

TORNATA DEL 30 MARZO 1855

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE BON-COMPAGNI.

SOMMARIO. *Approvazione dell'articolo unico del progetto di legge per una convenzione di libero cabottaggio colla Svezia e Norvegia — Discussione del progetto di legge per l'esercizio del cabottaggio colle navi estere offerenti reciprocità — Obiezioni costituzionali del deputato Brunet e risposte del presidente del Consiglio e del relatore Farina P. — Approvazione dell'articolo unico — Votazione ed approvazione dei due progetti — Seguito della discussione del progetto di legge per la nuova classificazione delle strade di terraferma — Emendamento dei deputati Baino, Quaglia e Crosa al numero 1 dell'articolo 8 della Commissione — Opposizioni del ministro delle finanze — Parole in appoggio dei deputati Depretis, Berruti e Menabrea — Rigetto dell'emendamento — Emendamento al numero 7 dell'articolo 4 del Ministero, presentato da trentun deputati, e svolto dal deputato Lanza — Opposizioni del ministro delle finanze, e parole in difesa dei deputati Mellana e Cavalli — Osservazioni e modificazioni del deputato Pernati — Temperamento proposto dal deputato Lanza — Relazione sul progetto di legge per facoltà alla divisione di Chamberi di contrarre un prestito — Presentazione di un progetto di legge del ministro dell'interno per facoltà alla provincia del Genevese di contrarre un mutuo.*

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

CAVALLINI, segretario, legge il processo verbale della precedente tornata, che viene approvato.

APPROVAZIONE DELLA CONVENZIONE PEL LIBERO CABOTTAGGIO COLLA SVEZIA E NORVEGIA.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta la discussione del progetto di legge concernente la convenzione colla Svezia e Norvegia pel libero esercizio del cabottaggio. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1930.)

Darò lettura del progetto di legge:

« *Articolo unico.* Piena ed intiera esecuzione sarà data alla dichiarazione per la reciproca concessione del cabottaggio scambiata tra il nostro Governo e quello di Sua Maestà il re dei Regni Uniti di Svezia e di Norvegia il 17 febbraio e 2 marzo 1855. »

Vogliono che si legga la dichiarazione?

Voci. No ! no !

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

(Nessuno chiedendo di parlare, l'articolo è posto ai voti ed approvato.)

DISCUSSIONE E APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA LIBERTÀ DEL CABOTTAGGIO COLLE NAZIONI OFFERENTI RECIPROCIÀ.

PRESIDENTE. Credo che, prima di procedere allo squittinio segreto, si potrebbe passare alla discussione dell'altro progetto di legge, relativo alla concessione dell'esercizio del cabottaggio a tutte le navi estere a condizione di reciprocità. (Sì ! sì !) (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1931.)

Ne do lettura:

« *Articolo unico.* Il Governo del Re è autorizzato ad ammettere all'esercizio del cabottaggio sulle coste dei regi Stati le navi de' paesi esteri, a condizione di perfetta reciprocità. »

Se niuno domanda la parola, interrogo la Camera se voglia passare alla discussione dell'articolo.

(La Camera delibera affermativamente.)

Il deputato Brunet ha facoltà di parlare.

BRUNET. La legge testè votata relativa all'approvazione della convenzione di cabottaggio seguita col Governo di Svezia, fu presentata unita a quest'articolo, del quale trattasi in ora, formando così una legge sola. Il primo articolo della legge relativa alla Svezia accennava cioè l'approvazione di un trattato. Ora poi questo secondo articolo forma da per sé una legge, nella quale si stabilisce un principio generale, la facoltà nel Governo di addivenire a convenzioni particolari di cabottaggio con quelle nazioni che crederà opportuno, senza che più siano tali trattati nè notificati nè approvati dal Parlamento.

Trattandosi di una disposizione legislativa, la quale, come si è accennato, tende a stabilire come principio la facoltà nel potere esecutivo di assumere una obbligazione, sembra opportuno il vedere dapprima quale sia stata finora a tale riguardo la nostra legge e la nostra giurisprudenza.

Le convenzioni di cabottaggio rientrano nella categoria di quei trattati commerciali e di navigazione di cui è cenno nell'articolo quinto dello Statuto. In questo articolo è stabilito il principio che il Governo del Re può dichiarare la guerra, fare trattati d'alleanza, di commercio e di navigazione, a condizione però che le convenzioni o trattati, i quali non riescono ad aggravio delle finanze, siano semplicemente notificati al Parlamento, e, trattandosi invece di convenzioni che portino onere allo Stato, debbano essere dal Parlamento approvate.

Il principio stabilito in questo articolo dello Statuto è un principio stato confermato dalla giurisprudenza costituzionale di tutti i paesi, e se ne vede cenno in tutte le principali Costituzioni d'Europa.

Ora, siccome le osservazioni che io credo di esporre riguardo a questa legge dipendono essenzialmente dalla opinione che si può avere sopra la classificazione di questo trattato fra quelli indicati dall'articolo 5 dello Statuto, io pregherei il signor ministro delle finanze a volermi dire a quale delle due categorie crede egli che appartenga un trattato di navigazione; se appartenga cioè alla categoria di quei trattati i quali debbono essere semplicemente presentati al Parlamento, oppure se debba appartenere alla categoria di quei trattati pei quali è richiesta una legge.

Nel pregare il ministro della sua opinione, non posso a meno però di osservare come, a mio avviso, colla legge testè votata per l'approvazione del cabotaggio colla Svezia, non possa più moversi grave dubbio a tale riguardo e possa aversi come stabilito il principio che le convenzioni di cabotaggio, le convenzioni di navigazione siano da annoverarsi fra quelle che l'articolo quinto dello Statuto prescrive dover essere approvate dal Parlamento.

PARINA PAOLO, relatore. Domando la parola.

BRUNET. Queste convenzioni includendo necessariamente un onere alle finanze, è necessario perciò che, secondo il prescritto dallo Statuto, quest'approvazione si faccia direttamente dal Parlamento, atto per atto. Ora la legge che vi viene proposta allontanandosi da questa disposizione, e stabilendo un principio diverso da quanto prescrive lo Statuto, cioè abdicando con una legge al potere esecutivo l'esercizio di un diritto di tutela e di vigilanza, che lo Statuto gli ha affidato, affinchè lo esercitasse direttamente per ciascun trattato che fosse presentato alla sua sanzione, ne deriva per conseguenza che, colla legge ora proposta, sarebbe apertamente violato un principio di diritto costituzionale fra i più importanti, e che toccano più da vicino le attribuzioni del Parlamento.

Non si tratta qui soltanto di una questione di semplice cabotaggio.

Il cabotaggio forma l'oggetto, ma ciò che sopra ogni cosa sembra dover chiamare a sè l'attenzione della Camera, è la questione sul principio di attribuzione di potere, che necessariamente con questa legge viene posto in discussione.

Se realmente un trattato di navigazione è compreso fra quelli che debbono essere approvati direttamente dal Parlamento, come lo fu testè quello colla Svezia, io credo che la legge ora in discussione non potrebbe considerarsi come consentanea nè alle nostre leggi politiche nè anche ai generali principii del diritto costituzionale.

Premesse queste considerazioni riguardo alla non costituzionalità del progetto di legge, osserverò pure come, esaminando i risultati ai quali si vuole giungere, tale legge potrebbe dirsi inutile. Desidero che le convenzioni, che egli intende fare nell'interesse del paese in favore della navigazione, sieno approvate e sancite.

Ora il Ministero ebbe una prova evidente che il Parlamento non frappone difficoltà nell'approvare queste convenzioni. Il Parlamento approverà pure quelle altre, le quali, risultando realmente utili all'interesse dello Stato, gli saranno presentate dal Ministero.

Darà loro l'approvazione che meritano, come fu data, son pochi istanti, al trattato colla Svezia. Il Ministero avrebbe così raggiunto il suo scopo in modo consentaneo alle leggi fondamentali del regno, senza infaccare queste leggi con altre disposizioni legislative, le quali con l'articolo ora in discussione sarebbero, quanto alla sostanza, evidentemente inutili.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri e reggente il Ministero delle finanze. L'onorevole de-

putato Brunet mi interpella per sapere se sia mia opinione che un trattato di cabotaggio possa venir concluso dal potere esecutivo semplicemente, oppure se per ciò si richiegga il concorso del Parlamento. Ma, per verità, questa domanda mi sembra superflua, mentre già gli ho risposto col fatto, chiedendo al Parlamento l'approvazione del trattato concluso colla Svezia. Questo solo fatto prova che il Ministero non giudica di avere diritto di conchiudere da sè questo trattato; colla qual cosa il Ministero implicitamente dichiara che un trattato di cabotaggio, concepito come lo è il presente, è uno di quei tali trattati in cui, in forza dell'articolo dello Statuto citato dall'onorevole deputato Brunet, occorre la sanzione del Parlamento; ma qui non istà il punto in discussione.

È d'uopo sapere se il Parlamento, non il Ministero solo, ma il Ministero concordemente colle Camere possano stabilire una massima assoluta di reciprocità, la cui applicazione è lasciata al potere esecutivo; se il Parlamento possa dire al Governo: ogniquale volta una nazione vi concede parità di trattamento, voi potrete accordare a questa nazione la libertà di cabotaggio. Questa è un'approvazione implicita data a priori a tutti i trattati.

Ora io debbo avvertire che il Parlamento ha già deciso in questo senso in una circostanza perfettamente identica, ed è nel 1850 quando si trattava di regolare i diritti di navigazione.

L'onorevole Brunet sa che nell'antica nostra legislazione, non ancora interamente in questo abrogata, i bastimenti provenienti da paesi coi quali non abbiamo alcun trattato specifico sono sottoposti a diritti differenziali di navigazione, e mentre il diritto di tonnellaggio pei nazionali non era che di 0 50, per le navi estere era di 1 20. Nel 1850 il Parlamento, volendo modificare questa legge, ha stabilito altre norme, ed ha autorizzato il Governo a concedere il trattamento nazionale a tutte le potenze che gli accorderanno la reciprocità.

Questo principio di autorizzare il Governo ad accordare il trattamento nazionale a chi si obbliga alla reciprocità, è stato sanzionato dalla legge 6 luglio 1850, la quale all'articolo 1 contiene quanto segue:

« Tutti i diritti differenziali, tanto di dogana che di navigazione, sotto qualunque titolo e denominazione siano riscossi, tanto a profitto del Governo quanto di municipi o corporazioni o individui qualunque, sono aboliti a favore di quelle nazioni che accorderanno alla nostra bandiera lo stesso trattamento. »

Dunque il Governo è autorizzato ad accordare il trattamento nazionale a tutti gli Stati che lo consentono a noi. Si spedisce, a cagion d'esempio, tra pochi giorni un individuo al Messico, a fine di fare un trattato di commercio con quella nazione, e gli si conferirà l'autorizzazione (mettendo la clausola della reciprocità pei diritti di navigazione) di impegnarsi, senza attendere che vi sia l'approvazione del Parlamento, perchè questo autorizzò il Governo ad accordare il trattamento nazionale sotto la condizione testè mentovata.

Lo stesso si può dire del cabotaggio.

Il Parlamento intende che il potere esecutivo ne possa accordare il libero esercizio alla condizione che si è stabilita. Se una nazione qualunque ci facesse una maggiore concessione, se la Francia, a mo' d'esempio, assentisse a togliere il diritto sugli olii (tocchè sarebbe una concessione, almeno sotto il rapporto finanziario assai maggiore), il Governo non potrebbe accordarle l'esercizio libero del cabotaggio, perchè mancherebbe la clausola indispensabile della reciprocità di trattamento. Si tratta di una delegazione del Parlamento, che trova

un precedente in una questione assai più grave, vo' dire in quella dei diritti differenziali di navigazione.

Ciò posto, io reputo che, ben lungi di ledere il principio costituzionale, anzi gli si renda omaggio venendosi a chiedere al Parlamento una facoltà, che il medesimo delega al potere esecutivo solamente sotto determinate condizioni.

FARINA P., *relatore*. L'onorevole deputato Brunet ha fatto nella Camera obiezioni che aveva già mosse nel seno della Commissione, ed alle quali si è già risposto nella breve relazione su questo progetto di legge.

Benchè io parta da dati dissimili da quelli da cui parti il Ministero, vengo ugualmente a concludere che questo progetto di legge debba essere dalla Camera approvato. Diffatti si tratta qui non di imporre un onere alle finanze, ma bensì di rendere comune agli esteri il privilegio di fare il commercio di cabotaggio, che era esclusivamente riservato ai nazionali; ma non si varia in niente e per niente la percezione dei diritti che dipendentemente da questa navigazione sono percepiti dallo Stato. Non vi è quindi ombra d'onere per le finanze. Conseguentemente non è il caso di applicare l'articolo dello Statuto, il quale si riferisce ai trattati che portano onere alle finanze.

Se non che il deputato Brunet dice: ma allora l'autorizzazione del Parlamento è completamente inutile: il Governo può concedere agli esteri la navigazione di cabotaggio senza ricorrere alle Camere per esserne autorizzato. Ma qui egli confonde due cose diverse, poichè sta bene che, secondo il sistema costituzionale, per fare un trattato, non si debba ricorrere alle Camere, se non nel caso che questo trattato porti un onere alle finanze, il che qui non si verifica, mentre si tratta semplicemente di attribuire un diritto nell'interno dello Stato agli stranieri, il quale diritto era precedentemente per legge riservato ai nostri nazionali. Ma ora, volendosi estendere questo diritto a tutti gli stranieri che ci offriranno la reciprocità, siccome il precedente sistema era basato su disposizioni di legge, è evidente che, per distruggere la preesistente legge, vi vuole una legge nuova, epperò è necessario il concorso del potere legislativo, perchè sarebbe contro le massime del diritto costituzionale che un semplice decreto reale avesse il potere di distruggere una legge precedente.

Ecco perchè il Governo ricorre al Parlamento per essere autorizzato a concludere queste convenzioni cogli esteri; ma non per il motivo che queste convenzioni portino onere alle finanze.

Una volta poi che la Camera abbia fatto una legge generale colla quale abbia delegato questo potere al Ministero coll'onere di reciprocità per parte delle nazioni che contrattano con noi, è evidente che il Ministero ha il potere sufficiente, perchè ha avuto l'autorizzazione di ciò fare dal potere legislativo. Conseguentemente riesce evidente che questo non inchiude alcuna violazione nè dello Statuto nè del regime costituzionale, e che anzi è in perfetta armonia coll'uno e coll'altro.

BRUNET. Colle sue osservazioni, il signor ministro delle finanze ha definito, in modo preciso, i termini della questione, ed è appunto coll'attenermi ad esse che io credo di manifestare la mia opinione. Egli osservava che realmente un trattato di navigazione inchiude un onere pelle finanze, e che appunto per questo motivo chiedeva una disposizione legislativa generica, per essere autorizzato a stipulare simili convenzioni, secondo il prescritto dello Statuto. Citava inoltre a questo riguardo la nostra giurisprudenza, secondo la quale vi sarebbe già un precedente relativamente ai diritti differenziali di navigazione.

Queste considerazioni, a creder mio, sembra che non cambiano la posizione della questione, la quale consiste nel vedere se, a termini dell'articolo 5 dello Statuto, incombe al Parlamento di dare la sua approvazione agli atti relativi a questi trattati.

Il signor ministro non contesta come diffatti, secondo il disposto dello Statuto, sia necessaria l'approvazione del Parlamento, ma crede che il Parlamento può, con una legge preventiva, approvare un trattato che lo Statuto gli prescrive di approvare dopo formulato. Adottando questo sistema, ne verrebbe per conseguenza che il Ministero, da per se stesso, darebbe al trattato quell'approvazione che originariamente dallo Statuto non gli compete.

Agirebbe in ciò come delegato del potere legislativo.

E così nascerebbe da ciò evidentemente una questione consistente in vedere se possa il Parlamento delegare in certo modo al Ministero l'esercizio di un diritto e di un dovere quale è quello della sanzione di queste convenzioni. Io non credo in alcun modo ammissibile che, quando lo Statuto stabilisce e definisce i diritti dei vari poteri governativi, alcuno di questi possa da sè limitare i suoi diritti o darne l'esercizio ad uno degli altri poteri.

I diritti politici, che l'articolo 5 dello Statuto ha prescritto che si dovessero direttamente esercitare dal Parlamento pella approvazione di un trattato, devono esercitarsi in tal modo e non altrimenti. L'adozione dell'articolo di legge in discussione porterebbe la rinuncia del Parlamento e ad un diritto e ad un dovere che gli compete di esaminare i trattati, di approvarli o di rigettarli.

Come esperirà il Parlamento di questo diritto di rigetto, quando un trattato non fosse consentaneo agli interessi della nazione, tuttochè si presenti sotto l'aspetto di un trattato di cabotaggio?

La rinuncia che farebbe con questa legge il Parlamento al diritto di poter rigettare un trattato, quando non sia conveniente, la quale rinuncia si farebbe colla legge in discussione, io non credo sia cosa consentanea alle leggi fondamentali dello Stato.

Il Parlamento può fare le leggi che tendono a compiere, a facilitare l'esecuzione dello Statuto, ma non può scemare nè mutare al suo stesso principio costitutivo, che è lo Statuto medesimo.

Rispondendo ora all'onorevole deputato Farina, osserverò come egli manifesti una opinione affatto contraria a quella del signor ministro. Il ministro diceva che classificava i trattati di cabotaggio fra quelli che, a termini dell'articolo 5, debbono essere approvati dal Parlamento come atti onerosi allo Stato, e in prova ne adduceva la legge testè votata per approvare il trattato colla Svezia. Il deputato Farina dice, al contrario, che questi trattati non inchiudono onere allo Stato.

Se l'onorevole Farina, il quale conchiuse pella approvazione del trattato di cabotaggio colla Svezia, fosse partito dal principio che un trattato di cabotaggio non reca onere allo Stato, pare che, stando al disposto dell'articolo 5 dello Statuto, tale trattato non doveva essere approvato dal Parlamento.

Io non intendo di trattenere la Camera per dimostrare che un trattato di navigazione debba classificarsi fra quelli che, secondo lo Statuto, portano onere allo Stato. Mi limiterò ad accennare come lo scopo cui tender deve un Governo nel firmare un trattato di commercio e di navigazione è senza dubbio l'utile del paese, perchè altrimenti non dovrebbe fare un trattato che non abbia questo scopo.

La nostra giurisprudenza stabilendo vari generi di contratti, sotto nome di contratti onerosi non ha compresi cer-

tamente quelli che gravitano soltanto su di una parte contraente, ma bensì quelli in cui una parte contribuisce per una cosa, un'altra per un'altra.

I trattati di navigazione sono basati su tale principio, e perciò le nazioni contraenti stipulano vicendevoli vantaggi e in conseguenza vicendevoli oneri, così che questi trattati di commercio, se si volesse trovar loro un'analogia coi contratti ordinari, si potrebbero considerare come contratti a titolo oneroso.

Del resto poi, sia l'assenso del signor ministro a tale riguardo, sia l'articolo 5 dello Statuto, sia poi il fatto contemporaneo dell'approvazione del trattato di cabotaggio colla Svezia, appunto perchè riconosciuto portare onere alle finanze, tutte queste considerazioni bastano per considerare come abbastanza accertata la cosa.

Fra le considerazioni, che dimostrano la convenienza che ciascun trattato sia approvato con legge, si è appunto perchè anche questi trattati debbono in più circostanze, in caso di contestazione, regolare i vicendevoli diritti delle parti contendenti. La giurisprudenza francese ce ne diede l'esempio, e vi hanno parecchie decisioni della Corte di cassazione, le quali si riferiscono a consimili trattati approvati dal Parlamento, come si riferiscono ad un'altra legge qualunque. Questi trattati, approvati dal Parlamento, hanno forza di legge, come appunto è quello testè approvato riguardo alla Svezia.

Il diritto di cabotaggio essendo un diritto esclusivo ai nazionali, come può estendersi questo diritto agli esteri se non col mezzo di una legge? Come si potrebbero definire le contestazioni che tra i nazionali ed esteri potessero insorgere, se non esiste una legge? Come potrà il potere giudiziario riconoscere in un estero un diritto, quando una legge non esiste per provarlo?

Io non intendo di trattenere maggiormente la Camera in discussioni relative al diritto costituzionale, e mi limiterò soltanto a dare una risposta circa all'ultima osservazione dell'onorevole relatore Farina Paolo.

L'onorevole relatore dice che, essendo da una legge riservato al Parlamento di approvare questi trattati di navigazione, volendosi sopprimere questa approvazione del Parlamento, è necessaria un'altra legge.

E tale legge derogatoria sarebbe quella appunto ora in discussione.

Io comincerò dall'osservare essere cosa opportuna il fare una distinzione fra le leggi politiche costitutive di uno Stato, le quali emanano da un potere costituito, qualunque siasi, dalle leggi ordinarie, le quali sono una emanazione del potere legislativo; il potere legislativo non ha una esistenza propria, ma ha l'esistenza che gli vien data dalle leggi politiche del regno, dalle leggi fondamentali dello Stato, a seconda delle diverse forme di Governo.

Ora il principio accennato dall'onorevole Farina, consistente in che con una legge si può derogare ad un'altra, non sarebbe applicabile al caso, mentre l'approvazione da farsi dal Parlamento è prescritta da una legge superiore, dalla legge fondamentale dello Stato, alla quale il Parlamento non può derogare. Le leggi che facesse un Parlamento colle quali fossero cambiati i limiti precisi dei vari poteri che compongono il Governo, sarebbero leggi contrarie ai principii generali che reggono i corpi legislativi, sarebbero leggi appartenenti allo ufficio di un corpo politico costituente, non di un corpo legislativo già da una legge politica costituito.

Mi basta l'accennare queste circostanze per essere persuaso come la Camera sa ben comprenderne sia l'importanza, sia le conseguenze.

Attenendomi ai ben noti principii generali di diritto costituzionale che regolano la materia dei trattati, osserverò che i trattati pubblici non possono essere validamente conclusi se non in una maniera conforme alle leggi non ordinarie, ma costituzionali, e che si è nelle leggi fondamentali di ogni Stato che bisogna vedere quale sia il potere capace di contrattare validamente ed in modo definitivo a nome dello Stato.

Parmi perciò non essere senza fondamento la mia opinione:

1° Che il progetto di legge ora presentato non sia consentaneo al prescritto abbastanza chiaro dell'articolo 5 dello Statuto;

2° Che sia contrario alla giurisprudenza nostra costituzionale, come si scorge dall'aver il Parlamento riconosciuto testè doversi approvare per legge il trattato colla Svezia, mentre ora colla nuova legge questa approvazione sarebbe soppressa;

3° Che, senza accennare ad alcun danno che potrebbe nascere dalla rinuncia del Parlamento ad approvare per sé i trattati di cabotaggio o qualificati come tali, pare si possa asserire che questa legge è quanto meno perfettamente inutile.

PRESIDENTE. La parola spetta al signor relatore.

FARINA P., relatore. Io credo che, se invece di basare sopra una supposizione il suo ragionamento, l'onorevole preopinante avesse studiati i fatti, egli non avrebbe fatta tutta quella lunga difesa in sostegno di una tesi che non ha fondamento.

L'articolo 5 dello Statuto richiede l'approvazione per parte del potere legislativo dei trattati, quando portano *onere alle finanze*. Io sfido l'onorevole preopinante a mostrarmi che nei trattati coi quali si rende comune la navigazione di cabotaggio agli esteri, vi sia onere per le finanze; pagheranno i bastimenti esteri come pagano i nazionali, ai quali il cabotaggio è riservato attualmente, nè un centesimo di più nè un centesimo di meno. Non vi è dunque onere per le finanze; cosicchè tutto il suo ragionamento basa sopra una supposizione che è destituita di fondamento. Se fosse vero che i trattati relativi al cabotaggio portassero onere alle finanze, allora si potrebbe entrare nella discussione del secondo punto, che egli ha posto innanzi, cioè se questa facoltà del Parlamento possa essere o no delegata al potere esecutivo; ma, siccome è erroneo che questi trattati portino onere alle finanze, è quindi una supposizione aerea, una chimera, tutto il ragionamento che egli ha basato sopra un fatto insussistente. Io lo ripeto: i diritti che si percepiscono per la navigazione di cabotaggio non sono da questi trattati menomamente cambiati; la variazione che succede è questa: il cabotaggio per le leggi antiche di tutti gli Stati era riservato semplicemente ai nazionali: ora mediante questa convenzione, questo diritto, che era esclusivamente riservato ai nazionali, viene concesso alla condizione di reciprocità anche agli esteri; ma i diritti, che sono percepiti per questa navigazione, non sono menomamente cambiati, non vi è quindi ombra d'onere per le finanze dello Stato, nè quindi si richiede quell'approvazione che il deputato Brunet reputa necessaria. Il preopinante ha inoltre creduto di citare la Francia, ma qui certamente ha confuso la navigazione di cabotaggio con qualche altra navigazione, mentre tutti sanno che in Francia la navigazione di cabotaggio è tuttora riservata ai soli Francesi, i quali non sono ancora entrati nella via del libero scambio, e quindi non hanno ancora ammessa questa conseguenza derivante dal principio del libero scambio medesimo. Pare quindi indubitato che egli abbia preso un abbaglio e confusa la navigazione del cabotaggio con qualche altra navigazione, e così da

un errore di fatto dedusse erronee conseguenze. Il motivo poi per cui il Governo è venuto a chiedere autorizzazione al Parlamento di concludere questi trattati si è, ripeto, che, quando si tratta di derogare ad una legge preesistente, qual è quella che regola la navigazione del cabotaggio fra noi, non vi si può derogare con un decreto reale, mentre qualunque forma si volesse dare all'approvazione del trattato per parte del solo potere esecutivo avrebbe sempre l'efficacia di decreto semplicemente, e così ne conseguirebbe che il decreto derogherebbe alla legge, il che è assurdo nel sistema costituzionale, e, per non commettere quest'assurdo, il Governo ha dovuto fare intervenire il potere legislativo.

Questo è il senso della relazione mia, ed è quello che ho testè ripetuto; ma io non ho mai detto che vi sia una legge speciale la quale riservi espressamente l'approvazione di questa sorta di trattati al Parlamento, legge che non è meno immaginaria di quello lo sia la pretesa variazione dei diritti di navigazione che si percepiranno per questo motivo. La necessità quindi di derogare per leggi a leggi preesistenti è il solo motivo per cui il potere esecutivo ha sottoposto alla Camera l'approvazione di quest'articolo, e non quello desunto dall'articolo 5 dello Statuto, il quale, non essendovi in questo caso aggravio alle finanze, non ha menomamente a che fare colla presente questione.

PRESIDENTE. Se non si domanda più la parola, pongo ai voti l'articolo unico del progetto.

(È approvato.)

Si passerà allo squittinio segreto sul primo progetto di legge relativo alla convenzione colla Svezia e Norvegia pel libero esercizio del cabotaggio.

Risultamento della votazione:

Presenti e votanti	112
Maggioranza	57
Voti favorevoli	104
Voti contrari	8

(La Camera approva.)

Si passa ora allo squittinio segreto sul progetto di legge concernente la concessione dell'esercizio del cabotaggio a tutte le navi estere a condizione di reciprocità.

Risultamento della votazione:

Presenti e votanti	103
Maggioranza	52
Voti favorevoli	93
Voti contrari	10

(La Camera approva.)

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

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta il seguito della discussione del progetto di legge per una nuova classificazione delle strade di terraferma.

La Camera finiva ieri la discussione sulle proposizioni del Ministero e della Commissione all'articolo 4: seguono ora le varie proposizioni fatte dai deputati.

Viene per la prima quella dei deputati Quaglia, Baino e Crosa la quale sarebbe un'aggiunta al n° 1 di questo articolo, ed è così concepita:

« La strada da Asti al confine svizzero per Montechiaro, Chivasso, Ivrea ed Aosta, colla costruzione del ponte sul Po a Chivasso. »

Sulla seconda e sulla terza parte di questo emendamento, essendosi già deliberato dalla Camera, la discussione debbe ora aggirarsi sulla prima parte del medesimo, che sarebbe così concepita:

« La strada da Asti al confine svizzero per Montechiaro e Chivasso. »

Il deputato Baino ha la parola per isvolgere il suo emendamento.

BAINO. Non mi dissimulo che questa proposta, contestata qual è dal Ministero, che avrei dovuto credere assenziente, debba sortire un esito assai incerto, anche perchè possa a primo aspetto comparire dettata da interesse municipale.

Posso però assicurare la Camera di non essere stato indotto a presentarla per sole considerazioni di interesse particolare, ma sibbene di interesse generale dello Stato.

Ed in questo senso parlando dirò sin d'ora che la strada, che da Asti tende ad Ivrea per Chivasso, nel sistema stesso del Ministero, non potesse altramente andare riguardata come strada reale, perchè strada militare e coordinata colla difesa dello Stato.

Ciò è sì vero che il Ministero medesimo ha proposto come da costruirsi e mantenersi a spese dello Stato il ponte sul fiume Po presso Chivasso, che ha detto nella sua relazione, che ha sostenuto nel seno della Commissione, non meno che in questa Camera, presentare un interesse strategico.

E qual fosse un tale interesse strategico non occorre nemmeno dubitarne, quando si ritenga che detto ponte, giunto alla strada tendente ad Asti, costituisce il solo mezzo con cui porre in diretta comunicazione la parte del territorio al di qua del Po tra Torino ed Alessandria coll'altra oltre Po e colle due fortezze di Bard e di Casale, e quando si ritengano le osservazioni svoltesi dall'onorevole signor ministro nella tornata del 26 corrente, che non avrò che a riferire:

« Se il nemico, disse, impadronitosi della sinistra del Po marciasse sopra Torino, sarebbe grandemente tenuto in rispetto dall'opportunità che avremmo, sostenendoci sulla destra del fiume, di passare per questo per attaccarlo di fianco. »

Come ben vede la Camera, l'onorevole signor ministro deduceva l'interesse strategico di quel ponte in correlazione colla strada di cui ho testè fatto parola; ed in difetto di questa nemmeno mai potrebbe lo Stato giovare del vantaggio che il signor ministro si ripromette dal ponte che venne votato nella tornata di ieri.

Stando anzi anche al solo regolamento annesso alle regie patenti 29 maggio 1817, avrebbe dovuto bastare, perchè fosse dichiarato reale, che giovasse alle relazioni militari (e ciò lo ammette sia la Commissione, sia il Ministero) e se vi si aggiunge un interesse strategico, sarà una doppia ragione per cui ed il ponte e la strada dovessero essere dichiarati reali.

Queste considerazioni però avrebbero dovuto suggerire al signor ministro una proposta assai più completa di quella che la sua non sia: avrebbero dovuto suggerirgli di proporre quali reali e l'uno e l'altra; perciocchè è evidente che il ponte senza la strada per quella catena di monti e valli riuscire dovesse pressochè di nissuna utilità al Governo.

Fu quindi per una parte non senza ragione che la Commissione sopprimeva il ponte, perchè non fosse attinente ad una qualche strada reale: ma la ragione, piuttosto che intrinseca, derivava, a mio avviso, dal difetto della stessa proposta ministeriale non abbastanza completa.

La Commissione in sostanza non riconosceva l'interesse

strategico che potesse avere il ponte, allora quando nella sua relazione dichiarava di non avere riconosciuti i requisiti richiesti dalla legge suddetta per dichiararlo reale, salvo che l'interesse strategico dichiaratogli dal signor ministro; ma riconosceva invece implicitamente che potesse essere posto nel novero dei ponti reali, almeno per rispetto alle relazioni militari; e non poteva essere altrimenti, stando alle stesse sue dichiarazioni, giusta le quali essa « avrebbe posto ogni suo studio perchè le sue disposizioni fossero in armonia col ridetto regolamento. »

Ma, torno a ripeterlo, la Commissione sopprimeva detto ponte perchè non attinente ad una strada reale e perchè così in tal parte la proposta ministeriale fosse incompleta: ed in questo senso per l'appunto, se male non mi appongo, l'onorevole Pernati esclamava: almeno il Ministero avesse proposta reale la strada ed a destra ed a sinistra del ponte!

Ma che resa quella proposta ministeriale completa col proporre ad un tempo da qualificarsi fra le reali ed il ponte e la suddetta strada d'Ivrea, dovesse sommamente interessare il Governo, la Commissione non avrebbe mai potuto disconoscere, dopochè venne adottato il sistema delle fortificazioni a Casale e dopo i precedenti di questa Camera, la quale nella passata Sessione approvava senza discussione la legge che autorizzava la divisione di Alessandria a contrarre il prestito di lire 500 mila, appunto per far fronte alle spese di costruzione della strada anzidetta, nella quale occasione dicevasi, per avviso unanime della Commissione, che la strada medesima, se giovava alla provincia d'Asti, era non meno utile al Governo per fornirgli un mezzo strategico di difesa dello Stato. Ecco il tenore della relazione dell'11 giugno 1855: « La strada da Asti ad Ivrea, pella sua posizione, formando il punto di congiunzione fra la strada militare tendente alla fortezza di Casale, con quella tendente ad Alessandria, essa tiene una importanza veramente strategica ed un interesse nazionale. »

Che se poi la Commissione ha pure ritenuto che non fosse ancora detta strada ultimata, questa dovrebbe pure essere mai sempre una ragione di più perchè intanto debba essere dichiarata quale sarà al suo complemento; perchè, è d'uopo che lo dica, coi soli mezzi che ritiene la provincia d'Asti, non potrà compierla mai, dopochè agli antichi carichi le venne aggiunto quello della manutenzione della strada di Piacenza che traversa tutto il territorio. E non vi avrebbe forse nemmeno più l'interesse: essa, col tronco di strada che riuscì a costruire o soltanto a concedere in appalto, soddisfa ai suoi bisogni di porre in comunicazione i comuni col capoluogo: il commercio lo esercita per ben altre strade, cioè per la strada per Torino e Genova: e per tale motivo la lascerebbe incompleta: d'onde la conseguenza che lo Stato non potrebbe giovarsene mai per passare quel ponte per ogni operazione militare.

E per queste considerazioni, reputando detta proposta non solo consentanea alla giustizia, ma ben anco di utilità generale dello Stato, perchè coordinata alla difesa del medesimo, spero che verrà dalla Camera adottata.

PRESIDENTE. Il deputato Quaglia ha facoltà di parlare.

QUAGLIA. Dopo quanto venne detto dai preopinanti, io mi restringo a poche parole militari per giustificare il mio assenso dato alle proposte fatte di dichiarare nazionali le strade da Asti al ponte sul Po a Chivasso.

Io quindi mi limito a ricordare quale possa essere il piano di operazioni militari in caso di guerra difensiva, ossia combattuta sul nostro suolo.

I principali sistemi non affatto discordanti fra loro sono due: l'uno vuole Alessandria considerata come punto centrale,

ridotta a grande piazza forte od almeno a campo trincerato, con opere permanenti, entro cui o attorno cui si trattenga o si muova l'esercito nostro riunito, grosso, atto a piombare, con forze ragguardevoli e mercè facili e moltiplicate comunicazioni stradali carreggiabili, ovunque il nemico si presenta; avente per rifugio, in caso di rovescio, Genova. Questo sistema non vorrebbe Torino fortificata, ma teste di ponte a Casale, a Monte, ove passa sul Po la strada ferrata, ecc., e vorrebbe strade, qual è quella di cui ora si tratta, per dominare la destra e la sinistra sponda del Po, mercè cui difenderebbe Torino contro il nemico che vi si dirigesse da Novara.

L'altro sistema, che venne propugnato e suggerito da una speciale Commissione governativa del 1850, vuole Torino fortificata, lasciando Alessandria (aumentata di qualche opera), quale è, cioè una cittadella, con teste di ponte a Casale, a Monte ed altre, come nell'altro sistema. In questo, come nel primo sistema, vuolsi un'armata campale concentrata, attiva, mobile, capace e pronta a sorprendere il nemico a ogni tentativo di passo sul Po, e a manovrare negli stessi luoghi, compresa la massa centrale delle colline, considerate come un ampio ridotto interno, e lo spazio fra esse ed il fiume come il suo campo di battaglia, e colla facoltà di agire sulla sinistra del Po a difesa di Toriuo, con vie adattate, avendo Asti quale luogo di deposito di ambulanze e di riserve.

Le strade ferrate ed ordinarie da Alessandria a Valenza, a Casale, ad Asti, da Casale ad Asti, da Asti a Chivasso, quelle lungo la strada del Po sono considerate come mezzi necessari per una tale maniera di difesa, sia nel caso che Torino sia libera, sia che sia investita dal nemico, sia che questo venga da Lombardia, sia che scenda dalle Alpi.

Io non starò qui a discutere quale sia il migliore dei due metodi: io mi riferisco a quanto ne dissi all'occasione che ci venne proposta la legge per erigere Casale in fortezza: osservo solo che sì l'uno che l'altro dimandano queste vie militari facili, sicure, cioè carreggiabili, e questi passaggi sul fiume, onde, senza frazionare l'armata, poter sorvegliare il terreno che si stende sulla sponda sinistra del Po e restare, per dir così, padroni dell'una e dell'altra.

Ma è noto a tutti quanto siano poco praticabili quei colli, come sian difficili dopo qualche pioggia, anche coi buoi, i trasporti, perchè la natura marnosa o cretacea o arenaria del suolo, fa che le acque distemperano le terre in fango profondo. È dunque indispensabile farvi strade governate dalla pubblica amministrazione.

Osservo altresì che la mancanza di breve e facile strada per l'armata sia essa in Alessandria o ne' colli monferrini fra Casale e Torino, paralizzerebbe il gran sistema strategico sovraccennato. Infatti nel 1849 non dipese che dalla diplomazia che Torino fosse invasa dal tedesco, fosse solo per breve tempo.

La Camera, approvando il progetto del Ministero, adottò l'opinione della necessità militare del ponte sul Po a Chivasso: ma, se si vuole il ponte, è necessità voler ciò che lo rende di servizio; le truppe per passarvi debbono potere giungervi; debbono cioè aver la strada comoda, atta alla cavalleria, alle vetture e la più breve possibile, non soggetta al nemico; tali sono quella di cui nell'emendamento, e già in gran parte fatta da Asti, attraverso i colli monferrini, e l'altra che dicesi da Torino a Piacenza per Gassino, Verrua e Casale, indicata nell'altro emendamento dell'onorevole Lanza e altri deputati.

Credendo io inconveniente, inammissibile il piano nel quale è compresa la fortificazione di Torino, come altresì il concentrare in essa, città aperta, manufatti militari con depositi ragguardevoli e permanenti, con magazzini di materiali cospici-

cui, stabilimenti di gran valore, e credendo io si possa modificarlo, adottando in ogni caso il sistema difensivo-attivo, mercè un'armata grossa, campale, disponibile, la quale possa essere pronta e forte e mobilissima, in grazia di numerose e facili comunicazioni, avendo essa armata per convegno il quadrilatero esistente fra il Tanaro e il Po, fra i colli monferrini e l'Appennino, con centro in Alessandria, io vengo ad appoggiare la proposta delle strade militari di Asti e della sponda destra del Po, che credo indispensabili, strategicamente, e perciò politicamente considerate.

Io spero che per il motivo stesso, per cui adottaste la classificazione tra le nazionali di quella anche importantissima militarmente, ma più costosa, quella del Piccolo San Bernardo il cui passo aito di 2271 metri, equivale a quello del Moncenisio e del Sempione, vorrete adottare la stessa misura per questa destinata a coprire la capitale inerme ed a difendere l'integrità dello Stato, classificando le dette strade fra le militari, con riserva di compierle a proporzione che lo permetteranno le circostanze ed i mezzi delle finanze.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri e reggente il Ministero delle finanze. Mi duole che l'obbligo di difendere questa legge rimanga affidato per quest'oggi alle deboli mie forze, il mio collega il ministro dei lavori pubblici essendo chiamato in Senato da una gravissima questione che colà si ventila.

Gli onorevoli preopinanti Bairo e Quaglia hanno propugnato la classificazione della strada da Asti al ponte sul Po o, per dir meglio, da Asti a Chivasso, fra le nazionali, fondandosi e ben a proposito, unicamente sopra militari considerazioni, perchè veramente non avrebbero potuto, sotto nessun altro rispetto, difendere la causa di questa strada.

Infatti, o signori, vi prego di avvertire che la strada in discorso non ha, salvo la questione militare, dalla quale faccio per ora astrazione, nessuno dei caratteri che valgano a farla classificare fra le nazionali.

Essa non può servire, salvo sempre sotto il rispetto militare, che alle relazioni locali, che alle transazioni della provincia od, al più, delle due provincie finitime.

Evidentemente, o signori, nello stato attuale delle cose, esistendo una strada ferrata che mette da Novara a Chivasso, e fra pochi mesi, se così piacerà alla direzione di quella ferrovia, da Torino a Chivasso...

PERNATI. Fra pochi giorni.

LANZA. Sono sei mesi che si dice fra pochi giorni.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri e reggente il Ministero delle finanze. Accetto l'augurio... evidentemente dico, tutti coloro che da Asti vorranno recarsi a Chivasso verranno colla strada ferrata a Torino, e di qui a Chivasso coll'altra strada ferrata, e non percorreranno quella carrettiera da Asti a Chivasso. Io dubito assai che, quand'anche questa ultima fosse terminata e mantenuta con tutta la cura colla quale debbono essere alimentate le strade nazionali, dubito assai che venga a stabilirsi un servizio regolare e periodico di vetture fra Asti e Chivasso.

Ma, quand'anche questo servizio giungesse a stabilirsi su questo stradale di quarantaquattro chilometri, supponendo un servizio che faccia otto o nove chilometri all'ora (ciò che di ordinario i nostri velociferi, che son poco veloci, non fanno), richiederebbe cinque ore almeno per andare da Asti a Chivasso, percorrendo la strada in discorso, quando invece colla strada ferrata non si richiederebbe che un'ora e mezzo da Asti a Torino, e mezz'ora, se volete, per andare dall'uno all'altro scato, e tre quarti d'ora per recarsi da Torino a Chivasso; quindi in tutto due ore e tre quarti, la metà di quello

che bisogna impiegare per andare da Asti a Chivasso colla strada nuova.

Quello che dico pei viaggiatori si verificherà pel trasporto delle mercanzie: quella strada non può servire assolutamente che al trasporto delle persone o delle mercanzie dei numerosi abitatori dei colli che la costeggiano.

Certo, non intendo dire con ciò che essa sia poco importante, giacchè quella parte della provincia dell'Astigiana e quella parte della provincia Casalese sono molto fertili, molto ben coltivate, hanno un commercio, massimamente di vini, attivissimo. Ond'è che colgo qui l'occasione di lodare altamente la provincia d'Asti di avere intrapreso questa strada, e spero che, quando l'abbia portata al confine della sua provincia, la provincia di Torino non mancherà al debito suo di fare quel tronco che deve condurre questa linea fino a raggiungere la strada di Casale.

Dunque, o signori, voi lo vedete, dal lato economico questa strada non ha nessuno dei caratteri delle strade nazionali; senza esagerare, io reputo che esistano nello Stato moltissime altre strade, le quali hanno un carattere assai più deciso di interesse generale di quella in discorso; e senza voler fare la corte all'onorevole deputato Valvassori (*Si ride*), dirò che la strada da Torre Berretti a Pavia rivestiva un carattere di utilità generale superiore di gran lunga a quello che ha la strada da Asti a Chivasso, eppure la Camera l'ha incesorabilmente respinta.

Veniamo ora alla questione militare, e qui sono sopra un terreno molto difficile, poichè mi trovo a fronte di un onorevole generale, il quale ci ha asseverato che quella strada, per considerazioni strategiche, interessa altamente la difesa dello Stato.

Io comincio per dire che tutte le strade in caso di guerra hanno uno scopo strategico e servono alle manovre degli eserciti, e quindi, ogniquale volta si apre una nuova comunicazione, se ne giova sino ad un certo punto alla difesa dello Stato. Ma d'altronde bisogna pur vedere se questa strada abbia questo carattere d'utilità militare in così alto grado che, quantunque sia spoglia di tutti gli altri caratteri richiesti, che cioè non serva agli interessi generali dello Stato, ma puramente agli interessi locali e strettamente locali, possa giustificare una eccezione alla regola generale.

L'onorevole deputato Quaglia ci ha esposto come in caso di guerra difensiva noi dovremo manovrare in quel quadrilatero, di cui un lato è formato dalla Bornida, un altro dal Po e gli altri un poco indefiniti dalle colline, se si vuole, del Monferrato e dell'Astigiana, e che il centro delle nostre operazioni debba essere la città d'Asti.

QUAGLIA. Ho detto Alessandria.

Voci. Asti è un deposito!

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri e reggente il Ministero delle finanze. Sia pure un deposito. Mi pare che ha detto Asti; ma, comunque, io qui non voglio entrare in una discussione strategica e confesserò senz'altro esservi un gran fondamento di verità in quanto ha detto il generale Quaglia; ammettiamo dunque Asti come la nostra città di deposito dalla quale possono spedirsi con facilità e truppe e materiali sui punti ove si dovrà portare l'attacco.

L'onorevole deputato Quaglia soggiunge che importa sommaramente stabilire una comunicazione pronta, spedita, tra Asti ed il ponte sul Po, e che, per ottenere questa comunicazione pronta e spedita, è giuocoforza che vi sia fra queste due città una strada nazionale; epperò, quantunque questa strada commercialmente non serva all'interesse generale, quantun-

que essa serva soltanto alla località, nullameno sia mestieri dichiararla nazionale in vista di questa grave considerazione della difesa dello Stato.

Non mi pare di avere dissimulato nessuna parte degli argomenti degli onorevoli preopinanti; ammetto adunque l'ipotesi del generale Quaglia, che naturalmente suppone che Torino non sia occupata dal nemico, perchè veramente, se Torino fosse già occupata dal nemico, un movimento sul ponte di Chivasso da Asti sarebbe molto avventurato; suppongo adunque che il nemico sia ancora al di là della Dora e si tratti di portarsi rapidamente a Chivasso; ora io domando se voi credete che un generale che abbia truppe in Asti nello stato attuale delle cose, loro farà fare i 45 chilometri che dividono quelle due città per mezzo della nuova strada. No, o signori, le farà salire nei vagoni della ferrovia, le manderà a Torino, e poi loro farà fare i 23 o 24 chilometri che dividono Torino dal ponte sul Po a Chivasso sulla destra di questo fiume, anche ammettendo che per un motivo qualunque non volesse servirsi della ferrovia di Novara.

A questo non credo che il deputato Quaglia possa adeguatamente rispondere, e reputo che se fosse presente il ministro della guerra direbbe che, dovendo mandar truppe da Asti a Chivasso, ei si varrebbe pur sempre della ferrovia; forse una parte della soldatesca e i grossi carri potrebbe farli passare per la strada ora proposta, di cui non voglio negare assolutamente l'utilità, ma ripeto che essa non ha quei caratteri eminenti per quali convenga sacrificare la regola generale di non classificare fra le nazionali se non le strade di vantaggio generale.

Invero, o signori, se si applicasse strettamente la teoria degli onorevoli preopinanti, se considerassimo il quadrilatero formato dal Po, dalla Bormida, dalle colline dell'Astigiana e da quelle del Monferrato come il gran campo trincerato nel quale si hanno da muovere le nostre truppe, in allora sarebbe molto più logico di dichiarare nazionale la strada che da Asti conduce a Casale, poichè evidentemente, se Asti è il deposito e Casale il punto estremo della linea, in caso di una guerra combattuta secondo il sistema del generale Quaglia, le maggiori comunicazioni si effettuerebbero da Asti a Casale, il centro, luogo di deposito, al punto estremo; eppure nemmeno il deputato di Casale vi ha chiesta questa strada. Quindi voi vedete che, volendo provare troppo, non si prova nulla.

Perciò, lo ripeto, non nego che questa strada serva alle operazioni di una guerra difensiva, ma non è di una necessità assoluta; ripeto che, quand'anche questa strada venisse fatta, non servirebbe che ad una parte minima dei trasporti militari tra i due punti estremi.

Da ultimo farò osservare che altre strade poste in simile condizione hanno un carattere di utilità militare assai più rilevante di quella su cui ora si discorre, e debbo perciò concludere col dichiarare che non posso assolutamente accettare la proposta degli onorevoli deputati Bairo, Quaglia e Crosa.

DEFORRESTA, relatore. Le osservazioni fatte dall'onorevole presidente del Consiglio escludono pienamente, a senso della Commissione, l'interesse economico della strada proposta dagli onorevoli Bairo, Quaglia e Crosa, o per lo meno mettono in dubbio l'interesse strategico.

Quindi la Commissione si limita a dichiarare che si oppone a questo emendamento.

PRESIDENTE. Il deputato Depretis ha facoltà di parlare.

DEPRETIS. Io dirò brevi parole perchè vedo e sento che la Camera non è molto inclinata ad approvare nuove proposte,

ma tuttavia credo vi sarebbero gravi ragioni perchè fosse indulgente in fatto di questa strada.

Fra gli argomenti addotti dall'onorevole signor ministro, quello che mi ha più colpito è questo: se questa strada, egli disse, ha un carattere strategico, voi dovete ammettere che lo stesso carattere lo ha pure la strada da Asti a Casale che mette in comunicazione un punto strategico di deposito con una piazza forte. L'argomento ha certamente un'apparenza di ragionevolezza, ma varrebbe ad estendere la classificazione, non ad escludere questa strada.

Ma poi, diciamo francamente, queste nuove proposte sono dettate da un interesse non solo militare, ma anche finanziario; esse mirano cioè a ripartire equamente i pesi ed i vantaggi fra le diverse provincie. In questa discussione abbiamo sentito più volte reclamarsi giustizia, ed è anche in tal senso che viene fatta la proposta della strada da Asti a Chivasso.

Io non discuterò la questione strategica; ma farò una sola osservazione che mi è suggerita dal senso comune su ciò che ha detto l'onorevole ministro.

Egli supponeva fazioni militari per cui, dovendosi operare su Chivasso, si potesse procedere sulla via ferrata, e diceva che converrà molto più che la spedizione, sia degli uomini che del materiale, si faccia col mezzo della ferrovia. Questo è verissimo, ma io credo che nell'interesse militare, quando vi è un ponte sopra un fiume, bisogna pensare a valersene.

Bisogna cioè prevedere il caso in cui la sponda del fiume sia occupata dal nemico, bisogna credere che le vicinanze del ponte siano munite da opere anche solamente campali, ma che assicurino lo sbocco, onde operare sull'altra sponda. In questo caso vede il signor ministro che la strada ferrata da Chivasso a Torino non servirebbe, perchè potrebbe essere occupata dal nemico; quindi, nel caso concreto, per sboccare sulla sponda sinistra del Po, bisogna avere una strada normale al fiume che segnerebbe la linea di operazioni. Infatti perchè si è fatta la testa di ponte a Casale? Per aver un piede saldo sulla riva sinistra, e per poter tenere in rispetto il nemico, il quale sia padrone dell'altra sponda o pensasse a procedere oltre. Mi pare dunque che quest'osservazione del signor ministro non regga.

È verissimo che, avendo noi una strada ferrata, la quale, quantunque descriva un largo arco di circolo, di cui questa strada sarebbe la corda, siccome sulla strada ferrata, tanto i viaggiatori come le merci, percorrono più presto e con minore dispendio il tragitto, questa strada ordinaria avrebbe un'importanza limitata ed anche, se si vuole, soltanto locale: ma tuttavia se questo interesse militare esiste, se per questo interesse militare avete classificate fra le nazionali altre strade, perchè non farete lo stesso di questa? Se conservate il carattere di strada nazionale a quella per Fenestrelle, alla quale ieri il signor ministro non ha voluto riconoscere alcuna importanza commerciale, ma per parità di trattamento, io dico, potete anche riconoscere lo stesso carattere a questa.

La considerazione principale però, io lo dico schiettamente, è una considerazione finanziaria. La provincia d'Asti, quantunque io la creda una delle più ricche provincie dello Stato, tuttavia, presa colle sue rendite legali, se dovess'essere ricostituita nella sua autonomia, attualmente non sarebbe certo in condizione molto prospera. Una volta che abbia assunto a suo carico la strada reale che viene dichiarata provinciale; una volta che il tronco di strada da Asti verso Ivrea sia tutto in manutenzione, le spese stradali di quella provincia aumenteranno a 105,000 lire circa: cioè 61,500 lire circa, costa la manutenzione delle sue strade attuali (prendo le cifre dal progetto di bilancio del 1854); le spese maggiori della ma-

nutrizione di questa strada da Asti a Cocconato, più quelle della manutenzione della strada reale, si possono calcolare a circa quarantaquattro mila lire.

Credo che non si può calcolare meno, e ciò è per una circostanza che debbo notare, cioè che, in fatto di manutenzione stradale, le spese nella provincia di Asti sono assai più gravi che altrove, e nel territorio dove si trova un tronco di ferrovia che passerà negli annali delle pubbliche costruzioni con un nome famoso, il Pozzo di San Paolo, sono terreni franosi che costringono ad una manutenzione costosissima. Calcolando dunque la maggiore spesa di manutenzione per la strada d'Ivrea; calcolando quella delle strade reali, ora fatte provinciali; ritenuto che costino anche soltanto la metà di quello che costano ora allo Stato, le sole spese d'ordinaria manutenzione delle sue strade farebbero già un carico alla provincia di Asti di 100 e più mila lire.

Aggiungete a queste le spese che sono iscritte nel primo titolo del bilancio divisionale; le spese d'amministrazione, le spese per pazzarelli e per gli esposti, le spese di sicurezza pubblica, le spese forestali (vi sono ancora queste benedette spese forestali nei bilanci divisionali, quantunque interamente inutili), le quali spese ascendono a circa 40,000 lire; colle spese stradali ordinarie avrete 145,000 lire. La provincia di Asti poi ha fatto costruire un ponte, e ne rimborsa la spesa mediante annualità; questa spesa durerà ancora un certo numero di anni; sono undicimila lire che si pagano all'imprenditore signor Pila. Inoltre, per costruire questa strada verso Ivrea, la provincia di Asti ha contratto un prestito colla Cassa dei depositi di 300,000 lire, pagabile in rate di lire trentamila.

Prendiamo l'esercizio del 1856; calcoliamo, oltre questi rimborsi di prestiti, le sole spese obbligatorie d'istruzione pubblica, scritte nel titolo secondo del bilancio, avremo una somma di lire 51,600.

Ci avviciniamo dunque alla cifra di 200,000 lire di spese ordinarie, indeclinabili, senza nessuna spesa straordinaria.

Voi vedete, o signori, una provincia che ha un'imposta provinciale piuttosto considerevole, non dico che sia in rapporto alla rendita e ricchezza del suolo...

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

DEPRETIS. Tanto peggio se paga caro... una provincia dunque che ha un'imposta massima di 167,000 lire, a cui aggiungendo alcune rendite patrimoniali, si ha un totale di 170,000 lire circa di rendita, e che in forza di questa legge rimane costituita in istato permanente di deficit per una somma di 20 o 25,000 lire; se la provincia di Asti fosse costituita nella sua autonomia, dovrebbe, immediatamente votata questa legge, presentare al Ministero, e questo dovrebbe presentare al Parlamento, un progetto di legge che autorizzasse quella provincia ad aumentare del 20 per cento la sua imposta provinciale.

Questa considerazione merita anche di essere pesata nella deliberazione che la Camera sta per prendere.

Farò ancora un'altra osservazione. Gli uomini che sono pratici delle cose militari sapranno valutare l'importanza d'aver più o meno prontamente eseguito questo tronco di strada che deve congiungere Asti col ponte di Chivasso.

La provincia di Asti, duri o si sciogla il consorzio divisionale, difficilmente potrà costruire il resto della strada senza il sussidio dello Stato. Dirò anche che non ha molto interesse a compiere questa strada, poichè il tronco eseguito soddisfa a tutti quei bisogni locali a cui accennava il signor ministro; adunque, se con questa legge si vuole avere riguardo alla

condizione finanziaria delle provincie, se si vuole soddisfare agli interessi militari e finire questa strada, della quale si è compiuta una sì gran parte, è d'uopo classificarla fra le nazionali. È il modo di soddisfare ad un interesse nazionale col concorso delle provincie che sono da questo progetto caricate della metà della spesa di costruzione.

Egli è per queste considerazioni che io prego la Camera di voler approvare l'emendamento degli onorevoli Bairo e Quaglia.

BERRUTI. O bisogna non ammettere l'importanza strategica di questa strada, od, ammessa la sua importanza, bisogna di necessità classificarla fra le reali, come unico mezzo per averla una volta definitivamente compiuta.

Ora, che essa abbia un'importanza strategica, lo ha dimostrato l'onorevole generale Quaglia, e tutti gli uomini tecnici lo ammettono; e basta portare lo sguardo sulla carta topografica unita a questo progetto di legge, perchè sia palese l'importanza di una strada la quale scorre in mezzo a quelle colline dell'Astigiana che si vedono a sinistra di chi da Torino va verso Genova, in mezzo a colline lontane dalle valli del Po e del Tanaro, e mercè cui, in caso d'invasione nemica, si possono sempre aver aperte e sicure le comunicazioni e portare soccorsi di uomini e di munizioni, sicuri da ogni colpo di mano, a Torino, Casale ed Alessandria.

Come si potrà non ammettere l'importanza di questa strada nell'interesse militare, se il Governo, la Camera, il signor ministro della guerra, lo stesso magnanimo Re Carlo Alberto l'hanno sempre considerata tale, e tutti si mostrarono sommaramente solleciti nel promuoverne la definitiva sistemazione?

Infatti quel sussidio che il Governo suole accordare per opere stradali fu sempre per la provincia di Asti accordato per la sistemazione di questa strada.

Questo sussidio ascendeva ordinariamente da lire 10,000 alle 15,000. Non ricordo bene se nel 1851 oppure nel 1852 questo sussidio fu accordato in lire 25,000. Si seppe poi che la provincia di Asti andava debitrice di questo maggior sussidio ai buoni uffici del signor ministro della guerra.

La Camera stessa, quando nell'altra Legislatura diede facoltà alla provincia di Asti di fare un prestito di lire 300,000 che essa domandava per la sistemazione di siffatta strada, accordando il prestito senza discussione, non ha forse dimostrato con ciò di essere persuasa della verità delle considerazioni che erano svolte nella relazione della Commissione? E la sostanza di queste considerazioni era che questa strada, oltre all'aprire una via pel transito e pel commercio ad una gran parte dei comuni dell'Astigiana che ne erano tuttora privi, dovesse ancora ritenersi come strada eminentemente necessaria per la difesa dello Stato, ora tanto più (diceva quella relazione) che si sono incominciate le fortificazioni di Casale.

Io mi ricordo che, quando in questa Camera era in discussione l'autorizzazione del prestito ora detto, l'onorevole signor ministro delle finanze, il deputato di Cavour, entrato nella Camera al momento che si doveva incominciare la votazione, venne al banco della Commissione, e chiese al relatore di che cosa si trattasse, e quando seppe che si trattava di autorizzare un prestito di lire 300,000 per la strada d'Ivrea, oh! sì, sì, accordiamolo, egli disse, accordiamolo, questa è una strada che sta molto a cuore al signor ministro della guerra.

Io stesso posso assicurare che la definitiva sistemazione di questa strada sta veramente molto a cuore al signor ministro della guerra.

In sei anni, dacchè ho l'onore di sedere in questa Camera,

mi è occorso parecchie volte di aver colloqui col signor ministro della guerra, e sempre, non una volta esclusa, egli mi ha chiesto notizie dell'andamento di codesta strada.

Una volta fra le altre egli mi domandò se lungo quella via si trovassero per avventura salite o discese con pendenze tali che rendessero difficile il transito delle artiglierie; alla quale domanda non essendo io in posizione di dare sul momento adeguata risposta, mi riservai di assumere in proposito sicure informazioni.

Diffatti, recatomi due giorni dopo in patria, mi rivolsi direttamente all'ingegnere specialmente incaricato dell'esecuzione di questa strada ed ebbi la soddisfazione di sapere da lui che in tutte le salite e discese, le quali sono molto frequenti lungo quella via, non una ve ne ha che abbia una pendenza maggiore del sei per cento.

Ma in quell'occasione venni anche a sapere questa circostanza di fatto, circostanza che prego la Camera a ben considerare.

Egli mi disse che nel primitivo progetto essendosi cercato di avvicinare la strada, il più che si potesse, all'abitato dei comuni, ai quali la strada doveva servire, furono ammesse pendenze dell'8, del 10 e perfino del 12 per 100; ma che poi, dietro istruzioni venute da Torino, o trasportando il tracciamento della strada più al basso verso la valle o, dove ciò non era possibile, dando alla strada uno sviluppo più ampio, si era la medesima ridotta al punto da non avere in nessuna salita o discesa una pendenza maggiore del 6 per 100.

Perchè, domando io, tanta premura nel volere che questa strada conservasse in tutta la sua lunghezza un andamento quasi piano, mentre in alcune strade reali ed in quasi tutte le strade provinciali sono ammesse ed esistono pendenze anche del 12 per cento? Perchè si voleva che questa strada, come militare, potesse servire al comodo passaggio delle artiglierie.

Lo stesso magnanimo re Carlo Alberto considerava questa strada come importantissima per la difesa dello Stato. In quel giorno stesso in cui partiva da Torino per entrare nella Lombardia, fermatosi in Asti pel cambio dei cavalli, io, capo allora di quel municipio, mi presentai allo sportello della sua vettura per complimentarlo. E sentite, o signori, la domanda che egli mi fece.

Dopo avermi chiesto se fossero da Asti partiti molti volontari per la Lombardia, mi domandò come progredissero i lavori della strada d'Ivrea: Maestà, risposi, molto lentamente, e temo possano difficilmente compiersi se non viene in loro soccorso il Governo di Vostra Maestà. — Ebbene, domandate, domandate dei sussidi e troverete il mio Governo disposto ad accordarveli: è questa una strada che interessa di aprire prontamente.

Non vi pare, o signori, che dalla domanda fattami da quel magnanimo Re risulti chiaramente che nei Consigli che si dovettero necessariamente tenere in quei giorni intorno alle cose della guerra siasi riconosciuta l'importanza strategica di questa strada e riconosciuta quindi necessaria la sua pronta e definitiva sistemazione?

Ora, essendo le cose in questi termini, chi non si sarebbe aspettato di vedere questa strada classificata fra le strade reali dal Ministero stesso?

Ma quel che non ha fatto il Ministero, io voglio sperare che lo farà la Camera, e lo farà tanto più volentieri quando sappia che l'unico mezzo che resti per avere questa strada compiuta si è quello di classificarla fra le reali. Perchè le due provincie di Torino e d'Asti, alle quali spetterebbe il com-

pierta, non la compiranno mai più, perchè non hanno interesse di farlo.

Questa strada, di cui una gran parte nella provincia d'Asti è definitivamente compiuta ed un'altra prossima ad esserlo, per l'estensione di 50 chilometri circa, per congiungersi al ponte sul Po presso Chivasso deve attraversare una parte del territorio della provincia di Torino. Chi potrà credere che la provincia di Torino voglia assumersi il carico di questo tronco di strada, anche richiesta dalla provincia d'Asti, anche, se volete, sollecitata dal Governo? Essa risponderà sempre, e con ragione, che questa strada non le è in nessunissima maniera necessaria per comunicare direttamente colla provincia d'Asti.

E se per l'addietro poteva forse sperarsi che avesse acconsentito all'apertura di questo tronco di strada, il crederlo ora sarebbe follia, ora che in forza di questo stesso progetto di legge cade a suo carico la manutenzione di quattro nuove strade, quella cioè da Torino per Asti, da Torino per Cuneo, da Torino a Susa, da Torino a Novara.

Che cosa farà la provincia d'Asti?

Alla provincia d'Asti, per compiere la sua strada sino al confine della provincia di Torino, resta ancora da aprire un terzo tronco di strada, oltre ai cinquanta chilometri già aperti al transito, o prossimi ad esserlo, per cui è calcolata la spesa di altre 500,000 lire circa.

Quando questa provincia sappia che non potrà più congiungersi al ponte sul Po presso Chivasso (scopo che si ebbe in mira quando si è decretata l'apertura di questa strada), perchè sa di trovare chiuso il passaggio nella provincia di Torino, si guarderà bene dall'incominciare i lavori intorno a questo terzo tronco di strada, e si asterrà tanto più volentieri, in quanto che, oltre al risparmio che farebbe delle lire 500,000, avrebbe ancora colla strada condotta ed ultimata al punto in cui si trova presentemente, in vicinanza cioè di Cocconato, ultimo capoluogo di mandamento della provincia venendo verso Torino, provvisto al transito ed al commercio di tutti i suoi comuni, i quali hanno bisogno di servirsi di questa strada per comunicare col capoluogo della provincia.

Abbiamo adunque la certezza che dalle due provincie di Asti e di Torino non si porterà mai più a compimento questa strada. Quindi quella strada per la quale si vuole costruire il ponte sul Po a Chivasso, per la quale si sono spese oramai 700 e più mila lire (e non 400 mila, come disse ieri l'altro il signor ministro dei lavori pubblici), per la quale la provincia d'Asti contrasse un debito di 500,000 lire, che fu sussidiata dal Governo, come quella che doveva tenere aperte le comunicazioni tra la capitale ed Alessandria, questa strada, dico, finirà per essere una semplice strada mandamentale, se non verrà classificata fra le strade reali.

PRESIDENTE. Il deputato Menabrea ha la parola.

MENABREA. Je ne veux pas entrer dans la discussion stratégique qui a été soulevée à l'occasion de l'amendement proposé par MM. les députés Quaglia, Bairo et Crosa. Mais je crois que l'exécution de la route dont il s'agit est une conséquence nécessaire du pont de Chivasso que nous avons voté hier; car à ce pont il faut un aboutissant, et cet aboutissant c'est la route en question.

D'un autre côté, jetez les yeux sur la carte du Piémont, et vous verrez que de Chieri à Moncalvo il n'y a aucune route carrossable qui traverse la chaîne de collines.

Or, il est très-important, non-seulement sous le rapport militaire, mais encore sous le rapport économique, qu'il y ait une communication accessible aux voitures qui donnent la vie à ces localités.

Sous le point de vue militaire, je crois également que cette route a un grand intérêt.

En effet, comme le disait lui-même M. le ministre, Asti est considéré comme un grand dépôt en temps de guerre, surtout si l'ennemi vient du côté du Tésin. Or cette route serait la plus rapide communication entre ce centre, le pont de Chivasso et la ligne de défense formée par la Dora Baltea.

Cette considération doit faire sentir la nécessité, sous le rapport militaire, d'une route directe, carrossable, qui unisse Asti et Chivasso à travers la ligne de collines.

Or, la province d'Asti est-elle à même d'exécuter cette route? Je ne le crois pas, à cause des difficultés que présente le terrain.

Je pense par conséquent qu'il conviendrait que le Gouvernement vint en aide de cette province, afin que la route pût être exécutée. Une fois qu'elle serait construite, l'entretien serait à la charge de la province.

Mais il me semble qu'on fait des objections à cette idée : cela me prouve une chose, c'est que la loi que nous discutons est incomplète, qu'elle ne pourvoit pas à tous les cas et qu'elle doit être considérée comme provisoire.

En effet, il y a des routes qui, sous le rapport de leur usage habituel, n'ont d'importance que pour une province; mais il est essentiel de les avoir ouvertes, pour des éventualités éloignées, telles que celle d'une guerre, et qui dans ces circonstances sont indispensables. Or si les provinces n'ont pas des ressources suffisantes pour ouvrir de telles routes, l'Etat doit en prendre la construction en tout ou en partie à sa charge.

Je crois que notre système actuel de législation sur les routes ne donne pas au Gouvernement des moyens assez larges de pourvoir à ces éventualités. Ou les routes sont royales, et dans ce cas elle doivent être entièrement à la charge du Gouvernement, soit pour leur construction, soit pour leur entretien; ou elles sont provinciales, et alors elles sont entièrement à la charge des provinces, sauf cependant quelques rares subsides souvent insuffisants lorsque les constructions sont dispendieuses.

Je crois donc qu'il serait nécessaire de faire quelque chose pour la route dont il s'agit, et en faveur de laquelle il y a des motifs exceptionnels.

Je ne puis en ce moment formuler aucune proposition spéciale à cet égard; il faudrait y penser un peu, vu qu'elle devrait être coordonnée avec les autres parties de la loi. Mais je crois qu'il est nécessaire que le Gouvernement encourage la construction de cette route; une fois qu'elle sera exécutée, l'entretien devrait être à la charge de la province.

Par conséquent j'appuierai toute nouvelle proposition qui serait faite dans le sens de ce que je viens de dire; et dans le cas où il ne serait rien proposé de nouveau, je voterai avec les honorables députés qui demandent que l'on comprenne dans le nombre des routes nationales la route directe d'Asti au pont de Chivasso.

CAVOUR, *président du Consiglio, ministro degli affari esteri e reggente il Ministero delle finanze.* L'onorevole Depretis è venuto in appoggio alla proposta Bairo e Quaglia, facendovi un quadro della condizione poco florida del bilancio provinciale di Asti. Io non nego che in quella provincia l'imposta prediale sia alquanto elevata, ma essa è altresì una delle più floride dello Stato, del che abbiamo evidente prova in ciò che è una di quelle nelle quali le tasse si pagano meglio e la tesoreria è più copiosamente fornita.

Infatti, se si tien conto del prezzo dei terreni e del movimento economico, si deve dire con ragione essere quella pro-

vincia in molto florida condizione. Anche sotto il rispetto delle strade provinciali essa è pure in condizioni buonissime; mentre si trova congiunta alla provincia d'Acqui, mediante la strada di Costigliole, a quella d'Alba mercè l'ottima strada di S. Damiano, alla provincia di Casale mercè due ottime strade, non so se entrambe provinciali, ma una certamente provinciale, l'altra consortile e in condizione tale da poter gareggiare colle migliori provinciali. Finalmente a compiere tutto un sistema stradale perfetto, non mancano più che pochi chilometri fra Monale e Cocconato.

Vi pare adunque che meriti di eccitare tanta sollecitudine e compassione una provincia, la quale possiede un sistema stradale a cui non mancano per essere perfetto che 15 o 16 chilometri? Ma, se tale è lo stato della provincia d'Asti, che cosa diremo di quella di San Remo, la quale, come taluno faceva osservare, se si eccettua la via della Cornice, non ha un palmo di strada provinciale? Che cosa diremo della provincia di Bobbio, la quale non ha nessun tratto di strada carreggiabile?

Invece, lo ripeto, la provincia di Asti è quella che, dopo Casale, ha il sistema stradale più perfetto; ma sia pure che il bilancio della provincia d'Asti, a cagione delle opere che vennero dalla medesima compiute con commendevole zelo, sia un po' aggravato; nulladimeno chi ne conosce alquanto la condizione non rivocherà in dubbio che essa può benissimo per ispese locali stanziare una somma di lire 170,000.

Io non contendo che quella strada meriti di essere favorita e soccorsa dal Governo, il quale ha provato col fatto che divideva questa opinione, accordando alla medesima, in proporzione, una maggior copia di sussidio. Or bene, ciò che accadde per l'addietro avverrà ancora pel futuro, imperocchè io penso che il ministro dei lavori pubblici, eccitato dal mio collega il ministro della guerra, continuerà nell'accordare larghi sussidi alla strada di cui si discorre, mercè i quali potrà portarsi a compimento.

Nè mi muove il timore che questa non sia condotta a fine, perchè stimo che la provincia d'Asti sia abbastanza animata dal principio di giustizia per non negare a Cocconato ed ai paesi vicini, i quali hanno contribuito a tutte le spese provinciali, il proseguimento di un tronco che torna loro di sì grande vantaggio.

Nè certamente la provincia di Torino si rifiuterà, almeno non lo credo, a compiere quest'opera: la provincia di Torino, se fosse considerata in modo isolato, ha fatto tutte le sue strade provinciali. Salvo che voglia andare nella valle di Lanzo o di Viù, io non so quale nuova strada provinciale possa intraprendere. Tutta la sua rete è compiuta, salvo quel piccolo tronco che riunirebbe l'oltre Po settentrionale colla provincia d'Asti.

Non posso credere che la provincia di Torino, la quale ha portato a compimento tutte le sue opere, vorrà negare a quella parte della provincia una giusta soddisfazione, tanto più quando sarà certa di poter fare assegno sui sussidi del Governo.

Per tutti questi motivi, o signori, sono di parere che non si debba accettare la proposta degli onorevoli deputati Bairo, Quaglia e Crosa.

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta dei deputati Quaglia, Bairo e Crosa, così concepita:

« 1° La strada da Asti al confine svizzero per Montechiaro e Chivasso. »

(Dopo prova e controprova, la Camera rigetta.)

Ora viene l'emendamento proposto dai deputati Farina P., Correnti, Pietro Mazza, Bersezio, Cavalli, Brignone, Bolmida, Valvassori, Berti, Martelli, Saracco, Berruti, Da-

ziani, Baino, Niccolini, Casanova, Cornero, Melegari, Moia, Genina, Bezzi, Di Revel, Mellana, Lanza, Minoglio, Bottone, Crosa, Quaglia, Borella, Cantara, Pallavicini Giorgio.

« N° 7° La strada militare che, partendo da Torino, discorrendo alla destra del Po e passando per Valenza, tende al confine Piacentino. »

Il deputato Lanza ha facoltà di parlare per lo svolgimento di questa proposta.

LANZA. Il numero stesso dei deputati che si sono spontaneamente sottoscritti a questa proposta mi pare che sia sufficiente indizio per dimostrare che essa non è unicamente suggerita da un interesse locale, ma che invece si sono riconosciuti dei vantaggi che influiscono sullo Stato. Il rapporto poi, sotto il quale questa strada deve essere considerata particolarmente, è appunto nei caratteri strategici che essa mantiene. Se questi caratteri fossero dubbii, io non mi assumerei certo, estraneo qual sono a questa scienza difficilissima, di volerli provare, ma siccome possono comparire facilmente alla mente di tutti, credo non sarà difficile il mio asserto.

Questa strada è conosciuta da tutti sotto il nome di strada militare, perchè, quando venne ordinato questo progetto, fu appunto dichiarata tale, e ne fu il progetto appunto concepito per l'interesse suo militare. Credo che questa strada sia stata decretata ancora dal Governo francese prima del 1800.

Se ne sono cominciati i lavori, e poi vennero interrotti dalle circostanze straordinarie di quei tempi, e poi cambiamenti di Governo succeduti. La provincia di Casale, la quale particolarmente concorse per ultimare questa strada, ne fu come costretta onde avere una comunicazione sicura colla capitale, stantechè sulla sua strada, posta a sinistra del Po, di quando in quando il passaggio veniva interrotto pei molti corsi di fiumi e torrenti che vi sono, e particolarmente perchè non tutti questi torrenti avevano e non hanno tuttora un ponte stabile. Varie sono le provincie le quali concorrono alla manutenzione di questa strada; la provincia di Torino, quella d'Asti, quella di Casale, e, qualora questa strada fosse spinta sino a Stradella, dovrebbero anche concorrere le provincie di Alessandria e di Voghera.

Signori, basta gittar gli occhi sulla carta geografica per riconoscere l'importanza militare di questa strada. Essa percorre la destra del Po, allontanandosi ben poco dalla spiaggia del fiume, ed essendo quasi su tutta la sua lunghezza coperta da quella catena di colline, le quali sovrastano immediatamente al Po; essa apre un varco facile frammezzo a queste colline, sia dirimpetto a Chivasso, sia a Pontestura, sia a Casale, sia a Valenza, per cui, mentre un esercito si troverebbe riparato dietro a questi colli, potrebbe con facilità e con masse compatte sboccare sulla sinistra del Po medesimo, ed attaccare improvvisamente il nemico che occupasse la sponda sinistra, o che minacciasse d'inoltrarsi verso la capitale dello Stato.

Inoltre, siccome questa strada percorre parallelamente allo stesso fiume, riceve come altrettanti confluenti le strade che percorrono le valli dell'Astigiana e del Monferrato che sono perpendicolari al Po, e quindi a quella strada per cui sboccano sopra la medesima, denominata militare, la strada che da Asti per Moncalvo si dirige a Casale, la strada che da Asti per Montemagno volge egualmente a Casale, e verrebbe pure su di essa a finire la strada di cui si tenne testè discorso, cioè quella la quale, partendo pure da Asti e passando per Cocconato, verrebbe a sboccare dirimpetto a Chivasso.

Dunque ben si vede che la strada militare di cui si tratta è l'arteria principale, la quale deve raccogliere tanto i viaggia-

tori che le truppe, le quali da Torino, oppure da Asti per la destra del Po discendessero verso Casale e Valenza.

Se per conseguenza fu riconosciuto un tal quale carattere strategico alla strada da Asti a Cocconato di cui si è ragionato testè, io credo che si deve riconoscere per motivi assai più evidenti a questa di cui ora ragiono. Voi sapete che furono costrutte delle fortificazioni di qualche importanza a Casale: ora qual è la strada la quale si dirige in modo più pronto su Casale? È questa, la quale non solo riceve le truppe che percorrono tutta intera questa strada, ma raccoglie quelle che provenissero dalle varie strade di Asti, come anche per quelle di Alessandria; ed inoltre, avanzandosi verso Valenza, mette in relazione immediata i due punti militari di Casale e di Valenza; conduce a poca distanza da Bassignana, dov'è il confluente del Tanaro col Po, posizione riconosciuta da tutti gli uomini eminenti nell'arte militare eminentemente strategica nella difesa del nostro paese, posizione fortissima per difendere lo Stato.

Giunti a questo punto, se noi la consideriamo dirimpetto alla frontiera, vediamo che si trova a pochissima distanza tanto da Pavia, per mezzo della strada di Torre Berretti, quanto da Piacenza per mezzo della strada di Voghera e Stradella, e dico anche da Vigevano per la via di Mortara, e notino bene che per le truppe, che volessero dirigersi verso quelle frontiere, la strada più sicura e più breve sarebbe certamente questa.

Io non aggiungerò ulteriori considerazioni per provare i suoi caratteri militari: io domando solo a tutti i distinti militari che siedono in questa Camera se un solo di loro può contestare che questa strada non abbia tutti i caratteri militari che io venni testè accennando. Io sono persuaso che tutti sono del mio avviso, e se avessero a prendere la parola, potrebbero agevolmente provare colle loro tecniche cognizioni che veramente non vi è strada nel centro dello Stato la quale abbia maggiore importanza militare per la difesa della nostra frontiera del levante, giacchè è naturale che, dovendosi il nostro Stato difendere da un'aggressione, l'unica linea difensiva che abbia verso l'est è quella del Po e del Tanaro.

Se dunque questa strada ha in modo evidente i caratteri di strada militare, non domando altro alla Camera, se non che voglia dichiarare applicato il regolamento del 1817 sui ponti e strade, il quale a questo riguardo parla così chiaramente che non può dar luogo ad equivoco.

L'articolo primo di esso, chè tanto dal signor ministro dei lavori pubblici quanto dalla Commissione si dichiarò che il regolamento organico del 1817 deve essere rispettato, che la legge attuale non può essere altro che uno sviluppo del medesimo, che non si deroga punto a nessuna disposizione fondamentale di essa. Ebbene, quel regolamento, al paragrafo terzo dell'articolo primo, statuisce che fra le strade reali si devono considerare quelle *le quali interessano lo Stato rispetto alle relazioni militari*. E per me dichiaro che il potere esecutivo poteva con un semplice decreto classificare questa strada fra le reali, e che certamente non poteva sorgere alcuna contestazione da parte del potere legislativo per incolpare il Ministero di avere arbitrariamente invaso il campo legislativo: tanto la cosa è chiara! E questa interpretazione fu data parecchie volte dal Consiglio provinciale di Casale, come dal Consiglio divisionale di Vercelli, a cui appartiene quella provincia; e da tutti i ministri che si sono succeduti si è sempre detto che si attendeva ad una riforma organica della categoria delle strade reali per poterla contemplare.

Ora io domando se, presentatasi quest'occasione, si possa in modo legittimo la medesima escludere.

Per un altro riguardo ancora io difendo questa strada, e sostengo che deve essere collocata fra le reali. Lo scopo della legge che vi è presentata tende particolarmente ad ottenere due risultati: il primo di ampliare la categoria delle strade reali, cercando di raccogliere quelle le quali vengono dimenticate nel regolamento del 1817, oppure che lo sviluppo di nuovi interessi commerciali, di nuove relazioni coll'estero dimostraron utili. A questo riguardo, sotto i rapporti militari, la strada, di cui io ora prendo la difesa, dovrebbe già essere evidentemente contemplata. Ma un altro fine che si propone la legge è quello di procurare a tutte le provincie un tal quale compenso per i sacrifici che hanno fatto a prodi altre provincie, cioè un compenso per l'apertura delle strade ferrate a conto del Governo, ed anche per quelle di strade reali. Ora la provincia di Casale si trova precisamente nel caso di non aver nemmeno un centimetro di strada reale; tutte le strade di primo ordine sono provinciali, cosicchè il suo bilancio è enormemente oberato da queste spese.

Mostrerò alla Camera che le spese ordinarie di manutenzione delle strade provinciali aggiunte alle spese di amministrazione sorpassano i due quinti dell'imposta principale, cioè superano il *maximum* d'imposta provinciale; ognuno sa che le provincie possono per le spese divisionali imporsi al *maximum* dei due quinti dell'imposta principale. Or bene risulta che il *maximum* dell'imposta provinciale di Casale ascende a 148,000 lire, e l'ammontare delle spese annuali, che deve sopportare di amministrazione e di manutenzione delle strade, supera d'assai quella somma: ed in vero le spese di amministrazione provinciale richiedono lire 45,999; le spese stradali ordinarie sono di 92,000, quindi occorrono circa 30,000 lire di spese annue per la riparazione degli argini sul Po, le cui fiumane, come tutti sanno, recano infiniti danni ai mandamenti che si trovano lungo le sue infide sponde. E qui di passaggio dirò che una parte di questi mandamenti soffrono una corrosione continua per opere costrutte a difesa del ponte di Valenza dallo stesso Governo, dimodochè anche sotto questo riguardo il Governo non deve contestare alla provincia di Casale lo sgravio che si chiede, il che d'altronde le è dovuto in linea di giustizia e di equità.

Dunque riassumendo tutte le spese ordinarie per manutenzioni stradali, per manutenzioni di argini e per ispezie amministrative, salgono a 168,000 lire, mentre l'attivo dell'imposta provinciale non è che di 148,000 lire, quindi questa provincia si trova annualmente allo scoperto per 20,000 lire, e non risparmia mai un centesimo per poter imprendere nuovi lavori stradali. Diffatti che cosa ha dovuto fare per ultimare la strada di Valenza, che costa circa 200,000 lire? Ha dovuto fare un prestito alla Cassa dei depositi; cosicchè, se non può venire esonerata dalla manutenzione di una porzione delle sue strade provinciali, è obbligata di chiedere un aumento considerevole della sua imposta ordinaria, del resto si troverà sempre sul falso, dovrà continuamente contrarre degli prestiti per saldare le sue spese ordinarie.

Queste cifre sono tolte dall'ultimo bilancio del 1855, dimodochè si possono considerare come assolutamente ufficiali.

D'altronde mi sia permesso ancora di fare un'altra considerazione, la quale maggiormente conferma il debito che ha il Governo di esonerare la provincia di Casale di una parte della sua spesa, ed è che, mentre la provincia di Casale non ha mai avuto nè pel passato nè pel presente un obolo dal Governo; mentre non si conta nella provincia di Casale un solo edificio che valga 5000 lire, costruito dal Governo, è concorsa invece per qualche cosa a giovare al Governo medesimo,

particolarmente colla costruzione che si sta ora praticando della strada ferrata.

È immancabile che, se non si costruisse una strada ferrata che mettesse in comunicazione Valenza con Alessandria, o tosto o tardi il Governo la dovrebbe fare a sue proprie spese. Inoltre si costruisce un ponte sul Po, vicino alle fortificazioni di Casale, poichè bisogna che la Camera sappia che a Casale si è fatta una testa di ponte, ma che non vi è il ponte; come a Valenza vi è il ponte, ma non la testa di ponte; dunque è indispensabile questo ponte per mettere in correlazione le opere di difesa del Po alla sinistra con quelle della destra; questo ponte è costruito per opera della società della strada ferrata da Vercelli a Valenza per Casale col concorso della provincia e del municipio di Casale. E non si dica che vi sia tutto il suo interesse, poichè conviene por mente che la società non è libera nell'eseguire le opere a norma del sistema economico che più converrebbe alla società medesima, inquantochè è sempre presente il Genio militare, il quale, per le esigenze del Ministero della guerra, impone di tracciare la ferrovia con giri e rigiri sugli spalti dei forti, di fabbricare il ponte ad una determinata altezza da potere essere dominato dalle batterie e di munirlo di quelle arginature che crede necessarie per le esigenze delle fortificazioni; dimodochè la sola costruzione del ponte sul Po, onde aderire alle esigenze del Ministero della guerra, verrà poco presso a costare almeno 200,000 lire di più alla società.

Ora domando io se dal complesso di queste circostanze non si deve alla provincia di Casale concedere quegli stessi compensi che sono accordati alle altre provincie. Riepilogando, dirò avantitutto che la strada la quale da Torino tende a Casale sulla destra del Po, avendo caratteri militari importantissimi, questi bastano per farla dichiarare reale in forza di una legge esistente ed a seconda di quella stessa che ora discutiamo; ma non devonsi neppure perdere di vista le circostanze particolari in cui si trova la provincia di Casale rispetto al Governo.

Qui pure, onde prevenire un'obbiezione, dirò che, quantunque l'emendamento sia presentato in modo da far capire che questa strada si dovrebbe estendere sino al confine Piacentino, però questa non è l'intenzione dei primi proponenti: la loro intenzione è di farla dichiarare reale unicamente da Torino a Casale. E perchè? Per uniformarsi appunto al disposto della legge presentata, stante che da Casale a Valenza si cominciano già le opere di costruzione di una strada ferrata, quindi questo tronco di strada, percorrendo parallelamente alla strada ferrata, non sarebbe il caso di dichiararlo reale; l'unico tronco che si vorrebbe dichiarato reale è quello da Torino a Casale, che è della lunghezza di 70 chilometri circa, di cui 25 o 30 percorrono il territorio della provincia di Torino, 7 od 8 quella d'Asti, ed il rimanente la provincia di Casale.

Mi pare pertanto che, se non si vuole commettere un'assoluta ingiustizia, non si possa negare alla provincia di Casale di dichiarare reale questa strada.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri e reggente il Ministero delle finanze. Non mi dissimulo che, sorgendo a combattere una proposta presentata da così gran numero di deputati, e sostenuta da membri influenti della Camera che appartengono a diversi lati, c'è molto pericolo di essere pienamente sconfitto. Tuttavolta sono così convinto del poco fondamento della proposta in questione, che risolutamente affronto il pericolo, e scendo nella lizza.

Quando, poco fa, mi opponeva agli onorevoli deputati della provincia d'Asti, diceva che la strada da essi propugnata non

aveva quei caratteri di utilità generale che essi sostenevano; ma, siccome si trattava di una strada ancora da farsi, non poteva appoggiarmi che sopra ipotesi. Qui invece, o signori, l'assunto mio è molto più facile. Per dimostrarvi che questa strada non ha nessun carattere di utilità generale mi basterà accennare ai fatti che ora si verificano.

Questi fatti dimostrano che la strada da Torino a Casale non solo non serve alle località che non traversa, ma neppure ai punti estremi della linea, ed anzi nemmeno alle comunicazioni intermedie.

Ora che non è ancora aperta la ferrovia di Novara, la quale, secondo la promessa dell'onorevole Pernati, sarà aperta fra pochi giorni (*Harità*), quando l'onorevole preopinante, e i suoi colleghi da Casale vengono a Torino o viceversa, credete voi che si valgano di questa strada che ora vogliono far dichiarare nazionale? No, vanno a fare il giro per Alessandria, o per Felizzano...

LANZA. Perdoni, questa non è la questione. Nessuno ha parlato di importanza commerciale, perchè da questo lato non si può difendere. Ma è sotto il rapporto militare che si propone la classificazione di questa strada fra le reali. Il signor ministro porti la questione su questo terreno, e allora si discuterà.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri e reggente il Ministero delle finanze. Aspetti, farò della strategia fra un momento.

Debbo cominciare a chiarire che questa strada, economicamente parlando, ha un interesse di lieve momento. Osservai poc'anzi che ora serve nemmeno alla comunicazione dei punti estremi, ma solo ristrettamente a quella dei punti intermedi.

Certamente ora coloro che vengono da Pontestura a Torino si valgono di questa strada, ma tosto che verrà aperta la ferrovia di Novara, la massima parte di quella popolazione non si servirà più di quella strada su cui sorgerà l'erba. Quando sarà posta in esercizio la ferrovia di Novara, l'onorevole deputato Bezzi, il quale ha una villeggiatura vicino a quella strada, invece di passare per questa, transiterà il Po, ed andrà a Crescentino, perchè vi si recherà in un'ora, e da questo paese a Saluggia in tre quarti d'ora, ed in eguale intervallo di tempo da Saluggia a Torino, laddove impiegherebbe sei ore, valendosi dell'altra strada.

Notisi poi che la medesima, sino ad un certo punto è parallela alla ferrovia da Torino a Novara. Da Torino a Chivasso vi è parallelismo assoluto; le due linee sono divise dal fiume Po, ma sono parallele da Chivasso sino a Saluggia da un lato, e dall'altro sino a Verrua; l'angolo che esse fanno è molto acuto, e quindi si avvicina assai al parallelismo. Questo cessa, è vero, da Saluggia a Vercelli da un lato, e da Verrua a Casale dall'altro, ma per quasi i due terzi della strada vi è parallelismo assoluto.

Dunque anche da questo lato siffatta strada non potrebbe essere dichiarata reale, senza andare contro il principio stabilito dalla presente legge, poichè sarebbe un dichiarare reale una strada parallela ad una strada ferrata.

Ma l'onorevole deputato Lanza ammette tutte queste cose. Forse non ammetterà che l'erba dovrà crescere su questa strada; ma confessa che, aperta la ferrovia di Novara, il transito su di essa si ridurrà a pochissima cosa, e si restringe alle considerazioni militari.

Io accetto a questo riguardo la teoria del generale Quaglia, che non è stata contestata. Ammetto il quadrilatero, ed Asti per centro di esso e per piazza di deposito. Ora, dietro questa teoria, quali sono le comunicazioni cui importa provve-

dere? Sono specialmente le comunicazioni della piazza di deposito colle estremità.

Dal lato strategico le strade che vanno dal centro alla periferia sono molto più importanti di quelle che corrono lungo la periferia.

Quindi, io ripeto (lasciamo stare la parola, perchè, quando questa strada fu chiamata militare, non si era ancora fortificato Casale, e veniamo ai fatti), hanno un carattere molto più strategico le strade che dalla piazza di deposito vanno alla periferia, che non quelle che corrono lungo la periferia. Epperò è molto più strategica la strada da Casale ad Asti che non quella da Casale a Chivasso; e se si volesse (io non sono di quell'avviso) assolutamente sacrificare qualche cosa alla scienza della strategia, si dichiarasse nazionale la strada di Moncalvo per Asti, ma non quella che corre alla periferia del quadrilatero di difesa.

Eliminata così la questione militare, mi rimane l'ultima questione della giustizia.

Si dice che la provincia di Casale non ha partecipato al beneficio delle strade reali nè delle ferrovie.

Ma allora, signori, se bisogna che tutte le provincie partecipino in proporzione del concorso che prestano nelle spese che fa lo Stato, si entrerebbe in una via dalla quale non vi sarebbe mezzo di uscire, senza rovinare assolutamente la pubblica finanza.

LANZA. Domando la parola.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri e reggente il Ministero delle finanze. Lo Stato, se non ha speso a Casale per fare strade, ha speso però per fare delle fortificazioni; ha speso in questi ultimi anni parecchi milioni che hanno giovato non poco a spandere capitali in quella provincia. D'altronde, questa essendo unita alla divisione di Vercelli, ha goduto del beneficio delle spese che lo Stato ha fatto per procurare alla provincia vercellese, prima una strada reale, ed ora una strada ferrata.

E qui ripeterò quanto dissi rispetto alla provincia di Asti. La provincia di Casale è una delle provincie che si trovano nelle migliori condizioni, sia perchè il suo suolo è molto produttivo, come perchè la sua popolazione è molto laboriosa ed attiva, chè, per renderle giustizia, vi sono pochi agricoltori più dediti al lavoro degli abitanti della provincia di Casale, e finalmente perchè è stata meno infelice delle altre, ed ha avuto relativamente meno cattivi raccolti tanto in cereali quanto in vino.

Per tutti questi motivi, non credo che la provincia di Casale sia in cattive condizioni. Rispetto poi al sistema stradale (sia detto ad onore della provincia di Casale), io credo che essa sia la prima dello Stato, che non ve ne sia altra che possa vantare un così compiuto sistema di rete provinciale; e colgo con piacere questa occasione per tributare i miei complimenti agli onorevoli rappresentanti di questa provincia.

Io credo che, se avessimo fondi, dovremmo riservarli più per promuovere cose da farsi, che non per premiare le fatte. Se si trattasse di dare un premio alla provincia che ha promosso più alacramente il compimento della rete stradale provinciale, io volentieri lo deferirei alla provincia di Casale.

Diamo per ora a questa provincia una medaglia; col tempo le daremo anche dei sussidi.

Signori, voi avete negato di venire in soccorso alla povera provincia d'Alba, la quale sicuramente rispetto a quella di Casale, si trova in condizioni dolorosissime, ed io stesso sono stato condannato a dover combattere una strada che stava molto a cuore a quella provincia di cui conosceva la triste condizione; ma vorrete voi accordare al ricco Monferrato

quanto avete negato alla povera Alba? Io credo che questa sarebbe una vera ingiustizia, e quindi confido che non vorrete accogliere la proposta che viene fatta da alcuni vostri colleghi.

MELLANA. Prima di entrare nell'argomento, mi permetta la Camera che, come deputato qui inviato dalla città di Casale, faccia una breve risposta all'onorevole presidente del Consiglio.

Il signor conte di Cavour è così geloso della sua fama di economista e statista, che credo dia a quella più importanza che a quella d'uomo di Stato. Quindi sul labbro di un economista non può suonare che quale un'irrisione od un sarcasmo contro la mia terra natale la strana sua osservazione, doversi cioè considerare quale un beneficio o mezzo di ricchezza il nobile patriottico sacrificio che essa sopporta nel vedersi cinta, in pro della salute dello Stato, di fortificazioni. Un economista che non teme di dire in pieno Parlamento che le spese per fortificazioni sono opere produttive, e che dev'essere negare ad una provincia opere altamente produttive, quali sono le strade, per ciò solo che in quella provincia si è condannato il capoluogo ai danni, agli incomodi e forse ai disastri di città murata, a me pare cosa talmente strana, per cui sono autorizzato a dedurre questa conseguenza che il presidente del Consiglio o intende disdire a tutti i suoi antecedenti di chiaro economista, od ha voluto scientemente gettare un amaro sarcasmo contro una benemerita città. (*Movimenti*)

In verità, io sono di ciò altamente stupito, massime se penso che è egli stesso che ha presentato la legge per quelle fortificazioni alla sanzione del Parlamento: e la presentava certo non come un beneficio per Casale, ma pel supremo bisogno della salute dello Stato.

Esso ha presentato quella legge quale un sacrificio di quella città richiesto dalla difesa dello Stato, e specialmente della capitale, da un colpo di mano; se la avesse proposta per un altro principio, avrebbe fallito altamente alla sua missione, avrebbe meritato di essere posto in accusa!

Fatta questa digressione, entro nell'argomento e principierò dal fare la storia di questa strada; storia che credo la ignori il signor ministro. Questa strada fu iniziata prima della grande rivoluzione francese, quando i dominatori del Piemonte, non temendo ancora il soffio di libertà che quella aveva scatenato, seguivano una buona politica, una politica nazionale, ed, avendo l'occhio rivolto contro l'austriaca dominazione, ritenevano che quella strada che scorre alla destra del Po, doveva considerarsi altamente militare. Venne la dominazione francese, la quale, non ritenendo che come provincia di frontiera il Piemonte, aveva tutt'altro pensiero, e dimenticava questa strada.

Ritornati nel 1814 i reali di Savoia, posti sotto l'arrogante pretensione austriaca, dovettero erigere baluardi contro la Francia, e dimenticarono pure questa strada, forse per non mettersi in collisione colla politica austriaca, ma ciò nullameno, tanto era l'interesse militare che si ravvisava in questa strada, che si procurò che la compiessero le provincie; in tal modo non si comprometteva il Governo, ma intanto la strada si compieva. Ora che, inalberato il tricolore vessillo, la nostra politica è dichiarata apertamente italiana al cospetto di tutta Europa, come potremo noi disconoscere i caratteri strategici di questa strada?

Fatto questo cenno storico, mi permetta l'onorevole signor ministro di dirgli che io desidererei che, in questa questione, si mettesse un momento d'accordo col suo onorevole collega...

CAVOUR, presidente del Consiglio dei ministri, ministro degli affari esteri e reggente il Ministero delle finanze. Quale?

MELLANA...Paleocapa. In quanto al ministro della guerra, se farà d'uopo, io chiederò il suo intervento, e non dubito del di lui appoggio in una questione così vitale nell'interesse della difesa dello Stato.

Nè creda il signor conte di Cavour che io sia mosso da pensiero di lucro provinciale nell'appoggiare questa proposta; ma vi sono particolarmente spinto da quel sentimento che mi ha fatto sacrificare la mia terra natale, votando le fortificazioni di Casale. Io credo che si sia travisata la vera ragione per cui questa strada è militare, quando si parlò di quadrilateri, di periferie e cose simili, di trasporto di truppe e di munizioni. Altra è la ragione per cui questa strada ha il carattere di strategica.

Avvi alcuno in questa Camera che possa negare che il Po non sia la prima e principale linea di difesa, ove innanzi ad un nemico vincitore, si dovesse abbandonare la valle del Po? Quelli che negano questo non dovevano votare ieri il ponte di Chivasso, non votare le fortificazioni di Casale, non voteranno quelle di Valenza, quando saranno richieste dal signor ministro della guerra, come già lo enunciava alla Camera.

CAVALLI. Domando la parola.

MELLANA. Ma, io dico, come potrete difendere un fiume, quando l'altra parte opposta è occupata dal nemico, se non avete, vicino alla riva stessa che difendete, una strada sulla quale poter manovrare comodamente? Qui non è il caso di trasporti di truppe o di munizioni in tempo di pace; sotto a questo titolo di strade che servono ai trasporti da fortezza a fortezza, la provincia di Casale potrebbe reclamare, quali strade militari, le due strade da Asti a Casale, quella da Alessandria a Casale; ma questo non ho domandato appunto per uniformarmi al principio che il Ministero, nella sua relazione così studiata, ha dichiarato altamente quali requisiti debbonsi considerare perchè tali strade cadano a carico dello Stato, in forza dell'editto del 1817. Ecco come si esprime la relazione:

« Forse perchè nel regolamento del 1817 sono registrate quelle che interessano lo Stato rispetto alle relazioni militari; ma questa condizione non è abbastanza adempiuta dalla sola condizione che in prossimità di essa si trova una ferrovia.

« La disposizione della legge si riferisce evidentemente alle strade strategiche, cioè a quelle che interessano altamente la difesa dello Stato, facilitando l'attuazione di un ben ordinato piano di guerra. »

Domando se un bene ordinato piano di guerra possa stabilirsi in Piemonte, se si lascia che la destra del Po sia senza una strada. Se io non fossi preoccupato da quest'idea nazionale, dovrei, come rappresentante di Casale, accettare subito l'offerta che fa il signor ministro, dicendo alla Camera che, se essa vuol tener conto delle strade strategiche, deve dichiarare nazionale la strada da Asti a Casale anzichè quella da Torino a Casale; giacchè vi è maggior numero di chilometri percorsi sul terreno della provincia di Casale dalla strada che va da Asti a Casale, che non dalla strada che viene a Torino. Poi in quella d'Asti vi sono varie opere di grave importanza che bisogna fare, quale sarebbe, per esempio, la modificazione della salita di Moncalvo. Si esonererebbe dunque la provincia di metà della spesa ove si accettasse la proposta del signor ministro.

Ora mi occorre di ribattere alcune osservazioni fatte dall'onorevole presidente del Consiglio. Egli ha preso questo stratagemma: si è fitto in capo (non so con qual beneficio pel sistema rappresentativo) che il paese deve sapere che, se una

proposta non viene dal Governo, ben difficilmente può essere accolta; quindi, dopo votate le proposte sue, si serve delle ragioni che militavano in favore delle proposte che ha combattute, per combattere altre proposte; diniega i più sentiti interessi, i più giusti diritti di una provincia, e poco dopo... (e qui vorrei citare un esempio non troppo parlamentare, ma me ne asterrò; dirò solo: uccide, poi rimpiange) (*Ilarità*)

CAVOUR, presidente del Consiglio dei ministri, ministro degli affari esteri e reggente il Ministero delle finanze. Il cocodrillo. (*Viva ilarità*)

MELLANA. Lo ha detto. Di questo piano di campagna del signor ministro la Camera deve omai essersene avveduta. Ieri ha combattuto la proposta dei deputati della provincia d'Alba, oggi è commosso fino alle lagrime per la triste condizione di quella provincia, ma solo per valersene a danno dei giusti diritti di altre provincie. Qual parallelo può mai stabilirsi fra la nostra proposta appoggiata ad una legge esistente, ed una proposta che io ho votata, ma che non poteva sicuramente sostenersi, vale a dire la proposta dell'onorevole mio amico Sineo, nella quale si trattava di dichiarare nazionali due strade parallele ed in una stessa provincia? D'altronde sarebbe meno grave il destino di quella che della mia provincia. In quella, quando lo Stato è intervenuto a mutare la condizione di una di quelle due strade, dichiarandola reale, l'altra, la di cui condizione non venne cangiata, ne sentirà un vantaggio, perchè, esonerando una provincia da una parte della spesa, si potrà il risparmio portare sull'altra; quindi non sta il paragone.

Seguendo questo costume, il signor presidente del Consiglio poc'anzi combattè la proposta degli Astigiani; ora dei reclami di quelli se ne fa un'arma contro di noi.

Diceva anche che la provincia d'Asti poteva sopportare una maggiore gravanza perchè il suo suolo è fertile, perchè i suoi coltivatori sono tenaci (*Ilarità e rumori*), perchè i raccolti in questi due ultimi anni hanno dato cospicui lucri. (*Interruzione*) Io non comprendo il motivo di questa interruzione.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri e reggente il Ministero delle finanze. È l'aggettivo tenace che ha fatto ridere, io non l'ho applicato ai cittadini di quella provincia.

MELLANA. È vero, io ho regalato ai miei compaesani, ma a titolo di giusto encomio; la tenacità nel lavoro onora una popolazione, quindi, compartendolo io agli abitanti della vicina Asti, deve tornar loro gradita la giusta lode. (*Bene! dalla sinistra*)

Il signor ministro, quale amatore di statistiche, se avesse avuto presente che l'imposta che si paga nella provincia di Asti ammonta al 13 per cento, compresa l'imposta comunale, provinciale e nazionale, e che queste tre imposte riunite ascendono in quella di Casale al 20 per cento, cioè in modo più gravoso che in tutte le altre provincie dello Stato, avrebbe facilmente compreso che quel soprappiù che egli diceva potersi imporre alla provincia d'Asti, non si potrebbe più imporlo alla provincia di Casale. D'altronde i cittadini già si lamentano della gravanza delle imposte.

Sappia di più il signor ministro che, mentre a Torino si lagnano perchè l'imposta comunale sui fabbricati si è portata al 15 per cento su quella governativa, sappia, dico, che in una gran parte dei comuni della provincia di Casale le imposte comunali sono stabilite, non al 15 per cento, ma al cento per cento, anzi in alcuni comuni, chi paga cento d'imposta regia, paga il 150 d'imposta comunale; e noti di più, come poco anzi facevo osservare, che nella nostra provincia l'imposta dello Stato è più alta che in tutte le altre provincie.

Che giova poi quel continuo ripetere: quella provincia è molta ricca? Vi sono in alcune provincie più che in altre ricchi proprietari: colpite la rendita ed allora troverete l'equa ripartizione. Ma perchè vi è un ricco proprietario, colpire ingiustamente i cento piccoli proprietari è ingiusto.

D'altronde l'imposta provinciale è stabilita dalla legge. Mi si dia il diritto d'imporre sulla rendita un'imposta progressiva, allora si colpiranno questi ricchi, e la provincia di Casale, ed anche quella di Vercelli (lo sa il conte Cavour), troveranno modo di far fronte alle spese; ma intanto che dalla legge è fissata l'attuale imposta, e non si può oltrepassare, non vi è altro che vedere sino a qual punto queste gravanze ascendono, e vedere se vi sia di che far fronte alle spese.

Lo ha già detto l'onorevole mio amico Lanza, che la provincia di Casale non può sopperire alle spese di questa strada. E qui ricorderò appunto la strada, della quale tesse l'elogio l'onorevole ministro, cioè la strada detta di Rotaldo e Grano. L'onorevole conte di Cavour sa che quella strada ha tutti i caratteri da essere provinciale e che è un'ingiustizia il volerla conservare consortile; per esempio, se alcuno interrogasse l'onorevole Pernati, egli sorgerebbe a dire che è un'ingiustizia il non dichiarare pure provinciale l'altra strada consortile che da Rotaldo e Grano mette a Felizzano passando per Fubine, molto conosciuta dall'onorevole Pernati; così il conte di Cavour, se si trovasse un giorno nel Consiglio divisionale di Vercelli, sosterebbe altamente che la strada da Pontestura per Moncalvo ha il carattere di essere provinciale, e nessuno glielo negherebbe.

Non l'hanno negato i consiglieri provinciali di Casale, soltanto risposero che non vi erano fondi. E tanto è vero che questa strada ha tutti i caratteri di provinciale, che l'onorevole conte di Cavour si sovrerà aver detto un giorno di desiderare che vi fosse un ponte stabile a Pontestura. Perchè dunque non si è classificata fra le provinciali? Perchè mancano i fondi necessari a mantenere in istato di viabilità conveniente quelle che attualmente sono già servite dalla provincia. Le strade della nostra provincia erano un giorno tenute a modello; oggi, se il conte di Cavour andasse in vettura da altre provincie a quella di Casale, si accorgerebbe, quando entra nella nostra provincia, perchè, se dorme, si risveglia sicuramente. (*Viva ilarità*)

Nè in questo la colpa è degli uomini incaricati di sorvegliare alla loro manutenzione; la causa si è che mancano alla provincia i fondi pel necessario ricarico di ghiaia.

In merito poi a questa strada che noi sotto un titolo vorremmo dichiarata nazionale, e che sotto altro titolo il ministro ha combattuta, osservo che, se essa non sarà percorsa da molti passeggeri, serve però a un commercio molto attivo e importante. Se io e il mio amico Lanza pel desiderio di giungere solleciti in Parlamento, ci varremo della ferrovia anzichè dilettarci alla vista dei colli di Monferrato, è però fuori di dubbio che essa serve ad un commercio altamente nazionale; e la prova sta in ciò che, sebbene fatta da pochi anni, una gran parte dovette già ricostruirsi quasi interamente, perchè era consumata; e vuol sapere a chi maggiormente serve questo transito? Al Governo; e se il Governo fosse concorso con qualche sussidio a diminuire la salita di Ozzano, sa che cosa avrebbe guadagnato? Un centesimo forse per ogni miriagramma di calce; osservi quanti milioni di miriagrammi se ne sono consumati, e vedrà l'enorme perdita che lo Stato ha fatto per l'imprevidenza del Ministero. E questa calce si esportava una volta puramente per la parte che da Ozzano viene a Casale; oggi questo trasporto si dirige verso la capitale per la costruzione delle strade di Susa e Cuneo.

Ora, il Governo essendo principale consumatore di questa calce, quando tale strada sia ben mantenuta, è fuor di dubbio che quella parte di spesa sarà ben compensata.

L'onorevole conte di Cavour osservava che, se si trattasse di dare un premio, a cagione d'esempio, una decorazione (si danno oggi con tanta facilità!) (*Ilarità*), quella provincia la meriterebbe. (*Viva ilarità*)

Il signor ministro avrebbe ragione di tenere questo linguaggio, se noi domandassimo alla Camera tale concessione, come un favore o ad altro titolo, ma noi la chiediamo in forza di una legge. Ora il dire: vi accordiamo elogi perchè avete sgravato di alcuni milioni il bilancio nazionale costruendo strade col denaro provinciale, quando avrebbero dovuto essere fatte dalla nazione, ove voi non foste stati così previdenti, e poi, in compenso, negarci la manutenzione delle strade stesse, quando questa ci viene garantita da una legge, quella del 1817, mi si permetta di dirlo, è più che una ingiustizia.

E qui mi cade in acconcio l'accennare ad un colloquio che ho avuto coll'onorevole ministro dei lavori pubblici. Io diceva: perchè aderite alla giusta domanda del ministro della guerra per fare un ponte militare sul Po a Chivasso, e poi non ritenete per militare la strada alla destra del Po per cui quel ponte vien domandato? Esso rispondeva: per la semplicissima ragione che il ponte non l'abbiamo e la strada fu già generosamente costruita dalle provincie. Questo sistema avrà tutti i meriti, ma non certo quello del giusto e dell'onesto.

Ma venga qui il ministro della guerra, e gli si faccia questo semplice quesito: la legge accorda il beneficio di dichiarare nazionali quelle strade che hanno l'utilità suprema, e, per valermi di un'espressione del signor ministro, di strada altamente strategica; poi soggiungete: ha essa questo carattere una strada che percorra la destra del Po? Ed io confido, sebbene con esso non abbia mai parlato su quella materia, che egli non potrà a meno che votare pel sì.

Insisto quindi perchè la Camera accetti la proposta da noi fatta, non per considerazioni di benevolenza o di commiserazione, perchè io non sono qui per fare il mendicante, ma perchè domando l'applicazione pura e semplice della legge. Se fosse per mendicare qualche cosa dovrei subito accogliere la semiproposta del Ministero, che fosse a preferenza dichiarata nazionale la strada da Asti a Casale; ma io ho la ferma convinzione che la strada che corre a destra del Po sia altamente strategica, e che sia indispensabile venga dichiarata nazionale, massime col nuovo sistema in cui è entrato il Governo.

Io credo che l'onorevole presidente del Consiglio non ha per nulla combattuto l'idea del ministro della guerra, il quale ha già accennato che dovrà venire un giorno a domandare qualche somma per fortificazioni al ponte di Valenza. Un ponte in quel luogo è impossibile che stia senza una difesa, e vedrete che una difesa si farà anche sul ponte di Chivasso. Ora io domando se questa strada di comunicazione fra le fortificazioni si deve mantenere, a petto della legge esistente, dalla provincia. E se si avverasse quello che dice il signor ministro, cioè che su questa strada vi nascesse l'erba, potrebbe pure avverarsi il caso che gli abitatori di quella provincia, che hanno più bisogno d'erba che di una strada inutile, la riducessero a prati; ed allora, io dico, è fuori di dubbio che, col sistema in cui è entrato il Ministero, il Governo dovrebbe farne una appositamente.

Per conseguenza, io confido che, in forza dell'articolo 5 del regolamento del 17 settembre, mantenuto dall'attuale progetto di legge, la Camera vorrà rendere quella giustizia che crederà meritarsi questa strada.

PRESIDENTE. Il deputato Lanza ha la parola.

LANZA. Ho chiesto la parola unicamente per fare alcune osservazioni e per rettificare alcuni fatti, i quali mi pare che siano stati, involontariamente, senza dubbio, alquanto travisati dal signor ministro presidente del Consiglio.

Prima di tutto non si può chiamare esclusivamente strada di Casale quella di cui parliamo, perchè da principio ho detto che questa strada, anche limitandola unicamente da Torino a Casale, interessa particolarmente tre provincie, quella di Torino, di Casale, ed una parte di quella d'Asti, ma soltanto per una piccola striscia; dimodochè il beneficio che ne verrebbe ad Asti sarebbe leggerissimo.

Certamente trattandosi di spese di manutenzione di questa strada, chi ne sopporta la maggior parte è la provincia di Torino; poi, per una terza parte circa, Casale.

Il signor ministro diceva che questa strada si può considerare come parallela alla strada ferrata che percorre la valle del Po.

Ma, o signori, in questo senso possiamo chiamare strada parallela anche una strada che percorra bensì parallelamente una strada ferrata, ma ad una distanza di 100, ed anche 200 miglia, o quando ne fosse divisa anche da fiumi e monti come è qui il caso. La strada che corre alla destra del Po è divisa dalla strada ferrata che si costruisce nella valle del Po, cominciando da Chivasso ed andando fino a Casale, da una catena altissima di colli, e dal fiume Po, sul quale non vi sono altro che due ponti alle estremità, cioè uno a Torino e l'altro a Casale.

Egli è dunque strano che la si voglia considerare come parallela alla ferrovia della valle del Po, o almeno che le si dia il significato che le attribuisce la legge, la quale sopprime le strade parallele alle ferrovie, appunto perchè gli abitanti che vi si trovano a contatto scelgono più facilmente la strada ferrata che non l'altra.

Del resto, sia certo il signor ministro che su questa strada non crescerà mai l'erba.

In un paese che conta circa due abitanti per ogni ettare, in colline così fertili e così popolate, il solo commercio locale basterà ad impedire che cresca l'erba su quella strada.

Ma, come già osservava, io non profferirei parola alcuna per sostenere che questa strada debba essere dichiarata nazionale sotto l'aspetto di strada commerciale. Mai più mi sarei assunto a difendere una assurdità tale da far ridere la Camera. Quando presi a parlare, io posi tosto la questione in questi termini: dissi che questa strada presenta tutti i caratteri di strada militare, e perciò sostenni doversi dichiarare reale.

Ora il signor ministro cercò di attenuare il mio argomento, e disse, che se si dovesse fare una scelta, egli crederebbe riconoscere un carattere strategico più importante alla strada da Asti a Casale per Moncalvo, di quello che lo abbia quella che da Torino tende a Casale sulla strada del Po.

Ma io non oserei lottare coll'onorevole signor ministro su questo campo, in cui so che fu valente, e che sicuramente ha conservato delle reminiscenze dei suoi primi studi più che sufficienti per potermi combattere con vantaggio, se la buona causa non istesse dalla mia parte.

Io domando, qualora le nostre truppe assalite sul Ticino e sul Po si dovessero ritirare dietro questo fiume e ripiegarsi verso Alessandria, o correre alla difesa della capitale, se non dovrebbero scegliere questa strada, la quale, mentre percorre la sponda del fiume, è naturalmente coperta dalla collina ed offre parecchi facili passaggi alla sinistra sponda.

Inoltre si sa che in una ritirata la difficoltà principale si è

di suddividere le truppe e i carichi sopra diverse linee per impedire l'ingombro ed il disordine; ebbene è appunto su questa strada, come ho già accennato, che si convergono verso Asti e verso Torino quattro strade, cioè quella la quale va verso Alessandria, quella che per Montemagno va ad Asti, la terza che per Moncalvo giunge pure ad Asti; quella infine la quale, quando sia ultimata per Cocconato, va egualmente ad Asti. Dimodochè si vede che vantaggio offrirebbe questa strada tanto per la ritirata delle truppe verso il centro dello Stato, quanto per il loro concentramento verso la frontiera, e particolarmente verso i punti fortificati di Casale e Valenza. Io accetterei del resto la sostituzione dell'onorevole ministro delle finanze, perchè in quanto all'interesse di Casale viene a tutt'uno.

Egli dice: a vece di dichiarare reale la strada che da Torino conduce a Casale, sulla destra del Po, preferirei di dichiarare tale quella da Asti a Casale per Moncalvo. Ma il ministro forse non ha presente che quest'ultima strada mette pure capo sulla strada militare da Torino a Casale, e ne percorre una lunga tratta, così che la sua proporzione estendesì, ma non contraria quella da noi presentata.

Relativamente alle condizioni economiche della provincia di Casale io convengo perfettamente coll'onorevole ministro che in quest'anno le condizioni di questa provincia sono floride, ma queste condizioni possono cambiare da un anno all'altro, e se si lascia sfuggire questa occasione per ottenere a pro di questa provincia una parte di quanto si concede alle altre, non si vorrà certamente presentare al Parlamento una legge speciale più tardi per compensare la provincia di Casale della mancanza di un raccolto o dell'avversità delle vicende atmosferiche!

Quello che dissi è incontestabile; il bilancio attivo di quella provincia non è sufficiente per coprire le spese obbligatorie, e bisognerà allora, se non è esonerata di una parte delle sue spese stradali, che domandi al Ministero di voler presentare una legge per aumentare almeno di 20,000 lire l'imposta divisionale solo per quanto riguarda a Casale.

È vero che nella provincia di Casale si è formata una rete di strade provinciali piuttosto esemplare, ma appunto per questo si è che il bilancio provinciale si è esaurito; che avendo fatto non solo quello che spettava alla provincia, ma quello che spettava altresì allo Stato, è giusto che ora lo Stato le venga anche alquanto in sussidio.

Ancora una osservazione: se questa legge verrà adottata dal Parlamento, tutte le provincie dello Stato avranno ottenuto qualche vantaggio; tutte, meno quella di Casale: io non comprendo per qual ragione si vorrà fare un'esclusione per Casale!

Rifletta l'onorevole ministro che tutte le provincie resteranno o con una strada ferrata costruita a spese dello Stato, o con un tronco di strada reale di prima o seconda categoria, tutte, nessuna eccettuata, altro che Casale.

Signori, se anzitutto dobbiamo essere rappresentanti della nazione e difendere gli interessi generali dello Stato, quando però gli interessi locali non ostano cogli interessi generali dello Stato non solo, ma si tenta d'impedire un'ingiustizia, è nostro dovere, non come rappresentanti locali, ma come deputati della nazione d'impedire che questa ingiustizia si faccia; ora, se si volesse nell'attuale legge introdurre una esclusione unicamente per la provincia di Casale, mi pare che questa esclusione, oltre al riuscire odiosa, sarebbe altamente ingiusta.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Pernati.

PERNATI. La Camera mi permetterà che a nome della

Commissione esprima il suo avviso sopra di questa questione. Io non entrero ad esaminare la proposta linea dal lato dell'interesse commerciale che possa avere questa strada; il Ministero l'ha escluso; gli onorevoli deputati che la proposero non l'appoggiano da questo lato. Nemmeno entrero ad esaminarla dal lato finanziario pella provincia di Casale, giacchè, come hanno benissimo osservato gli onorevoli deputati Lanza e Mellana, sotto questo rispetto converrebbe assai più alla provincia di Casale l'accettare l'offerta del Ministero...

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri e reggente il Ministero delle finanze. Non l'ho fatta.

PERNATI... la proposta che almeno esso diceva la più ragionevole...

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri e reggente il Ministero delle finanze. La meno irragionevole. (*ilarità*)

PERNATI. Bene, la meno irragionevole, la linea cioè da Asti a Moncalvo, sia perchè essa discorre sopra un più lungo tratto, epperchè interessa maggiormente la provincia di Casale, sia perchè questa strada, che il Ministero trova meno irragionevole, coincide con quella che è in discussione per un lungo tratto, come testè accennava l'onorevole deputato Lanza. Nemmeno la Commissione crede doversi molto addentrare nelle considerazioni strategiche; essa ha già dichiarato, ed io specialmente, che di strategia non voleva parlar molto, ed a me pare del resto che su questo proposito siansi già fatte molte osservazioni. Epperchè io riassumerò in poche parole la discussione, ed esaminerò il tracciato della strada in discussione, perchè credo che si potrebbe trovare un mezzo di conciliazione tra la proposta degli onorevoli deputati che hanno sottoscritto questo emendamento, e l'opinione contraria del Ministero. Se si tratta della prima parte di questa strada, cioè tra Chivasso e Torino, credo che non vi sia un interesse strategico per classificarla reale, ossia nazionale, giacchè, come rifletteva l'onorevole ministro, presidente del Consiglio, avvi la ferrovia di Novara che discorre parallela alla medesima, oltrechè sarà mantenuta ancora aperta la strada attualmente reale che diviene provinciale.

Dunque, sebbene me ne rincresca per la provincia di Torino, la quale resterà operata assai coll'adozione di questa legge, tuttavia non credo potersi sostenere che questo tronco tra Torino e Chivasso debba essere classificato come nazionale.

Viene poi l'altro tronco tra Chivasso e Casale; ed a questo riguardo anche l'onorevole ministro non può, meno di convenire che esso non è una linea parallela alla ferrovia. Vi ha in seguito il tratto da Casale a Valenza; ma da Casale a Valenza vi ha una strada ferrata che è già in corso di costruzione; da Valenza poi ad Alessandria vi è la ferrovia del Governo che è già aperta; da Alessandria a Tortona ed al confine Piacentino, in parte s'incontra la strada ferrata dello Stato, e nel rimanente vi è la strada reale che è conservata, e vi sarà poi la strada ferrata di Piacenza.

Dunque, se si considera in tutta la sua estensione la linea, mi pare che a tutti questi diversi tronchi non potrebbe applicarsi il carattere che si vorrebbe dagli onorevoli proponenti; tuttavia, ritenendo che essi, come pare, ritirino la loro proposta pel tratto che scorre tra Casale e il confine Piacentino, credo che la loro domanda potrebbe essere accolta, nel senso però di classificare tra le nazionali come strategica, la strada soltanto tra Chivasso e Casale, escludendo così, come ho accennato, il tratto tra Chivasso e Torino.

Credo che la Camera ed il Ministero non possano più, allo stato delle cose, ricusare la dichiarazione di strada nazionale

al tronco tra Chivasso e Casale. Infatti Casale è una piazza forte, e abbiamo fatto dei sacrifici per renderla tale. Presso Chivasso avete dichiarato reale un ponte per l'interesse strategico di cui vi parlava l'onorevole ministro dei lavori pubblici onde ottenere in ciò l'assenso della Camera.

Io credo che il Ministero e la Camera abbiano appunto ammesso il ponte suddetto in vista di stabilire la comunicazione tra la sinistra e la destra del Po, ossia tra la ferrovia di Novara o la strada presentemente reale, e quella che sull'altra sponda volge a Casale.

Se avete dichiarato reale il ponte di Chivasso, bisogna pure che tale dichiariate la strada che ivi si lega, ossia quella in discorso, la quale tende a riunire due punti strategici importantissimi, cioè il ponte di Chivasso e la piazza di Casale.

Parmi quindi che la questione sia abbastanza rischiarata e voglio sperare che in questo senso il signor ministro non avrà difficoltà di accettare questa proposta di classificazione, la quale mentre non aggraverà certo di molto l'erario, è per altra parte il complemento della deliberazione che avete presa circa la classificazione del ponte di Chivasso.

PRESIDENTE. Il deputato Cavalli ha la parola.

CAVALLI. Ho chiesto la parola, come militare, soltanto per dare il mio avviso dal lato strategico su questa strada.

Dopo che si votò dal Parlamento la spesa per le fortificazioni di Casale, dopo che, giorni sono, fu votato dalla Camera il ponte di Chivasso come opera militare, egli è naturale che questa linea non può più venire menomamente contestata sotto il rapporto militare. Quando il nemico venisse dalla parte del Ticino verso la capitale, e l'armata nostra non potesse tenere la campagna aperta, la sua linea naturale d'operazione sarebbe sicuramente il Po. Strategicamente parlando, non potrebbe essere considerata come militare che la strada la quale sta sulla destra del Po, poichè quella ha le sue comunicazioni colle piazze forti di Alessandria e di Casale dalle quali ritrar potremmo le munizioni e l'occorrente per un'armata. Ove poi fosse costretta a ritirarsi, si troverebbe sempre più in caso di ciò fare, che non tenendo la pianura.

E ciò dico, dopo che fu costruita la fortezza di Casale, poichè quell'opera mira alla difesa della capitale, e se mira alla difesa della capitale, è naturale che tutta la linea da Casale a Torino, e non come opinava l'onorevole Pernati, si possa considerare come militare; io sarei d'avviso anzi che non lo sia tanto, militarmente parlando, il ponte di Chivasso già dichiarato reale, poichè la linea del Po deve considerarsi come una linea difensiva, e quel ponte perciò dovrebbe potersi mettere e togliere, secondo che l'armata difensiva si trova in forze sufficienti da occupare le due sponde del Po, oppure è respinta ed obbligata a ritirarsi all'altra sponda; e questo tanto più perchè non esiste una testa di ponte la quale, qualora si volesse progettare a Chivasso, sarebbe un'opera talmente straordinaria che ingloberebbe tutta la città, salvo che si volesse distruggere la città stessa. (*ilarità*) Infine, parendomi appoggiata l'osservazione che trovai nel progetto ministeriale, che questa strada non possa essere tanto frequentata dal commercio, mi pare allora che sotto il rapporto militare potrebbe benissimo venire dichiarata reale in vista che le spese che occorrerebbero per la sua manutenzione non potrebbero essere gravi, ed in vista che questa strada essendo necessaria, militarmente parlando, per difendere la capitale, non può a meno che essere dichiarata strategica, e come una tra quelle dalla legge contemplate.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri e reggente il Ministero delle finanze. Gli onorevoli preopinanti hanno concesso che quella strada non aveva

nessun carattere economico che valesse a farla classificare fra le reali, nè può avere prodotto qualche influenza l'argomento tratto dal commercio della calce, di cui si valse l'onorevole deputato Mellana, giacchè, se non erro, la massima parte di codesto prodotto è la calce idraulica di Ozzano.

Ora, essa è a due miglia da Casale. Onde io dico che quando la strada ferrata da Casale a Vercelli sia ultimata, quella calce per venire a Torino non seguirà la strada poco agevole della collina, ma farà il giro di Vercelli e verrà colla ferrovia.

Lasciamo dunque stare la questione economica, e veniamo alla militare.

Qui io credo che vi sia una singolare confusione nell'applicazione del principio su cui deve fondarsi l'obbligo del concorso dello Stato nelle vie militari. È giusto che lo Stato concorra al mantenimento di quelle strade che servono quasi esclusivamente ad uso militare; quando, per esempio, una fortezza è posta in comunicazione col rimanente dello Stato da una sola strada, che per conseguenza è indispensabile pel servizio abituale della fortezza, come la strada da Pinerolo a Fenestrelle, da Susa ad Exilles, da Ivrea a Bard.

Queste sono le vere strade militari, perchè sono necessarie all'abituale servizio militare.

Ma altra cosa sono le strade strategiche. Di queste nei tempi ordinari il militare non si serve abitualmente, ma può solo valersene in casi eventuali di grandi operazioni strategiche. Per conseguenza vi sarebbe motivo di far concorrere lo Stato all'apertura di queste strade, ma non al loro mantenimento. Per esempio, io credo che lo Stato deve dare sussidi alla strada di Cocconato, che ha un carattere eminentemente strategico; e così, se questa di Casale non fosse aperta, riconosco che le si dovrebbero accordare sussidi; ma una volta fatta, lo Stato non vi deve più entrare, perchè, se si possesse a carico dello Stato il mantenimento di queste strade, si metterebbe a carico del Governo una strada di cui non può valersi che in caso di guerra interna, cioè in casi eccezionali.

La provincia di Casale ci indichi una nuova strada con carattere strategico, ed allora io sarò il primo a consentire che lo Stato vi concorra; ma, quando si tratta di una strada già costruita, non negherei il mio voto, qualora si proponesse qualche miglioramento per renderne più dolce la salita, od altro lavoro simile, ma non potrei ammettere che se ne possesse il mantenimento a carico permanente dello Stato. In questa guisa si è anche proceduto in Francia. Colà, quando vi sono strade militari, il Governo le mantiene in vicinanza delle fortezze; quando poi il medesimo stimò opportuno di aprire strade a fine di agevolare il movimento delle truppe, concorse bensì a farle, ma ne pose il mantenimento a carico delle provincie.

Facciamo noi lo stesso, apriamo, se sarà conveniente, strade strategiche, ma quelle già fatte lasciamole a carico delle provincie, le quali ne traggono un abituale e grande beneficio.

MELLANA. Mi perdoni la Camera se le chiedo di poter essere per un momento un po' malizioso. (*ilarità*) Io ho visto l'onorevole Menabrea discendere dal suo banco ed avvicinarsi a quello del presidente del Consiglio, il quale, sorgendo poscia a mettere innanzi una nuova teoria e contraria a quella sostenuta nella relazione ministeriale, mi sono fatto persuaso che è l'onorevole Menabrea che ha suggerito, e poi...

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri e reggente il Ministero delle finanze. Trattandosi di fatti militari, sicuramente io faccio molto conto dell'opinione dell'onorevole colonnello Menabrea.

MELLANA. Non gliene faccio carico, ma sono lieto di non essermi ingannato. Ho avuto anch'io lunga discussione a questo riguardo col deputato Menabrea. Farò notare che l'onorevole nostro collega è preoccupato dal pensiero di una legge organica sulla materia stradale, e che quando si presenterà quel progetto organico esso intende di propugnare il principio, credo, adottato in Francia.

La legge francese, in merito alle strade militari, ha fatto, credo, la distinzione che faceva il signor ministro, che cioè quelle che servono alle fortezze ed al giornaliero transito di truppe o di munizioni da guerra sono mantenute dallo Stato, e fatte dai dipartimenti; quelle all'incontro che sono strategiche sono fatte dallo Stato e mantenute dalle provincie. E non mi nascondo che tale sistema si fonda su d'una valida ragione.

Interessa allo Stato di avere pei casi di guerra le strade strategiche, quindi le fa; la manutenzione, che corrisponde al consumo che di quelle fanno le provincie, ricade a loro carico.

Ma questa sarà questione per quando si tratterà di una nuova legge organica; in quel caso, anche adottato quel principio, certo darete un compenso alle provincie che fecero ciò che doveva essere fatto dalla nazione.

Ma per ora il signor presidente del Consiglio doveva avere qualche deferenza per l'opinione dell'onorevole suo collega il ministro dei lavori pubblici, il quale ragionava nella relazione secondo le nostre leggi e non secondo le leggi francesi o quelle che in avvenire farà adottare l'onorevole Menabrea. Quando esistono leggi nel nostro Stato, il signor presidente del Consiglio deve ricorrere ad esse e non a quelle di altri paesi.

L'onorevole suo collega il ministro dei lavori pubblici ha sostenuto invece che si debbano dichiarare nazionali, e perciò mantenersi dallo Stato quelle strade che sono altamente strategiche, non quelle che conducono da una fortezza all'altra. Ora la strada su cui ragioniamo, adempiendo ad entrambe queste condizioni, deve essere mantenuta a spese dello Stato; e se, come osservava benissimo l'onorevole Cavalli, vi sarà sovr'essa poco transito e vi crescerà l'erba, la sua manutenzione ci costerà ben poco.

Non so come l'onorevole ministro si sia fatto difensore dell'opinione dell'onorevole Menabrea, quando, or fanno pochi minuti, esso signor ministro si opponeva alla proposta dei deputati dell'Astigiano che parlavano in favore di una strada militare che deve ancora compiersi.

Fatte queste osservazioni, rispondo all'onorevole Pernati che io non posso accettare la sua proposta, cioè di restringere da Casale a Chivasso la qualità di strada nazionale, e non fino a Torino da una parte, ed al confine dall'altra. Io ho sostenuto che questa strada ha i caratteri strategici, in quanto che serve alla difesa altamente strategica della destra del fiume.

Ora, ammesso anche che il punto più importante sarà fra Chivasso e Valenza, può benissimo avvenire il caso che anche la destra del Po debba essere difesa da Chivasso a Torino, e così da Valenza al confine. Se è fuori di dubbio che quella strada ha tutti i caratteri strategici, e poi se il Po è la prima linea della nostra difesa, essa deve mantenere questo carattere almeno fino alla capitale. Quindi non veggo ragione per cui, dichiarando nazionale questa strada per motivi strategici puramente, non debba essere compresa anche la parte che da Chivasso va a Torino e da Casale al confine.

CROSA. Domando la parola.

Se la Camera me lo permette, dirò due sole parole in risposta all'onorevole Pernati in ordine alla mancanza allegata di strade d'accesso al ponte. (*Rumori*)

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri e reggente il Ministero delle finanze. Non vi è più questione. Il ponte sul Po è già votato. (*ilarità*)

PERNATI. Domando la parola per la posizione della questione.

Voci. Ai voti! ai voti!

PERNATI. Pregherei il signor presidente di voler prima mettere ai voti la proposta, e poi se essa è respinta, mettere ai voti la proposta della Commissione.

Voci. Sì! sì!

PRESIDENTE. L'aggiunta è stata modificata dai proponenti, e si direbbe ora: « La strada militare che partendo da Torino va a Casale, discorrendo la destra del Po. »

LANZA. L'intenzione dei proponenti, non stata forse abbastanza chiaramente formolata, è di far dichiarare reale il tronco da Torino a Casale, per le considerazioni che ho accennate, essendochè per la linea da Casale a Valenza presto vi sarà la ferrovia che corre veramente parallela ad essa.

Propongo pertanto « da Casale a Torino. »

MELLANA. Io dichiaro per mio conto che aveva sempre inteso che dovesse dichiararsi tale per tutto il lungo della destra del Po.

LANZA. Mi rincresce che il deputato Mellana non abbia fatto attenzione a quanto gli dissi privatamente a questo riguardo, che, cioè, stante la strada ferrata che si sta costruendo da Casale a Valenza, non si poteva più venire a proporre alla Camera di dichiarare reale quella esistente.

MELLANA. Io accetto la seconda proposta del deputato Lanza subordinata alla prima.

PRESIDENTE. L'emendamento che è stato prima presentato parla della strada militare che, partendo da Torino e discorrendo alla destra del Po, passando per Valenza, tende al confine Piacentino. Finchè viene mantenuto da alcuni deputati in questa integrità, io debbo metterlo ai voti in questi termini.

FARINA P. Io dichiaro che, se si riduce questo emendamento nel modo indicato dal deputato Lanza, io che pure lo aveva sottoscritto, mi vi oppongo. (*ilarità*)

Voci. Ai voti! ai voti!

MELLANA. Mi permetta la Camera una spiegazione. La idea principale si è che, a norma della legge, le strade strategiche sieno dichiarate nazionali; tale carattere lo ha la strada da Torino fino al confine. Se poi a lato di queste vi saranno strade ferrate od altre strade nazionali, allora per quei tratti cesserà quest'onere per lo Stato in forza delle altre disposizioni di questa legge. Un ponte a Bassignano parmi però altamente richiesto da un bene organato sistema di difesa.

Voci. Ai voti! ai voti! La divisione!

LANZA. Si possono conciliare tutte le proposizioni, cominciando a mettere ai voti la più larga che è sostenuta dal deputato Mellana e da altri deputati, quindi la seconda che si restringerebbe unicamente a dichiarare reale la strada da Torino a Casale, e in ultimo la terza a nome della Commissione dell'onorevole Pernati.

PRESIDENTE. Metterò dapprima ai voti la proposizione nella prima parte...

Voci. Non siamo più in numero.

PRESIDENTE. La Camera non essendo più in numero, si rimanda a domani la votazione.

RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PER AUTORIZZARE LA DIVISIONE DI CIAMBERI A CONTRARRE UN IMPRESTITO.

MONTICELLI, relatore. Ho l'onore di presentare la relazione sul progetto di legge per autorizzazione alla divisione amministrativa di Ciamberi di contrarre un mutuo passivo. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1935.)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

PROGETTO DI LEGGE PER FACOLTÀ ALLA PROVINCIA DEL GENEVESE DI CONTRARRE UN IMPRESTITO.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri e reggente il Ministero delle finanze. Ho l'onore di

presentare a nome del mio collega il ministro dell'interno un progetto di legge inteso ad accordare alla provincia del Genevese la facoltà di contrarre un mutuo passivo. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1934.)

PRESIDENTE. La Camera dà atto al signor ministro della presentazione di questo progetto di legge il quale sarà stampato e distribuito.

La seduta è levata alle ore 5 1/2.

Ordine del giorno per la tornata di domani :

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

TORNATA DEL 31 MARZO 1855

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE BON-COMPAGNI.

SOMMARIO. *Atti diversi — Lettura del progetto di legge dei deputati Cabella e Monticelli per la diminuzione della quota di concorso, portata dalla legge 31 dicembre 1850 sull'arginamento del Polcevera — Incidente sull'ordine del giorno a stabilire — Parlano i deputati Sulis, Cavallini e Sineo — Relazione sul progetto di legge per modificazione alla legge elettorale per quanto spetta alla Sardegna — Seguito della discussione del progetto di legge per la nuova classificazione delle strade di terraferma — Parole dei deputati Bottone e Quaglia in appoggio dell'emendamento all'articolo 4 per la strada da Torino a Casale — È rigettato — Il deputato Despine svolge un emendamento per la strada dalla Moriana al Vallese — Opposizioni del ministro dei lavori pubblici — È rigettato — Il deputato De Viry svolge un emendamento per la strada da Annecy a Seyssel, appoggiato dal deputato Sineo — È rigettato — Il deputato Menabrea svolge un emendamento per la strada da Ciamberi al confine francese pel Mont du Chat, combattuto dal ministro delle finanze — È rigettato — Il deputato Spinola T. svolge un emendamento per la strada da Genova al confine Piacentino per la Trebbia — Parole in appoggio dei deputati Pallavicini F., Mellana, Benintendi e Menabrea — Opposizioni del ministro dei lavori pubblici — È rigettato — Il deputato Daziani svolge un emendamento per la strada da Vaglierano a Bra — È rigettato — Emendamento del deputato Sineo per la costruzione di un ponte sulla Stura e sul Tanaro — Si oppone il ministro delle finanze — È rigettato — Modificazioni del ministro dei lavori pubblici all'articolo 9 della Commissione — Spiegazioni del relatore — L'articolo è approvato.*

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

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

5887. 29 calzolari esercenti nella città di Porto Maurizio, premessi alcuni riflessi per dimostrare che essi furono erroneamente sottoposti ad una tassa di patente corrispondente alla classe 4^a della legge 7 luglio 1853, chiedono di venire iscritti nella settima categoria della succitata legge, alla quale pel genere dei loro lavori affermano dover appartenere.

5888. 14 misuratori, residenti nella città e provincia di Asti, proprietari di piazze da misuratore e d'agrimensore, sottopongono alla Camera considerazioni sul progetto di legge relativo alla liquidazione delle piazze privilegiate, acciocché

le suaccennate piazze non siano altrimenti espropriate che in forza ed a norma della legge 6 aprile 1839 sulle espropriazioni forzate, o quanto meno che l'aumento monetale sia fatto in eguale proporzione delle altre piazze che vogliono riscattare.

PRESIDENTE. Metto ai voti il processo verbale. (È approvato.)

ATTI DIVERSI.

BAINO. Domando la parola sulle petizioni.

Colla petizione iscritta sotto il numero 5888 parecchi proprietari di piazze da misuratore e d'agrimensore sotto-