si diriga a Mondovì, Ceva e Savona per Montezemolo, l'altra che da Bra passi per Narzole e Dogliani, e raggiunga a Montezemolo quella che viene da Ceva. Essendo queste due linee quasi parallele, e non potendo entrambe essere dichiarate reali, uopo è scandagliare la differenza che vi possa essere a favore dell'una piuttosto che dell'altra; e quantunque la strada da Fossano a Mondovì sia parte in discesa e parte in ascesa, essa è però tutta sistemata, massime dopo il grandioso ponte costruito non ha molti anni sulla Stura; e solo da Mondovì a Ceva manca il tratto di Lesegno come si è già osservato, come a Ceva mancano pure la discesa ed il ponte sul Tanaro; ma da Ceva a Priero e successivamente sino alla vetta del Montezemolo la strada è perfetta.

Per la strada di Narzole occorrono un ponte sulla Stura ed altro sul Tanaro. Io non saprei dire a quale somma possa ascendere la costruzione di queste due opere, ma tanto l'una che l'altra di queste riviere essendo di molta importanza, certamente la spesa non sarà leggiera. Quando poi si è a Dogliani per ascendere a Montezemolo, la strada attuale percorre pressochè costantemente la vetta di una costiera che fiancheggia la valle della Cevetta; questa strada è tutta irregolare, ed in alcuni tratti ha delle salite che non sarebbero compatibili colla qualità di strada reale, per cui conviene dire che la massima parte di sua estensione dovrebbe essere riformata. Per la linea proveniente da Ceva debbo osservare che, quando si è a Priero e così ai piedi del Montezemolo, quando si volesse migliorare la strada per Savona, non vi sa-

rebbe grande difficoltà di forare il Montezemolo evitando oltre la metà dell'attuale altezza.

Questa località è stata esplorata testè quando una società ha fatto studi per una strada ferrata, e si è trovato che con una galleria di 450 metri si sarebbe potuto scansare il ripido giogo congiungendo così la valle della Cevetta con quella del Belbo: aggiungasi ancora che, passando per Ceva, si tocca all'origine della strada che tende ad Oneglia pel colle di Nava, e ad Albenga pel San Bernardo.

Io convengo coll'onorevole deputato Airenti che la strada di Oneglia, che ha formato l'oggetto di tanti studi e spese per parte del Governo, meriti qualche riguardo, comachè somministra due accessi diretti alla Riviera; e in conseguenza, se si ritiene il vantaggio che risulta dalla diramazione delle accennate strade, e se si considera la condizione presente della strada da Fossano a Mondovì, e da Mondovì a Savona ed ancora alla possibilità di diminuire l'ascesa di Montezemolo con una galleria, io ritengo che questa linea possa avere la preferenza su quella di Narzole, Dogliani e Murazzano.

Io non nego che questa linea sia la più breve e la più diretta per Savona, ma non mi pare poi che l'importanza sia tale che non si possa fare un angolo di più per passare ad una città quale è Mondovì, capoluogo di provincia con ragguardevole popolazione molto commerciante ed industriosa.

PRESIDENTE. Il deputato Riccardi ha la parola.

RICCARDI C. Io intendo unicamente di riservarmi a propugnare la linea che da Oneglia tende a Ceva, nel caso che la proposta complessiva messa innanzi dall'onorevole Sineo ed altri venisse respinta dalla Camera, sebbene io mi dichiaro disposto ad appoggiarla col mio voto. Per ora non voglio portare pregiudizio alla proposta messa innanzi dall'onorevole deputato Airenti. Mi riserverò dopo l'esperimento del voto sulla questione complessa a parlare sulla speciale che riflette Oneglia.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io esporrò alla Camera quanto brevemente potrò i motivi per quali il Ministero non può accettare l'emendamento proposto, e tendente a far dichiarare strade reali due linee in luogo di quella sola che era stata dal Governo indicata.

Esaminando gli argomenti coi quali tanto l'onorevole Sineo quanto l'onorevole Cassinis hanno propugnato questa sostituzione di due linee ad una sola, in occasione appunto che si discute quella che, secondo il progetto del Ministero, dovrebbe, da Savona per Ceva e Mondovì, venire a Fossano, mi sembra che in sostanza essi si fondino sulla considerazione che, per avere una comunicazione tra Savona e Torino, più diretta e meno difficile, convenga, venendo da Savona per l'Altare, Carcare, Millesimo, e, giunta a Montezemolo, scendere dalle pendici di Montezemolo, e, seguendo prima la sinistra del Belbo e poi la destra del Tanaro, andare a Bra per ivi raggiungere la ferrovia. Con questo sistema si sostituirebbe alla strada provinciale, che il Governo propone di dichiarare reale da Montezemolo per Ceva a Mondovì sino a Fossano, quella sovrindicata.

Nella direzione di questa linea però tanto l'onorevole deputato Sineo quanto l'onorevole deputato Cassinis non hanno potuto disconoscere esservi l'inconveniente di abbandonare la città di Mondovì, lasciandola priva di comunicazione con un ramo di strada reale; il quale inconveniente, se per ammissione stessa dell'onorevole Sineo era assai grave indipendentemente dal progetto di legge che discutiamo, è divenuto ora tale da non potersi dispensare dal tenerne conto, dopo l'approvazione dell'articolo 7, col quale è dichiarato che ogni capoluogo di provincia sarà legato alla grande rete delle strade

ordinarie nazionali o delle strade ferrate con un ramo di strada reale.

I due onorevoli preopinanti non hanno neppure potuto contestare che sarebbe stato anche un grave inconveniente abbandonare Ceva ed altri importanti capoluoghi di mandamento, come del pari dovettero ammettere che, se da Savona arrivati a Montezemolo si procedesse per Dogliani a Bra (qualunque pur fossero le parziali variazioni che si proponessero fra questi due estremi), ne sarebbe derivato l'imbarazzo che la strada che viene da Oneglia a Ceva non avrebbe più avuta una buona e sicura comunicazione con strade reali. E lo stesso si può dire della strada d'Albenga, la quale, raggiungendo quella d'Oneglia presso a Garessio, mette pure a Ceva.

Per rimediare a tutti questi inconvenienti, parecchi onorevoli deputati hanno appunto proposto l'emendamento col quale vorrebbero che fosse bensì dichiarata reale la strada provinciale da Fossano per Mondovì a Ceva, ma che questa avesse continuazione verso Oneglia anziché verso Savona; e che poi si dichiarasse parimente strada reale quella che, venendo da Bra per Dogliani e Montezemolo, fa capo a Savona, di modo che fra queste due linee rimarrebbe solamente l'interruzione da Ceva a Montezemolo.

Non v'ha dubbio che, se ad una sola linea da classificarsi fra le strade nazionali se ne sostituiscono due, si soddisfa ad un maggior numero d'interessi; ma la questione, a mio avviso, non sta in ciò, ma nel vedere se con una sola linea, quella cioè proposta dal Governo, si favoriscano i principali interessi, lasciando che agli interessi secondari soddisfino i mezzi a ciò sufficienti delle provincie.

La Camera ha già inteso parecchie volte dal Ministero che con questo progetto di legge egli non si è già proposto di fare tutto quello che per la prosperità del paese vivamente desidererebbe di fare, ma ebbe in mira soltanto di appagare per ora i più giusti e più pressanti reclami, col promuovere le opere più direttamente utili nell'interesse generale dello Stato. Il suo scopo infine è di far ragione a molte provincie che hanno diritto incontestabile di essere meglio trattate che noi furono sinora. Ma, lo ripeto, il Ministero non ha mai asserito che colle proposizioni attuali si appaghino realmente tutti i desiderii od anche solo che si soddisfino con molta larghezza.

Egli ha detto essere suo intendimento di fare tutto quello che nelle presenti strettezze delle nostre finanze è possibile, e tutto quello che egli riguarda come essenziale per giovare agli interessi ed ai bisogni generali.

Se le finanze si trovassero in più prospere condizioni, egli non avrebbe esitato a fare più larghe proposte, imperocchè ciò non gli sarebbe solamente stato consentito, ma consigliato dai suoi principii, nessuno essendo più penetrato del Ministero, che queste spese sono spese produttive, perchè dirette a sviluppare la prosperità del paese non solo, ma anche l'utile diretto delle finanze. Ma poichè lo stato attuale dell'erario non consente maggiori aggravii, il Governo non potrebbe sobbarcarsi alla spesa di sistemazione e di successiva manutenzione di amendue le linee soprindicate.

La questione sta dunque nell'esaminare quale delle due meriti la preferenza. Ora, in quanto alla prima parte, quella cioè che, partendo da Torino, dopo percorsa la strada ferrata sino a Fossano da un lato o sino a Bra dall'altro, progredisce nel primo caso da Fossano per Mondovì e Ceva, e nel secondo per Dogliani a Montezemolo, osserverò essere vero che sulla prima linea proposta dal Governo si viene ad incontrare il passaggio difficile di Lesegno; ma la difficoltà di questo passaggio è appunto così grave che non puossi avere speranza che questo tratto di strada sia mai ridotto a quelle limitate

pendenze che sono necessarie per avere un buon carreggio, se il Governo non concorra a sopportare una parte della spesa, dopo aver dichiarato che tutta la strada sarà mantenuta a suo carico, ed avere recato così alle provincie un sollievo che le porrà in grado di sostenerne l'altra parte.

Altrimenti il danno sarà assai più grave; giacchè, se non si adotta il sistema del Governo, non solo si renderà difficilissimo il rimediare alle difficoltà della strada che tende a Savona, ma eziandio a quelle delle strade che fanno capo ad Oneglia e ad Albenga, la quale ultima, di cui si è tenuto finora pochissimo conto, merita per altro molto riguardo, perchè, indipendentemente da altre considerazioni, essa presenta il passaggio più facile degli Appennini.

Tutta la difficoltà della linea proposta dal Governo si trova concentrata nel passo di Lesegno: la spesa certamente è grave, poichè, per rendere quella strada suscettiva di comodo carreggio, conviene spendere circa 650,000 lire; avvertendo però che con tale spesa non si limita la sistemazione al solo passo di Lesegno nello stretto senso che pare sia stato inteso da alcuno, ma si riordina a buon sistema tutto il tratto da Lesegno a Ceva. Attenendosi al solo passo di Lesegno nel più stretto limite, basterebbe la somma di lire 354,000, come è dimostrato dal relativo dettagliato progetto già compilato, ed anzi approvato dal Congresso permanente.

Riconosco però il bisogno urgente di sistemare tutto il suddetto tronco da Lesegno a Ceva, e per questo ho indicato la spesa totale di lire 650,000.

Ma quando, partendo da Montezemolo, noi volessimo dirigerci per Dogliani, Narzole e Cherasco a Bra, oltre al bisogno di moltissimi lavori su tutta la estensione della strada, la quale attualmente non ha dimensioni convenienti nemmeno stando nei limiti prescritti nella seconda categoria di queste nuove strade, noi incontreremmo, come l'onorevole Brunati ha rappresentato, due passi assai difficili da superarsi con due ponti, uno sul Tanaro e l'altro sulla Stura.

Io non dubito che il complessivo costo di queste due opere eccederebbe assai la somma che sarà necessaria per sistemare il tronco da Lesegno a Ceva. Si dice che si potrebbe evitare la costruzione degli accennati due ponti, mantenendo la strada sulla destra del Tanaro, e portandola verso Pollenzo, locchè sarebbe più proficuo alla provincia di Alba. Farò presente che questa non è che una ipotesi, non avendosi sinora né studi né calcoli positivi; vi sono inoltre contro questo divisamento vari ricorsi che, fra gli altri argomenti, rappresentano l'esistenza di difficoltà gravi di terreno, le quali, se sono state esagerate, dicendo che potevano paragonarsi con quelle di San Paolo (dove le maggiori difficoltà derivarono dagli enormi rilevati stradali dell'altezza di 28 a 50 metri) sarebbero tuttavia molto rilevanti.

D'altronde, abbandonando l'attuale linea per Narzole e Cherasco, onde seguire sempre la destra del Tanaro, per risparmiar dei ponti, si verrebbe a commettere una grave ingiustizia col lasciare in disparte Cherasco e Narzole, i quali paesi, dopo aver fatto parte del consorzio per compiere tutto il resto della strada, si troverebbero abbandonati e senza ponti; la strada dichiarata reale volgendo per altra parte, essi si troverebbero affatto isolati; loro toccherebbe di provvedere da soli ai propri interessi, né avrebbero certamente forza e mezzi bastanti per farlo. L'ingiustizia dunque sarebbe troppo evidente.

Osserverò ancora che avvi un altro argomento addotto dall'onorevole Sineo, il quale, secondo me, farebbe conto al suo proprio intendimento.

Egli dice che si sta per costruire una strada consortile da

Alba a Murazzano, la quale sarà d'una grandissima utilità. Io lo riconosco e credo che poche strade consortili siano state finora progettate, le quali riuniscano tante condizioni vantaggiose quante ne ha quella di cui si tratta; ma egli è evidente che, se si fa questa strada, quella da Dogliani a Bra diminuisce notevolmente d'importanza, e soprattutto per la città di Alba, la quale avrebbe la sua più diretta comunicazione verso Savona, Albenga ed Oneglia, venendo per questa strada consortile fino a Murazzano, poi seguitando la strada detta della Riviera fino a Montezemolo.

Io non veggio adunque carattere alcuno decisivo per dare la preferenza a questa strada della Riviera e trovo poi affatto sconveniente, e dal lato dell'economia e da quello della giustizia, mutarle in parte direzione, abbandonando comuni ragguardevoli che hanno maggiormente concorso alla sua costruzione.

Ma, si dice, la strada della Riviera è la più diretta ed alquanto più breve. La differenza, o signori, è piccolissima; essa è di soli 4 o 5 chilometri. Io non credo che per così poco divario si possa abbandonare la strada provinciale di Mondovì, in cui, come dissi, tutte le difficoltà si concentrano in un punto solo, riordinando il quale, si migliora tutto il sistema delle strade che vanno alla riviera marittima. Ora domando se si possa rinunciare a questa strada per adottarne un'altra pel solo motivo che questa è alquanto più breve, ma che d'altronde richiede considerevoli lavori in molti punti, e di più lascia in disparte la città di Mondovì; e dico che l'abbandona, perchè, se si dichiara reale quella strada, sarà impossibile di sistemare il passaggio di Lesegno, e quindi di ridurre a buona condizione le comunicazioni da Mondovì a Savona, come sarà egualmente impossibile di migliorare le comunicazioni di Cuneo con Savona stessa.

Io dunque ritengo non esservi dubbio che si abbia a dare la preferenza alla strada di Fossano per Mondovì e Ceva a Savona, tanto più che, dichiarando reale questa strada, avvi la prospettiva di un accorciamento che certamente compenserà di gran lunga i quattro chilometri di maggior lunghezza che avrebbe attualmente; e questo accorciamento dovrà ripetersi dalla continuazione della strada ferrata, essendovi molta probabilità che una diramazione di strada ferrata venga eseguita da Fossano a Mondovì. Il progetto è già stato presentato, ed è così saggiamente redatto che, se le condizioni attuali del credito non fossero contrarie a siffatte imprese, lo si vedrebbe in breve tempo attuato. Siccome però io porto fiducia che queste precarie condizioni economiche non dureranno a lungo, così io spero che non tarderà ad intraprendersi la strada ferrata da Fossano a Mondovì, ed allora quella ordinaria reale da Savona a Torino, raggiungendo la strada ferrata a Mondovì, se ne avrà una grandissima economia di tempo e di spesa.

Viene l'altra proposizione di dichiarare reale anche la strada che da Ceva mette ad Oneglia. Ma qui occorre prima di tutto la stessa difficoltà che ho fatta da principio sulla convenienza di adottare due linee onde evitare ogni rivalità fra gli uni e gli altri. Tuttochè questo sia un desiderio ragionevole, non può però lo Stato venire sottoposto a così gravi spese per soddisfare a questa rivalità ed accontentare tutti gli interessi locali.

Il Ministero ritiene che, con una strada sola, la quale da Torino percorrendo le strade ferrate fin dove queste giungono e quindi per mezzo di una buona strada reale raggiunga la riviera marittima di ponente, siasi abbastanza soddisfatto agli interessi della riviera ed a quelli del commercio marittimo.

Ora, qual è il porto a cui il Governo intende di arrivare? Al porto di Savona, poichè quantunque il porto d'Oneglia abbia anch'esso un certo qual movimento, non si può tuttavia riguardarlo come un porto commerciale di grande importanza. Dopo quello di Genova, il primo porto dello Stato è quello di Savona. Il movimento di questo porto è di gran lunga superiore a quello di tutti gli altri.

Vi sono, è vero, i porti di San Remo, di Oneglia, di Porto Maurizio, di Diano e varie spiagge praticabili, ma certamente nessuno pretenderà che tutti abbiano una comunicazione diretta.

Dicesi che Oneglia ha una strada la quale è stata eseguita a spese del Governo, e s'invoca la sovrana provvisione con cui fu decretato che le imposte della provincia di Oneglia sarebbero state per un certo tempo impiegate nella costruzione della strada: se si adduce questo come un argomento per provare che lo Stato deve anche mantenerla, desso, a vero dire, mi pare poco giusto. Come difatti si potrà sostenere che, perchè questa strada ebbe il privilegio di essere costruita a spese dello Stato, debba in conseguenza essere anche da lui mantenuta? Questa sarebbe anzi una ragione che in senso contrario potrebbe invocare un altro paese, il quale, avendo fatto con grave suo dispendio una strada, chiedesse che almeno fosse questa mantenuta dallo Stato.

Aggiungerò poi che quella convenzione stessa fatta dal Governo col principato di Oneglia, quando gli si tolsero alcuni privilegi, stabilisce che lo Stato farebbe costruire la strada, ma che, una volta compiuta, sarebbe stata mantenuta a spese della provincia.

Dunque non si deve invocare quella provvisione sovrana che ha messo a carico dello Stato le spese di prima costruzione di quella strada, od, invocandola, bisogna contemplarne non una sola parte, ma tutte, e così anche quella ove è stato disposto che la manutenzione della strada resterebbe a carico della provincia.

Finalmente l'onorevole deputato Cassinis ha parlato anche di un consorzio di comuni stato, se non erro, nel 1778 costituito forzatamente dal Governo per eseguire la strada detta della riviera, e vuole che, per riparare a quell'atto di potere assoluto, la si assuma adesso a carico dello Stato.

A ciò io osserverò non potersi al certo pretendere che il Governo attuale sia tenuto a rimediare a tutti i vizi che può avere introdotti nell'amministrazione il cessato potere assoluto!

SINEO. Domando la parola.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Altronde non si può contestare che questo atto del potere assoluto sia stato diretto a promuovere, come vi riesci certamente, gl'interessi di quelle comunità; non è però a credersi che il Governo abbia inteso di forzare i comuni a fare a loro spese la strada della Riviera perchè volesse riguardarla come una strada reale. Se l'onorevole deputato rimonderà a quell'epoca, vedrà che altre strade sono state costruite a spese delle provincie, o per mezzo di consorzi fra diverse frazioni di provincie ed i comuni. Il Governo di quell'epoca avrà forse interposto la sua autorità per obbligare le provincie ed i comuni a far queste spese, ma non per ciò siamo in debito di andare rintracciando quali strade in quell'epoca siano state fatte più o meno volentersamente, per conchiuderne che le medesime debbano ora venire assunte a carico dello Stato.

Per tutti questi motivi il Governo non è disposto ad acconsentire che si pongano a carico dello Stato due strade, invece di una, quando egli crede che una sola basti a soddisfare sufficientemente ai bisogni del paese e del suo commercio tanto

interno che marittimo, e che per sopperire nel miglior modo a questi bisogni sia appunto da dichiararsi reale l'attuale strada provinciale che da Fossano per Mondovì e Montezemolo mette a Savona.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Sineo.

SINEO. Prego la Camera di ritenere nella sua perfetta esattezza il fatto a cui alludeva in ultimo luogo l'onorevole ministro dei lavori pubblici. Quel fatto precedentemente esposto dall'onorevole Cassinis, mi pare veramente meritevole di profonda considerazione per parte della Camera. La strada da Bra a Savona era da tempo immemorabile la sola strada da Torino a Savona; era la strada più comunemente praticata dal Piemonte a quella parte della Liguria. Passò ivi l'esercito piemontese per portarsi all'assedio di Savona nel 1746. Tutti sanno quali difficoltà s'incontravano allora nel passare gli Appennini e gli alti colli delle Langhe con cavalleria ed artiglieria. Nel 1778 il Governo, volendo rendere più comoda questa strada, ne impose la sistemazione a tutti i comuni che sono su quella linea. Conservò sempre la strada il suo carattere di strada principale fino al 1817, sino all'epoca cioè in cui fu introdotta nel nostro paese la classificazione delle strade in comunali, provinciali e reali. Era naturale allora che questa linea, non essendosi dichiarata reale, fosse almeno provinciale.

Ma diverso fu il parere dei notevoli abitanti di Mondovì Piazza, che furono allora convocati verosimilmente dall'intendente, secondo il modo in cui intendevasi ed eseguirsi in quel tempo il regolamento del 1817. Ma, ad onta della rivalità creata con la dichiarazione di strada provinciale a favore della linea tra Fossano Montezemolo, la strada da Bra a Dogliani, quantunque ritenuta nella classe di quelle semplicemente comunali, conservò sempre, se non in diritto, almeno in fatto, il suo carattere di linea principale; continuò a primeggiare per la frequenza e l'importanza dei passaggi sino al tempo della costruzione del ponte sulla Stura sotto Fossano. Ma dopo, essendo essa naturalmente soggetta ad interruzioni per mancanza dei ponti, il passaggio si divise. Noi rappresentanti della nazione dobbiamo badare all'utile che si arreca all'interesse generale del paese, e dobbiamo riconoscere che questa strada deve essere preferita all'altra per doppio motivo, cioè per convenienza e per giustizia, ed è naturale che sotto questo ultimo rapporto si abbia qualche riguardo al passato.

Non si tratta di riparare tutti gli errori del Governo assoluto, chè sarebbe davvero troppo difficile impresa, ma si tratta di essere conseguente, per quanto è possibile, agli impegni presi dal Governo assoluto, di avere riguardo agli obblighi che questo Governo ha legittimamente assunto. Questi obblighi si riconoscono in tutto il resto; perchè non dovremo riconoscerli là dove si deve prendere una decisione nel proporre una linea per istrade nazionali? Tanto più quando vi sono tutti gli altri requisiti che concorrono a dimostrare che questa strada doveva e deve veramente essere reale?

Dappoichè il Governo aveva imposto a tutti i comuni di quella linea nell'anno 1778 il carico enorme, in ragione di quei tempi, di sistemarla in guisa da renderla la più conveniente che allora si potesse nell'interesse generale dello Stato, sotto il rapporto strategico e commerciale, io domando se il Governo medesimo non assumesse implicitamente l'obbligo di assicurare a quei comuni, per quanto le circostanze lo potessero ragionevolmente permettere, il principal passaggio, che era unico compenso agli imposti sacrifici.

Il signor ministro dei lavori pubblici, per impugnare la variante di Meane proposta dal comune di Dogliani, dice che

sarebbe commettere un'ingiustizia verso Cherasco e Narzole, le quali contribuirebbero alla costruzione ed alla manutenzione della strada consortile, ed ora se ne vedrebbero private! Ma a che servirebbe a questi due comuni il mantenere loro la strada consortile, qualora questa per la rivalità con la strada reale tra Fossano e Mondovì si rendesse affatto deserta?

Dica inoltre il signor ministro perchè non voglia egli applicare a favore dell'intero consorzio della riviera lo stesso argomento di cui egli si è servito per Cherasco e per Narzole. Se non è giusto di privare questi due comuni del frutto delle spese fatte pel consorzio, come potrà essere giusto il sottrarre questo frutto a tutti i mandamenti che compongono il consorzio?

Notisi che nel 1788 quasi tutti i comuni dovettero aprire imprestiti per far fronte alle imposte spese, che oggidì ancora gravitano forse in gran parte sui loro registri. La sola città di Bra contrasse vari obblighi ragguardevoli, che credo non essere peranco estinti. Ora che si tratta di ottenere il giusto corrispettivo di tutti questi carichi, volete che sia loro rifiutato? Potete rifiutarlo, quando vi si dimostra che questa è veramente la linea dotata dei caratteri voluti dalla legge del 1817 e dai principii propri di queste materie? Potete rifiutarlo quando si dimostra che è questa la linea più breve, più comoda, meno costosa?

Il signor ministro ci concede che questa strada è la più breve e la più comoda, ma egli esita ad ammettere che sia nello stesso tempo meno costosa. Egli dice che sono incerte le spese che si dovranno fare.

Il comune di Dogliani, che ha insistito per questa preferenza col mezzo di una legittima petizione, non si è accontentato di allegazioni, nè di sollevare semplici dubbi, ma ha presentata una regolare perizia e di un perito che gode di una stima generale, e ben meritata e per superiorità di intelligenza e per somma probità e squisita delicatezza: questo perito ci offre calcoli precisi, come l'onorevole relatore della Commissione li ha sottoposti alla Camera, dai quali risulta che si richiede minore spesa per ridurre questa strada alle condizioni volute dal Governo per le strade reali di seconda classe, minore spesa anche colla costruzione dei due ponti, in confronto della spesa necessaria per la linea di Mondovì.

Il signor ministro non ha negato il fatto sul quale io l'ho interpellato, e non può negarlo, ed è anche a cognizione dell'onorevole Brunati, il quale prese la parola su questo argomento, che cioè, secondo i calcoli che sono stati sottoposti al Ministero ed al congresso permanente, con una spesa di lire 300,000 si potrà fare il ponte di Cherasco.

Dapprincipio si credeva che si richiedessero grandissime spese e fossero da superarsi straordinarie difficoltà per costruire il ponte sulla Stura, visto la vastità che ha in quel luogo il letto del fiume e la natura delle sponde.

Questo era il motivo per cui il comune di Dogliani aveva dovuto rivolgere il suo pensiero al passaggio di Meane. Ma ora che si è accertato con le regole dell'arte che il ponte può costruirsi con sole lire 300,000, il vantaggio del minor costo resta assicurato alla linea di Bra in tutte le ipotesi.

In quanto al ponte sul Tanaro sotto Narzole, tutti coloro che conoscono quel fiume sanno che la costruzione di quel ponte non può essere di grave spesa. Il Tanaro ha sempre un letto assai ristretto prima della sua congiunzione con la Stura. È costato molto il ponte sul Tanaro ad Alba, perchè là si è già operata la congiunzione; ma superiormente il Tanaro si può sempre varcare con poca spesa. Inoltre Dogliani ha presentata la relazione di perizia, che porta la spesa di questo ponte a 120,000 lire, ponendolo sotto Narzole.

Dimostrandosi che i due ponti di Cherasco e di Narzole si possono fare con una spesa complessiva di lire 420,000, sarebbe inutile che io intrattenei la Camera della variante di Meane presentata dal comune di Dogliani in modo sussidiario. Dirò soltanto che in questo punto il signor ministro, ricorrendo a vaghe supposizioni, e ricordando parole affatto inesatte e per ogni verso disadatte, sfuggite a chi trovavasi sotto l'impressione di specialissimi locali interessi, non ha risposto come la natura dell'argomento richiedeva. Il comune di Dogliani ha presentato due distinte perizie, dalle quali risulta che si può senza difficoltà costruire il passaggio lungo il Tanaro per portarsi sino a Pollenzo, e con una spesa di lire 130,000.

Questo importante risultato fu accertato in primo luogo dall'egregio ingegnere ordinario del comune di Dogliani, del quale ho ricordati precedentemente i distinti meriti, il signor Schellino, autore del progetto di questa variante. I disegni ed i calcoli del signor Schellino furono poscia, dietro apposita commissione, verificati e riconosciuti precisi ed esatti dal signor ingegnere Grato Perno, esercente in Torino e meritamente conosciuto.

Quando vi sono due relazioni di perizia fatte ad istanza di pubbliche amministrazioni, che sicuramente vogliono anche l'interesse generale dello Stato, le quali relazioni portano una spesa di sole lire 130,000, il signor ministro avrebbe dovuto trattare la questione su questa base, e fare su questa il confronto con quella di lire 600,000 che occorrerebbe nella linea di Mondovì.

Ad ogni modo il confronto delle due linee offrirebbe in favore di quella di Bra il vantaggio non solo della maggiore brevità e della maggiore comodità, ma anche quella del minore costo.

Io ripeto che desidero che non si debba entrare in questi confronti, poichè, quando si deve compiere ad un debito di giustizia, credo che non debbasi la Camera soffermare a considerazioni di semplice interesse.

Disse l'onorevole ministro che si tratta di due linee parallele e che vanno entrambe a due porti che non sono a gran distanza l'uno dall'altro. Ma io dico che i due porti sono ad una distanza assai considerevole, essendo maggiore la distanza tra Oneglia e Savona di quella che non sia tra Savona e Genova. Non deve sfuggire in questo punto alla Camera una considerazione politica e strategica. È da prevedersi la eventualità di una guerra marittima, per cui convenga di potersi avvicinare al mare in sito distante da Genova. Ove Genova fosse bloccata, non sarebbe sicura Savona che non è molto distante, e sarebbe allora ben più utile pel paese avere un facile accesso ad un porto distante da Genova, come è quello di Oneglia.

Osservo inoltre che la Camera ha all'unanimità riconosciuto l'importanza della linea tra Nizza e Sarzana. Essa presenta la facilità di seguire la periferia dello Stato. Ma la linea che partisse da Oneglia, per mettere ad Alba e ad Asti, offrirebbe il ben maggiore vantaggio ai forestieri di recarsi da un punto commerciale all'altro dello Stato, e, traversandone le provincie più centrali, portarsi da Nizza alla Lombardia, alla Svizzera.

Alla nostra proposta il signor ministro non fa altra obiezione che questa: lo stato delle finanze non permettere che si faccia la spesa richiesta per tutte e due le linee. Io domando, o signori, se il risparmio di poche centinaia di mila lire debba arrestarci quando si tratta di provvedere ad un tempo ad atti di giustizia così stringenti e ad utilità così evidenti. Sicuramente le nostre attuali circostanze ci consigliano

l'economia; ma, poichè non si crede necessario il risparmiare la spesa della strada da Nizza a Sarzana, si vorrà trascurare quella da Nizza ad Arona ed a Milano? Ognuno poi vede tutti gli altri vantaggi che questa strada assicurerebbe alle provincie interne ed ai porti occidentali della Liguria, creando fra loro un modo comodo di comunicazione.

Io credo quindi che, ad onta della renitenza del signor ministro, la Camera possa accogliere la proposta complessiva che venne fatta.

Sarà con mio rincrescimento che, in caso negativo, esporrò più largamente i motivi pei quali la linea di Bra debbe essere preferita a quella di Mondovì.

Voci. Ai voti! ai voti!

CASSINIS. Io credo che questa discussione non sia peranco esaurita, e che quindi non debba essere chiusa.

Io bramerei ancora di fare qualche osservazione, e prego perciò la Camera a differire a domani la votazione su questa proposizione.

Voci. A domani! a domani!

La seduta è levata alle ore 5 e mezzo.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

Seguito della discussione del progetto di legge per la modificazione della classificazione delle strade in terraferma.

TORNATA DEL 28 MARZO 1855

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE BON-COMPAGNI.

SOMMARIO. *Atti diversi* — *Relazione sul progetto di legge per disposizioni concernenti i renitenti alla leva* — *Seguito della discussione del progetto di legge per la nuova classificazione delle strade di terraferma* — *Articolo 4; alinea quarto* — *Parole dei deputati Cassinis, Petitti, Sineo, Airenti e Riccardi C., in appoggio di un emendamento presentato da parecchi deputati* — *Opposizioni del deputato Brunati e dei ministri dei lavori pubblici e delle finanze* — *È rigettato* — *Emendamento del deputato Riccardi C. per la strada da Oneglia a Ceva* — *Emendamenti del deputato Sineo, combattuti dal deputato Durando* — *Sono ritirati* — *Approvazione dell'alinea quarto ministeriale* — *Opposizioni del ministro delle finanze all'emendamento del deputato Riccardi C.* — *È rigettato* — *Approvazione dell'alinea quinto ministeriale* — *Emendamento del deputato Tegas all'alinea sesto per una strada da Fenestrelle al confine francese* — *Opposizioni dei ministri dei lavori pubblici, e delle finanze, e parole in appoggio del deputato Brignone.*

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

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

5884. I consiglieri municipali di Saint-Jean Tholome, provincia del Fossignè, addotte varie considerazioni contro il consorzio per la strada che partendo da Annemasse presso il cantone di Ginevra deve mettere appiè della catena delle Alpi al comune di Syxt, invitano la Camera a provvedere che quel comune non sia astretto a far parte del medesimo.

5885. Il sindaco, cinque consiglieri delegati e tre consiglieri comunali della città di Sassari, dopo aver dimostrato che la soppressione della sezione d'accusa istituita presso quella classe di magistrato d'Appello, proposta dal Governo col progetto di legge relativo alla riforma di classi nei magistrati anzidetti, anzichè utile riescirebbe dannosa, invitano la Camera a non adottare siffatta proposizione, ed a provvedere invece che venga decretato per quella città un magistrato d'Appello indipendente.

ATTI DIVERSI.

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

(Risultano assenti i seguenti deputati):

Arcais — Arnulfo — Arrigo — Astengo — Avigdor —

Avondo — Balbi — Beldi — Benintendi — Biancheri — Bianchetti — Blanc — Bo — Bolmida — Boyd — Brofferio — Bronzini-Zapelloni — Buraggi — Buttini — Cabella — Cambieri — Campana — Canalis — Carta — Casanova — Casaretto — Cassinis — Cavour C. — Chapperon — Colli — Cornero — Corsi — Costa di Beauregard — Decastro — Delfino — Delitala — Della Motta — Demartinel — Falqui-Pes — Fara — Ferracciù — Gallisai — Galvagno — Garibaldi — Gastinelli — Genina — Geymet — Ghigliani — Gianoglio — Girod — Graffigna — Grixoni — Guglianetti — Jacquier — La Marmora — Malan — Mantelli — Martelli — Mathieu — Mazza A. — Mezzena — Mongellaz — Musso — Naytana — Notta — Pallavicini F. — Pareto — Pescatore — Petitti — Polleri — Pugioni — Rattazzi — Riccardi E. — Ricci — Roux-Vollon — Sanguinetti — Sanna-Sanna — Sappa — Sauli — Scano — Serra O. — Sineo — Solaroli — Sommeiller — Spinola D. — Tecchio — Tegas — Tola A. — Torelli — Tuveri — Vicari — Vitelli — Zirio.

Essendo ora la Camera in numero, metto ai voti l'approvazione del processo verbale testè letto.

(È approvato.)

TOLA P. Sotto il numero 5885 è stata presentata una petizione del municipio di Sassari, il quale chiede che la Camera voglia respingere il progetto di legge abolitivo della sezione d'accusa della sua classe di appello.