

TORNATA DEL 2 APRILE 1855

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE BON-COMPAGNI.

SOMMARIO. *Atti diversi — Sorteggio degli uffizi — Comunicazione della nomina del generale Giacomo Durando a ministro della guerra in surrogazione del generale La Marmora nominato comandante in capo del corpo di spedizione in Oriente — Istanze del deputato Moia per la risoluzione della questione concernente il deputato Buttini, e parole del presidente del Consiglio — Seguito della discussione del progetto di legge per la classificazione delle strade di terraferma — Emendamento del ministro dei lavori pubblici all'articolo 8 — Emendamento del deputato Despina, rigettato — Approvazione dell'articolo emendato — Aggiunta del deputato Saracco, combattuta dal ministro dei lavori pubblici e appoggiata dal deputato Mellana — Presentazione di un progetto di legge del ministro dell'interno per facoltà alla provincia di Savona di eccedere il limite dell'imposta — Relazione sul progetto di legge per la creazione e riforma di una classe nei magistrati d'Appello di Torino e Sardegna — Proposizione del ministro di giustizia pel giorno della discussione del medesimo — Opposizione dei deputati Sineo e Sulis — Si delibera la discussione per mercoledì — Ripresa della discussione sulla classificazione delle strade — Approvazione dell'aggiunta del deputato Saracco all'articolo 8 — Aggiunta del deputato Ravina di un n° 7 — Osservazioni dei deputati Ricchetta, Daziani e Sineo — Approvazione dell'aggiunta — Approvazione degli articoli 12 e 13 — Emendamento del deputato Lanza all'articolo 14 — Parlano il ministro dei lavori pubblici ed i deputati Mellana, Farina Paolo, Deforesta relatore, Pernati e Ara — Temperamento proposto dal ministro delle finanze e dal deputato Lanza — Osservazione del deputato Barbier — Approvazione dell'aggiunta Lanza, rinviata alla Commissione.*

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

PRESIDENTE. Si procede al sorteggio degli uffici a termine del regolamento (1).

FARINA P., segretario, legge il processo verbale della seduta precedente ed espone il seguente sunto di petizioni :

5889. 87 abitanti di Villaroger, 16 di Tignes e 20 di Brides-les-Bains, provincia di Tarantasia, chiedono che il progetto di legge per la classificazione delle strade reali venga adottato come venne dal Governo proposto.

5890. I caudicidi sostituiti di Torino inoltrano alla Camera due distinte petizioni contenenti considerazioni e proposte sui progetti di legge riflettenti l'ordinamento dei procuratori e la liquidazione delle piazze privilegiate.

5891. I procuratori esercenti ed i proprietari di piazze da procuratore della città d'Aosta, rappresentati i danni che

(1) Gli uffici si costituirono poi nel modo seguente:

UFFICIO I. *Presidente*, Giovanola — *Vice-presidente*, Marco — *Segretario*, Tegas — *Commissario per le petizioni*, Sulis.

UFFICIO II. *Presidente*, Valerio — *Vice-presidente*, Bottone — *Segretario*, Martelli — *Commissario per le petizioni*, Buttini.

UFFICIO III. *Presidente*, Michelini G. B. — *Vice-presidente*, Genina — *Segretario*, Mazza Pietro — *Commissario per le petizioni*, Nicolini.

UFFICIO IV. *Presidente*, Arconati — *Vice-presidente*, Brignone — *Segretario*, Spinola D. — *Commissario per le petizioni*, Brofferio.

UFFICIO V. *Presidente*, Moffa di Lisio — *Vice-presidente*, Cadorna C. — *Segretario*, Ara — *Commissario per le petizioni*, Zirio.

UFFICIO VI. *Presidente*, Quaglia — *Vice-presidente*, Sineo — *Segretario*, Benintendi — *Commissario per le petizioni*, Crosa.

UFFICIO VII. *Presidente*, Robecchi — *Vice-presidente*, Bertini — *Segretario*, Cavallini — *Commissario per le petizioni*, Scapini.

loro deriverebbero dall'adozione del progetto di legge relativo alla soppressione e liquidazione delle piazze privilegiate, fanno istanze perchè la Camera voglia rigettarle.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. La Camera essendo in numero, pongo a partito l'approvazione del processo verbale.

(È approvato.)

La società nazionale delle corse fa omaggio a ciascun deputato del terzo numero del suo giornale.

Il ministro dell'interno scrive in data di ieri :

« Il ministro sottoscritto pregiasi di partecipare all'onorevolissimo signor presidente della Camera elettiva che nell'udienza di questa mattina S. M. il Re, sulla proposta dello scrivente, assunse al posto di senatore del regno l'onorevole signor generale Giacomo Durando, deputato del collegio di Ceva.

« Quando la Camera del Senato avrà deliberato sull'ammissione del sullodato signor generale, lo stesso ministro provvederà per la convocazione del collegio elettorale suddetto. »

La parola spetta al presidente del Consiglio.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri e reggente il Ministero delle finanze. Ho l'onore di annunziare alla Camera che S. M. essendosi degnata di nominare il generale La Marmora comandante-capo della spedizione d'Oriente, elesse in sua vece a ministro della guerra il generale Giacomo Durando.

PRESIDENTE. Il deputato Moia ha la parola.

MOIA. Signori, nella seduta di sabato (24 scorso) la Camera ha deliberato che la lettera del deputato Buttini, la

quale tutti conoscete, venisse trasmessa agli uffizi unitamente alla sentenza della Corte di cassazione che lo riguardava. Il presidente si è fatto premura di scriverne al Ministero di grazia e giustizia, e dal Ministero si è scritto alla Corte di cassazione per chiedere copia di questa sentenza, ma non è ancora stata trasmessa. Siccome ho sentito che la Camera ha intenzione di aggiornarsi per qualche tempo, quando sarà votata questa legge sulle strade, io credo che una questione così grave, come quella sollevata dall'incidente che riguarda il deputato Buttini, non possa essersi presentata alla Camera senza venire risolta, tanto più che potrebbe anche accadere che, durante le vacanze, la Sessione venisse chiusa, ed allora la sentenza avrebbe la sua esecuzione prima che la Camera abbia deliberato.

Se la Camera avesse creduto non occuparsi di questa importante questione (cosa che non penso) doveva deliberare fin dalla prima volta in questo senso; ma ora che ha dichiarato di voler prenderla ad esame, stimo che non debba lasciarla in sospeso.

E tanto più è necessario di occuparsene, inquantochè quasi tutti i giureconsulti che fanno parte di quest'Assemblea hanno espresso un'opinione assai diversa da quella a cui appoggia la Corte di cassazione il suo giudicato.

Prego quindi la Camera a voler invitare, prima di tutto, il presidente a sollecitare la spedizione di questa sentenza, e poi a fissare un giorno in cui occuparsene, perchè se si aggiornano le sedute, la Sessione potrebbe venir chiusa, e allora rimarrà senza soluzione una questione che interessa gravemente le prerogative della Camera.

Le istituzioni liberali sono ancora giovani nel nostro paese, ed io credo che sia di un interesse vitale di mantenere inviolate tutte le prerogative del Parlamento: se, come in Inghilterra, fosse qui da secoli introdotto il sistema costituzionale, forse si potrebbe essere più tolleranti; ma presso di noi hanno bisogno queste prerogative di essere conservate in tutta la loro autorità e integrità, nè la Camera deve permettere che loro si faccia lo sfregio che, a parer mio, le è venuto da questo giudicato.

PRESIDENTE. Quanto alla sentenza che non si è ancora ricevuta, siccome il ministro di grazia e giustizia mi ha fatto dire che oggi sarebbe intervenuto alla seduta, se il deputato Moia vuole riservarsi di fargliene eccitamento...

MOIA. Non credo che sia necessario; questa è cosa che riguarda la Camera. È sempre bene sentire il signor ministro, ma la mia domanda è ad essa rivolta, e perchè voglia decretare di non prorogarsi prima di aver risolta questa questione, o quanto meno fissare un giorno qualunque in cui occuparsene esclusivamente...

PRESIDENTE. Per occuparsene bisogna che vi sia una relazione su cui deliberare; quando la relazione sarà pronta, sarà comunicata alla Camera che metterà la questione all'ordine del giorno.

Per preparare poi la relazione, è necessario che si abbia la copia della sentenza; finchè non vi è questa, qualunque deliberazione della Camera non può nè accelerare, nè ritardare la soluzione della questione.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri, e reggente il Ministero delle finanze. Se la sentenza è conosciuta e stampata, parmi non vi sia alcuna difficoltà che gli uffizi se ne occupino sollecitamente. Stimo però di fare un'osservazione a questo proposito. Tuttochè io sia tenero assai delle prerogative del Parlamento, credo pure che si debba altamente rispettare l'autorità giudiziaria, perciò reputo opportuno che la questione accennata dall'onorevole

Moia sia ben ponderata, e che i signori deputati abbiano un tempo bastevole a studiarla, e deliberare con piena cognizione di causa.

MOIA. Io ho detto precisamente che la Camera si debbe occupare seriamente di tale questione, e bramo anch'io che questa sia ben ponderata.

Quel che bramo (se è lecito di valermi di una frase triviale) è che non la si metta a dormire.

PRESIDENTE. Il deputato Moia fa una proposizione?

MOIA. Io non faccio veruna proposta, ma chiedo solo che si rinnovino le istanze per avere i documenti, e che la Camera si occupi sollecitamente di questa grave questione.

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

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del progetto di legge per la classificazione delle strade in terraferma.

Nell'ultima seduta fu votato l'articolo 9 della Commissione, il quale è il sesto progetto del Ministero. Sull'articolo 7 essendosi già deliberato nelle sedute antecedenti, siamo ora all'articolo 8.

Il ministro dei lavori pubblici ha la parola.

PALROCAPA, ministro dei lavori pubblici. Essendo stato approvato l'articolo 7 del Ministero, che stabiliva il principio che ogni capoluogo di provincia avesse un tronco di strada reale che lo mettesse in comunicazione diretta o colla rete generale delle strade reali, o colla rete delle strade ferrate, io non credo che possa sorgere dubbio per cui non sia accettato anche l'articolo 8, il quale non è altro che l'applicazione del principio approvato. Ora fra i capoluoghi di provincia legati coll'antica rete di strade reali, quelli che vennero legati alla rete delle strade ferrate, e quelli finalmente che vennero legati alla rete delle strade reali mediante le nuove linee che la Camera ha adottate, non restano più che poche provincie, le quali non godono di questo beneficio loro promesso coll'approvazione dell'articolo 7. E queste provincie erano nel progetto ministeriale indicate in quella di Varallo, in quella di Bonneville e in quella di Bobbio. Ma il Ministero stesso accennava nella sua relazione che non aveva provveduto nè per Acqui, nè per Alba, ed il motivo era questo, che e per l'una e per l'altra di queste due città vi era la prospettiva vicinissima che si attuasse un ramo di strada ferrata. Il Parlamento aveva in massima adottato il programma di concessione per la strada ferrata da Alessandria a Stradella congiuntamente a quella da Acqui ad Alessandria; erano fatti vari progetti, si erano iniziate varie società, e pareva fuor di dubbio, nelle condizioni del credito di allora, che non potesse mancare la pronta definitiva concessione di questa strada. Del pari, per quanto riguarda Alba, fatta la concessione ed avviati i lavori per la diramazione da Cavallermaggiore a Bra della strada ferrata di Cuneo, si erano presentate domande diverse per costruire una strada che in prosecuzione del braccio da Cavallermaggiore a Bra, andasse ad Alba e scendesse lungo il Tanaro fino a congiungersi colla strada ferrata dello Stato ad Asti.

In tali circostanze il Ministero diceva non essere buon consiglio dichiarare reali due tronchi di strada che in brevissimo tempo, in forza delle disposizioni di questa legge, avrebbero dovuto tornare fra le provinciali.

Ma, o signori, voi ben conoscete come le condizioni finanziarie, non dirò solo del nostro paese ma di tutta Europa, siano cambiate, come a costituire società per imprese di grande importanza, per imprese che esigono rilevanti capitali, non sia questo il momento. In conseguenza, io credo di tutta giustizia che non si debba far aspettare più lungamente queste provincie che debbono anch'esse godere del beneficio che promette la legge coll'articolo 7. Io dunque propongo di modificare nel seguente modo l'articolo 8. Il numero primo lo lascierei come è. Al secondo dichiarerei specificamente e positivamente da Bonneville a Annecy; imperocchè la Camera sa che nella condizione generale della rete di strade ferrate della Savoia sono state portate notevoli variazioni, e per ora quella società non si trova obbligata che a costruire il tronco da San Giovanni di Moriana a Ciamberi, e da Ciamberi ad Aix; adunque tutto il rimanente resta in sospeso; e benchè il Governo intenda decisamente di eseguire tutto il resto della rete, si allontana evidentemente il momento in cui si potrà sperare di legare Bonneville ad una più vicina stazione di questa rete di strada ferrata; quindi è giusto che si dichiari fin da principio che sarà reale tutto il tronco che partendo da Bonneville va a raggiungere la strada reale, che vuol dire presso Annecy al ponte di Brogny.

Quanto al numero terzo, non vi ha mutazione a fare; mediante la linea ivi indicata si va, dopo attraversato un breve tratto del territorio svizzero, a raggiungere la strada reale che da Annecy mette a Ginevra, e non resta più in sospeso la concessione che si deve fare a Thonon. Il n° 4 accenna alla strada provinciale da Albertville lungo la destra dell'Isère fino al ponte di Chamousset su questo fiume: questa è la più breve via che si possa percorrere da Albertville per raggiungere la strada ferrata; la si raggiunge al ponte di Chamousset, ove sarà stabilita una stazione appartenente alla linea che è già in costruzione; quindi, anche i diritti di Albertville saranno soddisfatti.

Il n° 5 porta la strada provinciale da Bobbio a Voghera: anche su questa non resta nè dubbio, nè mutazione possibile. Restano ancora da aggiungersi i due bracci di strada che congiungono Acqui ed Alba alla ferrovia dello Stato.

Quanto ad Acqui, il Governo vi propone di dichiarare reale la strada per la quale si intrattengono le relazioni più intrinseche e più importanti della città di Acqui, cioè verso Alessandria, e quindi di classificare fra le reali la strada provinciale da Acqui ad Alessandria. Quanto ad Alba, poteva sorgere dubbio se meglio convenisse concedere la dichiarazione di strada reale alla linea da Alba a Bra per raggiungere la ferrovia sociale di Cuneo, od a quella che si volge alla stazione di Vaglierano per raggiungere la ferrovia dello Stato; questa seconda linea è notevolmente più lunga; malgrado ciò, il Governo crede di soddisfare meglio ai bisogni della provincia e di favorire, con altri interessi importanti, anche quello dello Stato, proponendo classificarsi reale la strada che da Alba va alla stazione di Vaglierano.

I motivi di questa scelta procedono da ciò che questa strada, come diceva, benchè più lunga, corre su di un tracciato molto più regolare, anzi sopra un buon tracciato; che questa strada ha bisogno di una manutenzione certamente più costosa, per conseguenza della maggior lunghezza in confronto a quella da Alba a Bra, ma che per contro non ha bisogno di opere di sistemazione; viceversa, sulla strada da Alba a Bra, volendola ridurre a comoda strada reale, volendo anche stare dentro quei più ristretti limiti, che fu dichiarato doversi osservare per queste strade di seconda categoria, converrebbe tuttavolta fare una operazione di molto rilievo per rettificare una salita

troppo notevole e che sarebbe intollerabile, non solo per le strade reali di prima categoria, ma nemmeno per quelle di seconda; è un'erta che supera, se non erro, il 10 per 100.

Il secondo motivo lo deduco dal fatto del grande movimento che vi è sulla strada da Alba fino a raggiungere la stazione della ferrovia a Vaglierano, movimento che fa sì, che la stazione medesima, dopo quelle delle grandi città, è una delle più proficue alla ferrovia.

Ed ancora io veggio che in questo modo Alba vien messa in comunicazione, e verso Torino, e verso Alessandria e Genova, cosa importantissima sia per il movimento delle persone che per il movimento delle merci.

Per ultimo, non credo che si debba trascurare (quando si adempie a tutti gli altri interessi del paese) la preferenza che merita una strada, la quale porta il transito sulla nostra strada ferrata, anzichè quella che porti questo stesso movimento ad una ferrovia sociale; starà pur sempre che Alba sarà in facoltà di rivolgersi più all'una che all'altra delle ferrovie suaccennate, ma sarà vero del pari che il Governo, quando vuole dichiarare che una strada ha, preferibilmente ad un'altra, caratteri per essere noverata fra le strade nazionali, deve rintracciare gli elementi che consigliano questa scelta e, lo ripeto, questi elementi io li trovo di preferenza nella strada da Alba a Vaglierano, non ostante che vi sia maggiore spesa di manutenzione. I principii debbono essere assoluti, e se il Governo ha rifiutato talvolta d'impegnarsi in spese maggiori, gli è perchè otteneva l'economia, pur mantenendo i principii; e quando per mantenerli deve fare qualche aumento nelle spese, non vi si rifiuta.

Quanto ad Acqui poi pare fuori di contesa che debba essere dichiarata reale la strada da Acqui ad Alessandria. Le relazioni di quella provincia sono evidentemente rivolte ad Alessandria, e ad Alessandria si volge il suo traffico, e specialmente quello dei vini, non che per la facilità e brevità del tragitto e per lo spaccio più facile del mercato. A tutte queste circostanze che sono permanenti s'aggiunge il movimento straordinario cui danno luogo i bagni: questo movimento viene quasi interamente da Alessandria, d'onde traggono appunto quelli che per recarsi ad Acqui muovono da Genova, dalla Lombardia e dalle provincie settentrionali del nostro Stato, e da Torino stessa, dappoichè vi è la strada ferrata. Credo dunque non possa mettersi in dubbio che questo sia il ramo di strada da essere dichiarato reale in favore della provincia d'Acqui, tanto più, lo ripeto, che è brevissimo, massime in confronto del lungo cammino che si dovrebbe fare per raggiungere l'altra strada ora dichiarata reale, che va da Carcare a Savona. In conseguenza di quanto dissi finora, ai numeri per nuove classificazioni già noverati all'articolo 8 del progetto del Ministero, verrebbero ad aggiungersi questi altri:

« N° 6. Da Acqui ad Alessandria:

« 7. Da Alba per San Damiano alla stazione di Vaglierano. »

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'articolo 8 del Ministero, procedendo separatamente:

« In conseguenza della disposizione dell'articolo precedente, oltre alle strade dichiarate reali dall'articolo 4 della presente legge, verranno dichiarate reali le strade:

« N° 1. Da Varallo per Borgosesia sino a raggiungere la strada ferrata dello Stato o le diramazioni da quella che venissero concesse; »

Se nessuno domanda la parola, metto a partito questo primo numero.

(È approvato.)

« N° 2. Da Bonneville sino a raggiungere la strada ferrata

di Savoia, secondo il tracciato che le verrà definitivamente assegnato fra Anney ed il confine di Ginevra ; »

Lo pongo ai voti.

(È approvato.)

« N° 3. Da Thonon per Douvain sino al confine di Ginevra. »

Il deputato Despine ha facoltà di parlare.

DESPINE. Je crois que, pour être conséquent avec les principes posés par monsieur le ministre des travaux publics, il faudrait que cette route fût en même temps conduite de Thonon à Saint-Gingolph. Ainsi, au lieu de dire « de Thonon à Douvain » l'on dirait : « de Douvain à Saint-Gingolph par Thonon » et le motif sur lequel je me fonde est celui-ci.

Tel qu'il est proposé par le Ministère, ce tronç n'est nullement dans les conditions de l'article 7, car il conduit de Thonon à l'étranger, et non pas de Thonon à une route royale ou à un chemin de fer, tandis que si on le porte de Douvain jusqu'à Saint-Gingolph, alors il prend toute l'ancienne route du Simplon, construite sous l'empire français.

Cette route serait alors la continuation de la route royale du Simplon depuis Turin jusqu'au Valais par Domodossola ; et elle en serait la continuation jusqu'à Genève.

D'ailleurs l'on ne voit pas le motif pour lequel est déclarée royale la route de Thonon par Douvain jusqu'à la frontière de Genève plutôt que la route de Thonon jusqu'à Saint-Gingolph. Si l'on veut rester fidèle aux principes établis par l'article 7 du projet du Ministère, l'on devrait adopter comme royale la route de Thonon à Bonneville, car, dans ce cas, elle en a tous les caractères.

Mais si on la prend seulement dans le Chablais, il faut nécessairement la porter de Douvain à Saint-Gingolph. Je ferai observer du reste que je défends ici non une question d'argent, mais la question de principe. La route dont il s'agit avait été décrétée, par Napoléon I, route impériale de première classe, et se trouve actuellement dans un très-bon état ; ce qui le prouve c'est que le tronç, dont je demande l'addition, n'est porté pour son entretien dans le compte-rendu de la division d'Anney que pour 1252 francs.

De manière que vous voyez que ce n'est point là une question de dépense, mais bien une question de principe.

Je prie donc monsieur le ministre des travaux publics de vouloir bien appuyer la demande que j'ai l'honneur de faire et qu'il veuille bien consentir à ce que au lieu de dire : « de Thonon par Douvain jusqu'à la frontière de Genève, » l'on dise : « de Douvain par Thonon jusqu'à Saint-Gingolph, » ou bien « de Bonneville à Thonon et à Douvain jusqu'à la frontière de Genève. » De cette manière la route royale se trouvera réellement rattachée à l'une ou à l'autre route ; et il me semble que, même sous le rapport économique, cette proposition est la meilleure.

J'espère que monsieur le ministre voudra bien accueillir ma demande.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola.

Io non vedo come si adempia meglio ai principii andando a Saint-Gingolph che andando alla strada di Ginevra ; a Saint-Gingolph troviamo il confine estero come dall'altra parte, e d'altronde, perchè condurre la strada da Douvain a Thonon ? Allora sarebbe inutile quel tratto, e bisognerebbe dire « da Thonon a Saint-Gingolph ; » quando non si abbia, come non devesi avere, nella discussione di questo articolo altro scopo che quello di mettere in comunicazione i capoluoghi delle provincie colla rete delle strade o reali o ferrate, non vedo come si dovrebbe cominciare da Douvain.

Osservo che questa proposizione dell'onorevole Despine coincide in gran parte con quella che ha fatto altra volta e che fu dalla Camera rigettata, come un'altra simile del deputato Daziani, il quale diceva : « Vi sono due strade ferrate, una da Torino a Cuneo, l'altra da Torino ad Alessandria e a Genova ; legate insieme queste due strade, e quindi concedete per la città di Alba tutto intero il tragitto da San Damiano a Bra. » La Camera lo ha rifiutato dicendo che, quando si tratterà degli interessi di Alba, le accorderà un braccio di strada reale.

Qui si tratta di accordare un braccio di strada a Thonon, ed esso deve partire da Thonon e non da altro punto. Lo scopo di unire due strade di cui l'una va a Ginevra e l'altra pel Vallese al Sempione, non è di quelli a cui si debba con questo articolo adempiere. Per questo tengo ferma la proposta del Ministero.

Del resto, quanto al raggiungere il confine svizzero, io me ne appello al deputato Despine e a tutti quelli che conoscono meglio di me il paese, se, partendo da Thonon per mettersi in relazione colle altre parti della Savoia, non convenga di preferenza percorrere la strada dal Ministero indicata.

Dunque io propongo per Thonon quel tronco di strada che realmente lo mette in relazione colle nostre strade reali, quand'anche si debba fare un breve tragitto in suolo straniero.

Dall'altra parte non si può dire la stessa cosa : converrebbe andare sino a Saint-Gingolph, quindi rimontare tutta la valle del Rodano sino a Briga per prendere là il Sempione e giungere al nostro confine.

DESPINE. Je crois que monsieur le ministre des travaux publics est dans l'erreur, et que je suis conséquent avec les principes et les articles qui ont été admis et votés. Si monsieur le ministre veut mettre la ville de Thonon en rapport avec une route royale, c'est la route de Thonon à Bonneville et non celle de Thonon à Douvain qu'il faut adopter, car Douvain n'est pas un point par où passe une route royale.

Si, au contraire, il veut la considérer comme la continuation de la route du Simplon, comme je crois en effet qu'elle devrait l'être, alors cette ligne ne se rattache plus à la disposition dont il s'agit ici, mais bien au réseau de routes royales votées précédemment ; elle se rattache uniquement à l'article en discussion, parce que Thonon se trouverait alors relié avec le grand réseau de nos routes. Si monsieur le ministre veut vraiment se tenir dans les dispositions de l'article 7, il doit unir Thonon avec Bonneville et non Thonon avec Douvain.

Du reste, je m'en rapporte à la sagesse de la Chambre, mais je crois que la proposition que j'ai l'honneur de faire est la plus convenable. J'invoque là-dessus l'opinion de tous ceux qui connaissent le pays.

PRESIDENTE. Domando se la proposta del deputato Despine è appoggiata, con cui si direbbe :

« Da Douvain a Saint-Gingolph per Thonon. »

(È appoggiata.)

La metto ai voti.

(È rigettata.)

Metto ai voti il numero 3 di quest'articolo come è proposto dal Ministero.

(È approvato.)

« N° 4. La strada provinciale da Albertville lungo la destra dell'Isère sino al nuovo ponte di Chamousset su questo fiume ; »

Lo pongo ai voti.

(È approvato.)

« N° 5. La strada provinciale da Bobbio a Voghera ; »

Lo metto ai voti.

(È approvato.)

« N° 6. La strada da Acqui ad Alessandria. »

Il deputato Saracco ha facoltà di parlare.

SARACCO. Le cose dette dall'onorevole ministro dei lavori pubblici rendono più facile il compito mio, e mi proverò di rendere con termini brevi e succinti le ragioni della proposta che l'onorevole Roberti ed io abbiamo creduto di sottoporre alla decisione della Camera.

Chiedendo che sia dichiarato nazionale il tronco di strada che corre fra Acqui e Carcare, noi non abbiamo domandato meglio fuorchè l'applicazione stretta e rigorosa di un principio già sanzionato dalla Camera.

A termini dell'articolo 7, ogni città capoluogo di provincia che non sia collegata alla rete generale delle strade ferrate, o non sia collegata sopra una strada reale, ha diritto di ottenere un tronco di strada che sia dichiarato nazionale; questo veniva ammesso e consentito testè dal signor ministro dei lavori pubblici, il quale però rifiutava la proposta formolata dall'onorevole deputato Roberti e da me, proponendo invece che sia dichiarato reale il tronco di strada che corre tra Acqui ed Alessandria.

Ma, o signori, la scelta, a mio avviso, non può essere dubbia, quando si consideri che la provincia di Acqui è stretta colla divisione amministrativa di Savona. Basta avvertire questa circostanza, perchè ad un tratto debba essere sentita ed apprezzata la necessità di congiungere quelle provincie mediante una strada che corrisponda ai bisogni delle giornaliere comunicazioni.

Sotto il rispetto commerciale poi io non comprendo come si voglia mettere innanzi la linea di Alessandria anzichè quella la quale congiunge Acqui con Savona. Nel fatto, la strada che corre da Savona ad Acqui è la sola che faccia sentire alle popolazioni che stanno lungo la linea della Bormida i benefici del commercio di transito del quale ci parlava, alcuni giorni sono, il signor ministro dei lavori pubblici con tanto entusiasmo. Egli è altresì col mezzo di questa strada che si operano le transazioni commerciali tra il porto di Savona e la riviera di Ponente colle provincie d'Acqui, d'Alba, del basso Monferrato, e con quelle eziandio che sono al di là di Alessandria, mediante lo scambio delle derrate, e specialmente del vino e dei cereali coll'olio e cogli altri generi provenienti dal porto di Savona e dalla riviera di Ponente.

Se d'altro canto la strada ferrata tra Acqui ed Alessandria deve diventare una verità, certamente non lo sarà mai se non quando la stazione di Acqui possa essere alimentata dai traffichi savonesi. Ora io penso che la costruzione della strada ferrata da Acqui ad Alessandria debba non solo importare alla provincia d'Acqui ed allo Stato a ragione degl'interessi generali che le stanno collegati, ma debba essere nei voti del Governo in modo affatto speciale, dacchè il demanio possiede nella città di Acqui un tesoro inestimabile nello stabilimento balneario che, a dir vero, è lasciato nel più assoluto abbandono, privo sin anco di una buona strada di accesso.

A questo riguardo io invocherò ancora le parole testè dette dal ministro dei lavori pubblici, consentanee al discorso che teneva altra volta propugnando la linea di Cesana, e dirò a mia volta che il Parlamento deve essere sollecito di chiamare il movimento commerciale sulle linee che furono costrutte a spese dello Stato.

Ora, quando la strada ferrata tra Acqui ed Alessandria verrà ad essere costrutta, non è dubbio che sarà questa la strada più breve fra Savona e Torino.

Confesso, per fine, che io non so darmi pace come il Governo non curi punto la conservazione di questa strada a malgrado della sua importanza strategico-militare.

Io, che sono affatto profano a questi studi, non mi attenterò di trattare la questione con ragionamenti speciali; mi sia tuttavia lecito di dire alla Camera che, quando le comunicazioni tra Alessandria e Genova venissero ad essere interrotte dalla parte di Novi, questa strada da Alessandria a Savona, costeggiata lungo tutto il suo corso dalla Bormida e da altri torrenti che vi mettono foce, sarebbe certamente l'unica che potrebbe mantenere in comunicazione le due grandi cittadelle dello Stato.

Aggiungerò che questa strada venne costrutta per opera di Napoleone, il quale certamente ricordava le gloriose giornate di Dego e Montenotte che furono combattute sulle alture che sono appunto sovrastanti a quella strada.

Il signor ministro dei lavori pubblici diceva testè che la strada, la quale più interessa la provincia d'Acqui è quella verso Alessandria, perchè sopra di essa si fanno le relazioni più intrinseche di quella provincia.

Ma sa egli il signor ministro, sa ella la Camera quale sarà il risultato in favore della provincia d'Acqui da questa larga concessione? Sotto il rispetto della spesa, non occorre grande differenza, qualunque di queste due linee venga dichiarata nazionale; senonchè quella fra Alessandria ed Acqui, che è a un dipresso di 34 chilometri, discorre per 25 o 26 chilometri nella provincia di Alessandria; e sicchè la provincia d'Acqui alla fin dei conti verrebbe sollevata dal peso di mantenere 8 chilometri di strada provinciale. Otto chilometri, o signori, la manutenzione dei quali costa alla provincia d'Acqui la somma di lire 2500 in cifra rotonda. Quando questa economia venga ammessa in favore della provincia d'Acqui, necessariamente dovrà essere riversata sul bilancio della divisione di Savona; quindi è che il vantaggio reale che sentirà la provincia d'Acqui sarà di 900 ad un migliaio di lire annuali.

Vediamo ora quale sarà il carico che in dipendenza di questa legge sarà imposto alla provincia d'Acqui.

Anzitutto dovrà essa concorrere nei quattro o cinque milioni destinati alla costruzione di tutte le opere avviate con questa legge. Di più (e qui prego la Camera di prestarmi un momento d'attenzione), di più la provincia d'Acqui dovrà concorrere nelle 160,000 lire di spesa necessaria per sistemare la strada di Mondovì, la strada rivale d'Acqui, la strada che dovrà divertire tutto il commercio d'Acqui verso Mondovì. Nè basta ancora: essa dovrà concorrere, siccome appartenente alla divisione amministrativa di Savona, nelle lire 240,000 che si devono spendere lungo la riviera di Ponente nella provincia di Albenga.

Questo adunque è il vantaggio che viene offerto alla provincia d'Acqui, ed a fronte di questo risultato, io certamente mi credo in diritto di protestare nel nome della provincia di Acqui, e dichiarare solennemente che vivremo poveri, ma fieri abbastanza per rifiutare questo migliaio di lire che ci viene offerto, per avere il diritto sacrosanto di alzare la voce contro questa legge la quale viene presentata col proposito insigne di stabilire un principio di giustizia e di eguaglianza fra le diverse provincie dello Stato, ma per contro ad altro non tende che ad accrescere la somma dei privilegi e delle ingiustizie.

Voi, o signori, siete giusti, siete ragionevoli, io me ne appello alla vostra decisione.

PRESIDENTE. Domando se sia appoggiata la proposta del deputato Saracco che dice « da Acqui a Carcare. »

(È appoggiata.)

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Farò alcune osservazioni sulla preminenza delle relazioni che l'onorevole preopinante crede che vi siano tra Acqui e Savona, piuttosto che con Alessandria. Io confesso, che questo suo assunto mi reca molta sorpresa, se ricordo l'insistenza della provincia di Acqui, insistenza, a senso mio, assai giusta, di non voler far parte della divisione di Savona: essa allora diceva, tra gli argomenti principali, che le sue relazioni naturali per le transazioni sociali e commerciali, sono verso Alessandria, e che quindi non conveniva mai unirla a Savona.

Ed a vero dire, mi pare strano di vedere una provincia al di qua dell'Appennino, far parte di una divisione il cui capoluogo è al di là; e voler forzatamente legare Acqui a Savona, mentre le sue relazioni ed il suo principale commercio si fa verso Alessandria: e quando il municipio e l'intendente di Acqui presentavano al Ministero dei dati statistici per dimostrare la convenienza di costruire la strada ferrata da Acqui ad Alessandria, parlavano sempre del grandissimo movimento che vi è verso Alessandria, e non facevano alcun conto del movimento verso Savona.

Quanto poi al dire che, mentre io mostro favorire la ferrovia da Acqui ad Alessandria, le nego uno degli elementi di prospero avvenire, togliendole le relazioni marittime col porto di Savona, domanderò se sia mai possibile credere che, compiuta interamente la strada ferrata da Genova ad Acqui, le relazioni marittime di questa città abbiano a stabilirsi altrimenti che con Genova, e se mai possa piuttosto il commercio preferire di montare e discendere gli Appennini andando per Carcare a Savona per una lunga e difficile strada ordinaria, anziché seguire una facile ed economica strada ferrata.

Le relazioni fra le provincie d'Acqui e di Savona sono relazioni amministrative, mi si permetta di dirlo, forzate, e che non possono durare. Non vi sono interessi sufficienti nemmeno adesso per mantenere questa unione, non solo per rispetto alle relazioni terrestri interne, ma neppure delle relazioni del commercio marittimo. Non è possibile che da Acqui si stabiliscano importanti comunicazioni col mare piuttosto con Savona che con Genova, dappoiché si è fatta la strada ferrata da Alessandria a Genova. Quando poi sarà costruita anche la ferrovia da Alessandria ad Acqui, mi pare che il dubbio non possa nemmeno più sollevarsi.

Finalmente vengo a quella grande ingiustizia, per cui l'onorevole preopinante disse persino che rifiutava il soccorso, che respingeva la legge come oppressiva, come vessatoria. Ma egli non ha fatto osservazione alle disposizioni di questa legge; egli parla sempre dei carichi che avrà Acqui, come parte della divisione di Savona, e suppone che anche tutte le nuove strade reali, che percorrono quella divisione, abbiano da gravitare in parte su Acqui. Ebbene, io dichiaro che non hanno punto a gravitare su di Acqui.

Questa legge stabilisce all'articolo 11 che, per distribuire i carichi delle nuove strade reali, si costituiranno dei consorzi di provincie nei quali saranno comprese quelle sole che ne sentono beneficio.

Ora, domando se egli crede che nel consorzio di provincie il quale dovrà sostenere le spese della strada dichiarata reale da Nizza a Voltri, vi sarà mai alcuno che sostenga doversi mettere Acqui. Come del pari neppure si crederà che Acqui debba far parte del consorzio che dovrà sostenere le spese del tronco di Lesegno, perchè tutti sanno che Acqui non ne trae profitto. Gli interessi dunque d'Acqui sono salvi quando il carico delle nuove strade è sostenuto da consorzi regolati in guisa che le provincie che ne fanno parte, sieno quelle esclusivamente che ne sentono immediato beneficio.

SARACCO. Ed i milioni che spettano allo Stato?

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. I milioni che vanno a carico dello Stato per costruire questa strada, si distribuiscono su tutte le provincie, come tutte le spese d'utilità generale. E non regge nemmeno il dire che Acqui non ne avrà alcun vantaggio diretto, poichè avrà il vantaggio che per quella parte di strade che sono ora dichiarate reali, e che erano prima provinciali e correvano nella divisione di Savona, non si verrà più ad imporle alcun contributo, perchè sarà mantenuta dal consorzio di cui Acqui non farà parte. Io non veggio adunque come, appoggiandosi sulla disposizione di legge, non da lui bene osservata, egli trovi quell'ingiustizia evidente e quel sacrificio per la sua provincia, di cui fece così vive lagnanze.

Lo ripeto, non so come, mentre sento sempre gridare che la provincia d'Acqui non vuole essere unita a quella di Savona, perchè i suoi interessi la portano verso Alessandria, quando dagli elementi presentati dallo stesso municipio per favorire la costruzione della strada da Acqui ad Alessandria si fa risultare che il gran movimento è sulla medesima, non so perchè, or che si deve scegliere fra una strada compiuta ed una strada che restò incompiuta, appunto perchè non vi erano sufficienti interessi che inducessero ad ultimarla, si debba questa preferire per metterla a carico dello Stato e riguardarla come la comunicazione più importante per la provincia d'Acqui.

MELLANA. Permetterà la Camera che io aggiunga due parole in appoggio della proposta dell'onorevole Saracco. Si tratta di una strada che io conosco perfettamente, per averla percorsa più volte, e che ricordo con affetto perchè è la prima che percorsi ne' miei giovani anni, quando mi condussero al collegio delle Carcere. (*ilarità*)

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Le condizioni di qualche anno fa.

MELLANA. L'ho percorsa posteriormente e le condizioni sono pressochè eguali.

La prima osservazione che mi occorre di sottoporre alla Camera è quella del principio lesivo della libertà comunale che venne sancito in quest'articolo di legge, disponendo noi dei denari delle provincie, senza neppure consultare sulla convenienza le provincie medesime. Questa grave questione però mi riservo a trattarla più ampiamente laddove si tratterà dell'articolo dei consorzi, cioè all'articolo 11, giacchè in merito a quest'articolo mi si potrebbe osservare che lo Stato fa con questo articolo un beneficio alle provincie, e quindi può ben passare sopra al disposto della legge comunale; ma laddove si tratterà dei consorzi non vi sarà neppure questa ragione, e qui prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici di por mente che l'articolo 11 nel suo complesso non è ancora votato dalla Camera.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Sì, è già votato.

MELLANA. È stato solo votato il principio del concorso delle provincie per queste strade nazionali, ma non è stata ancora votata la disposizione che lederebbe il principio di libertà comunale, quello cioè di fare dei consorzi fra le provincie interessate senza il consenso delle provincie medesime.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Mi permetta, questa è cosa di fatto, l'articolo 11 è stato votato.

PRESIDENTE. È già stato votato, e se vuole si leggerà il processo verbale.

MELLANA. Sul fatto materiale non ho nulla a ridire, all'asserzione dell'onorevole nostro presidente.

Però in buona fede credo che nessuno in quel giorno ha

mosso parola sopra questo grave argomento, perchè tutti abbiamo creduto che in allora si discuteva la sola questione di massima, sollevata dall'onorevole Demarchi, e non l'intero articolo 41.

Ma per ora, lasciando anche questo punto, e riservandolo a sede più opportuna, e venendo alla proposta Saracco, dirò al signor ministro, il quale diceva poc'anzi che è un sogno il credere che il commercio marittimo voglia valersi, per il servizio della provincia d'Acqui e di altre limitrofe, del porto di Savona, quando vi è quello di Genova da cui parte una strada ferrata e che potrà portare senza interruzione di sorta le merci stesse ad Acqui, quando il tronco da Alessandria ad Acqui sia finito. Pregherò il ministro dei lavori pubblici a porre alle parole che egli diceva quando voleva far dichiarare nazionale la strada che da Mondovì tende a Savona; allora egli faceva, e giustamente, i maggiori encomii di quel porto, e ricordava come anche nell'anno scorso quella dogana aveva prodotto un milione e non so quante centinaia di mila lire. Eppure non poteva dimenticare che da Genova la ferrovia viene a Torino ed a Moncalieri senza interruzione a Fossano; quindi le identiche ragioni militavano in quella circostanza contro il porto di Savona come in questa: si è allora sostenuto che a petto del porto e della ferrovia di Genova, il porto di Savona aveva sufficiente importanza per determinare la Camera a dichiarare nazionale la strada che da quel porto a traverso agli Appennini veniva nel cuore del Piemonte: io non so perchè le stesse ragioni non debbano essere vevoli per la strada di Acqui.

Vi è di più: la Camera sa come il Ministero, in parte giustamente, in parte non so con quale equità abbia sacrificato le provincie così dette grasse, le provincie cioè di pianura, alle provincie di montagna, le quali sono considerate come meno vantaggiose; ora non so perchè per la provincia d'Acqui questa misura debba cessare: quella è provincia di montagna, e tra queste una delle meno vantaggiose, come lo dimostra il canone gabellario, inquantochè tra le antiche provincie è quella che dava un minore prodotto. Ora si vuole avere l'apparenza di farle anche un beneficio, ma in realtà non se gliene fa alcuno, inquantochè la strada che secondo il progetto del Ministero si intende di dichiarare nazionale, cesserà tosto che sarà concesso, e spero lo sarà fra breve, il tronco di strada ferrata da Alessandria ad Acqui.

Ma quand'anche ciò non si avverasse, quale sarebbe il beneficio di cui verrebbe a fruire la provincia d'Acqui? Sarebbe pressochè nullo, dacchè non si tratterebbe che di pochi chilometri. Ciò stando, dite dunque, o signori, che non a favore della provincia d'Acqui, ma bensì di quella d'Alessandria è rivolta la disposizione proposta dal Ministero. Se intendete realmente di fare un beneficio alla provincia d'Acqui, dichiarate nazionale la strada che percorre una maggiore quantità del suo territorio, ed è più malagevole a mantenersi, quella cioè che da Acqui tende a Carcare.

Il principio in forza del quale la provincia d'Acqui deve avere una strada nazionale fu di già dalla Camera ammesso. Ora io stimo che il deputato Saracco, il quale è membro di quel Consiglio provinciale, si renda interprete del desiderio di quella provincia, sostenendo essere più convenevole alla medesima che, invece della strada da Acqui ad Alessandria, sia dichiarata reale quella che da Acqui tende a Carcare.

Per siffatte considerazioni io porto fiducia che il signor ministro, per non porsi in contraddizione con se stesso, vorrà associarsi alla proposta fatta dall'onorevole deputato Saracco e dare non apparentemente, ma francamente e realmente, un meritato compenso alla città d'Acqui.

PALROCAPA, ministro dei lavori pubblici. Dirò poche cose all'onorevole Mellana, che mi trova sempre in così aperta e flagrante contraddizione. Io lo prego semplicemente di osservare che, per percorrere la strada ferrata da Genova a Fossano, vi sono 216 chilometri, e viceversa, per percorrere la strada ferrata da Genova ad Alessandria, non ve ne sono che 75. Aggiunga pure i 28 chilometri della strada da Alessandria ad Acqui, ma metta del pari i 20 chilometri da Fossano a Mondovì. Quando poi sarà fatta, come io spero, la ferrovia anche da Acqui ad Alessandria, saranno 103 chilometri di continua strada ferrata, in luogo di 236, se sia compiuto anche il tronco da Fossano a Mondovì. Ecco perchè le relazioni fra Savona e Mondovì, ed anche con Cuneo, potranno essere sempre di molta importanza, perchè altrimenti conviene fare un giro di 133 chilometri di più di strada ferrata.

Vede dunque che ad ogni modo il paragone non regge, e non regge appunto perchè la strada da Acqui per Carcare è difficilissima ed anche incompiuta.

Quanto poi a ciò che egli viene dicendo dei benefizi che non si fanno ad Acqui in giusta misura, come alle altre provincie montuose, per le quali si sono proposte le nuove strade, io ricorderò che, quando si è trattato delle linee principali ho chiaramente detto che dovevano essere favorite le provincie le quali non hanno che lontane prospettive di avere strade ferrate, come sarebbe appunto la valle d'Aosta. Ma Acqui, per lo contrario, non solo ha la prospettiva, ma io credo che si accumulino tanti interessi in questa linea di strada ferrata, che quando si riescirà, e ciò non può mancare, ad avere compiuta la strada ferrata da Alessandria a Stradella, non può temersi che non si eseguisca anche il tronco di Acqui.

Non è dunque Acqui in quella posizione nella quale sono altre provincie montuose, percorse dalle linee che sono state dichiarate reali con questa legge.

SARACCO. Io accetto l'augurio che mi venne dal signor ministro dei lavori pubblici; debbo però dichiarare, che gli atti del Ministero mal corrispondono alle presenti dichiarazioni, perocchè, negando egli alla provincia d'Acqui così lieve compenso, mette innanzi un ostacolo al compimento della ferrovia che sta nel desiderio di quella provincia. Nel fatto, questo voto delle popolazioni non sarà così di leggieri raggiunto, fuor quando la stazione d'Acqui sia alimentata dai traffichi savonesi; ciò che punto non sarà, se con questa legge non è detto che sarà dichiarato nazionale il tronco che corre tra Acqui e Carcare per Savona.

Risponderò ancora ad alcuni degli argomenti addotti dal signor ministro, ai quali l'onorevole Mellana, che parlò egregiamente sulla materia, non ha interamente risposto. Egli maravigliavasi che la provincia d'Acqui, la quale con tanta insistenza domanda di essere separata dalla divisione di Savona, oggi domandi di essere avvicinata a quella divisione.

Certamente io non nego che la provincia d'Acqui chiegga di essere separata dalla divisione di Savona, che anzi devo soggiungere che abbiamo protestato e protestato tanto, che io comprendo oggimai che aveva perfettamente ragione il deputato Ravina, quando diceva essere miglior consiglio risparmiare il fiato a noi e la noia ai signori ministri.

Ma poichè il signor ministro è venuto su questo terreno, mi permetta che io gli dica essere cosa bene strana, che un membro del Governo venga dichiarando innanzi alla Camera essere atto di somma ingiustizia mantenere la provincia di Acqui sotto la divisione amministrativa di Savona; poi, quando si tratta di dare il più leggero compenso, un compenso con-

sentito dalla legge, egli venga fuori con tali dichiarazioni, con offerte tali, che io ho avuto l'onore di dimostrare alla Camera essere una formola farisaica di giustizia ed una vera derisione.

Il signor ministro diceva ancora che Acqui fa il suo commercio con Alessandria; ed io certamente non nego che, in fatto di relazioni, in fatto di simpatia e di ricambio di affetti, la provincia d'Acqui sia stretta con quella di Alessandria, ma ricorderò al signor ministro che un progetto di legge venne presentato dal suo collega, il ministro dell'interno, in virtù del quale le provincie sono destinate a riprendere la loro autonomia. Quando ciò sia, io domando quale sarà il compenso che avrà la provincia di Acqui in dipendenza di questo progetto di legge. Già lo dissi poc'anzi, sono 8 chilometri di strada nazionale e nulla più, che formeranno il patrimonio della provincia di Acqui, quando sarà ridotta alle proprie forze. A che inoltre cotesta obbiezione? Noi abbiamo relazioni con Alessandria, e quella strada è in ottime condizioni di manutenzione; ma ecchè perciò? Forse che noi non dovremo avvisare a coltivare il commercio che abbiamo col mare? Forse che queste comunicazioni non interessano il commercio marittimo, quello di cui parla lo stesso regolamento del 1817, che si è tante volte invocato in questa discussione?

Se il signor ministro mi negherà che non vi sia commercio fra la provincia d'Acqui colla riviera di Ponente, e specialmente col porto di Savona, io mi appellerò ai miei colleghi, i quali appartengono a quelle provincie, e sono sicuro che renderanno testimonianza favorevole alle mie parole.

Io non tratterò più lungamente la Camera, ma poichè il signor ministro ha parlato della congiunzione forzata d'Acqui a Savona, e dei danni che ne avvengono alla provincia d'Acqui, mi permetta la Camera che io le rammenti i danni infiniti che toccarono a quella provincia in questi ultimi anni.

Nel 1842 la provincia d'Acqui, in ragione appunto della sua povertà, venne aggregata al circondario di Alessandria, vale a dire alle provincie ricchissime di Alessandria, Tortona, Voghera; fu grande ventura per la provincia di Acqui; imperocchè essa portava in comunione meglio di 90 chilometri di strada provinciale laddove le tre altre provincie non avevano in complesso che 142 chilometri di strada mantenuta a spese delle provincie. Ma questa ventura doveva essere di breve durata; imperocchè nel 1847 con un provvedimento, che io non dubito di chiamare iniquo, perchè tale fu giudicato e lo è tuttora dagli uomini imparziali, la provincia povera d'Acqui venne aggregata alle provincie poverissime di Savona ed Albenga, cosicchè l'imposta provinciale si accrebbe di 50 o 60 mila lire annuali, e la provincia della quale difendo gli interessi, fatta una media degli anni 1848-49-50-51, venne in sussidio per lire 45,000 annuali alle provincie aggregate.

Eccovi la storia delle nostre sventure e nuove ed antiche. Spetta a voi di portarvi il rimedio ed io, nel nome dell'umanità e della giustizia, scongiuro la Camera a sanzionare la nostra proposta.

PRESIDENTE. Metto a partito l'emendamento proposto dai deputati Roberti e Saracco: « La strada provinciale da Acqui a Carcare. »

Voti. Non siamo in numero!

PRESIDENTE. Si riconosce che in questo momento non siamo in numero; si faranno domandare i deputati che sono nell'altra sala.

PROGETTO DI LEGGE PER FACOLTÀ ALLA DIVISIONE DI SAVONA DI ECCEDERE IL LIMITE DELL'IMPOSTA.

RATTAZZI, ministro di grazia e giustizia e reggente il Ministero dell'interno. Ho l'onore di presentare alla Camera un progetto di legge diretto a concedere alla provincia di Savona la facoltà di ripartire nell'anno 1855 un'imposta di lire 117,000. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1948.)

RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PER ISTITUZIONE E RIFORMA DI CLASSI NEI MAGISTRATI D'APPELLO DI PIEMONTE E SARDEGNA.

CAVALLINI, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge del ministro di grazia e giustizia per la creazione e riforma di classi nei magistrati di appello di Piemonte e Sardegna. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1925.)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

RATTAZZI, ministro di grazia e giustizia e reggente il Ministero dell'interno. Credo che questa relazione sia già stampata, epperò pregherei la Camera a voler fissare a domani o dopo domani la discussione di questa legge; poichè, se la Camera si aggiorna, allora sarebbe impossibile poterla discutere che forse fra un mese. Ora è importante che sia deciso se questa classe sia o no da istituirsi, e quando ciò debba aver luogo.

È poi incontestabile che ciò debba farsi al più presto, altrimenti il Governo non può trar profitto da questi impiegati, che restano fuori d'ufficio.

PRESIDENTE. Io proporrei dopo domani, perchè la relazione non potrà essere distribuita prima di questa sera o domani.

SINO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

SINO. Io mi credo in debito di sottoporre alla Camera alcune considerazioni per le quali non posso accondiscendere alla proposta dell'onorevole guardasigilli. Mi rincresce che il signor ministro non possa attuare, colla celerità con cui egli giustamente desidera, la nuova classe, che credo io pure opportuno di aggiungere al magistrato di Torino. Desidero io pure che egli possa impiegare al più presto le opere dei benemeriti personaggi che attualmente si troverebbero inoperosi. Ma queste considerazioni sono soverchiate da altre di un ordine molto più grave. Io credo che la legge proposta dal signor ministro dia luogo a gravissime questioni, le quali meritano di essere discusse, ponderate, maturate dalla Camera col concorso di tutti quei lumi che debbono assicurare l'esito dei lavori legislativi di somma importanza. Io ricordo alla Camera che, in materia di giustizia, non avvi niente di transitorio, perchè, quando una sentenza siasi pronunciata da tal consesso provvisorio, che non presenti, secondo le norme tracciate dalla legislazione, tutte quelle guarentigie che sono dovute ad ogni cittadino, noi ci esponiamo a commettere irrimediabili ingiustizie.

Io non mi stancherò di ripetere una verità che vorrei non fosse mai dimenticata. Il potere dei legislatori non è illimitato. Nell'ordine naturale, al disopra delle mutevoli delibera-

zioni degli uomini, vi sono principii di giustizia che non possono essere impunemente trasandati. Nell'ordine politico, al di sopra dei legislatori, avvi una gran legge, cioè lo Statuto. Si tratterà di vedere sino a qual punto la proposta del Ministero sia conforme alle norme volute dalla giustizia e dallo Statuto.

Una legge di tanta gravità non può essere discussa con quella premura con cui si vorrebbe procedere; molti membri della Camera che si occupano specialmente delle materie legali, mancano, e mancano appunto perchè siamo forzatamente venuti ad un momento in cui tutti sentono il bisogno di riposo. La difficoltà in cui ci troviamo ad essere in numero, anche quando si tratta di una legge che tocca tanti e così vivi interessi materiali e morali generalmente sentiti, quale è quella che ora discutiamo, ci può far pronosticare le maggiori difficoltà che si incontreranno quando si dovrà discutere qualche astratta teoria di organizzazione giudiziale. Per queste discussioni teoriche, non dobbiamo badare soltanto ad essere in numero sufficiente, dobbiamo fare in modo di avere il concorso di tutti i nostri colleghi che possono aiutarci a redigere una buona legge in materia di tanto rilievo.

RATTAZZI, ministro di grazia e giustizia e reggente il Ministero dell'interno. L'onorevole deputato Sineo ha combattuta una proposta che io non ho fatta.

Non ho detto che la Camera votasse con precipitazione, votasse senza far discussione, e quasi ad occhi chiusi, il progetto di legge da me presentato: ho pregato la Camera di volerlo portare all'ordine del giorno per dopo domani. Quando il progetto sarà in dibattimento, io sono persuasissimo che la Camera metterà, nell'esaminarlo e discuterlo, tutta la ponderazione che suole impiegare in tutte le discussioni, e specialmente in quelle che hanno tratto all'amministrazione della giustizia.

Nè vale il dire che non siamo in grandissimo numero, poichè, se si dovesse attendere per la discussione dei progetti il numero completo della Camera, certamente sarebbero pochi quelli che ne otterrebbero la sanzione: quando la Camera è in numero legale, non veggo ragione alcuna perchè si debba scegliere piuttosto questo che quell'altro progetto, quando l'uno e l'altro siano urgenti, ed abbiano una certa importanza. Fissandocene la discussione a termini del regolamento, non capisco come vi possano essere degli ostacoli.

Del resto io non credo neppure che il progetto del quale si tratta sia di tanto momento, come mostra di credere l'onorevole deputato Sineo; ad ogni modo, se ha tutta quest'importanza, vuol dire che la discussione sarà profonda e lunga. Io dunque prego la Camera a voler porre all'ordine del giorno per dopo domani la discussione di questo progetto di legge.

SULIS. Si è presentata la relazione sul progetto di legge per la circoscrizione elettorale in Sardegna, ed io credo che questo progetto abbia maggiore urgenza che non quello a cui accennò il signor ministro, il quale riguarda la creazione di una nuova classe nel magistrato d'Appello di Torino e toglie da quello di Sassari la sezione d'accusa. Osservo del resto che, prima che questa legge sia nella Camera discussa e passata al Senato, questo mese scorrerà intieramente, quindi fra un altro mese s'aprono le ferie giudiziarie; adunque pel profitto solo d'un mese il signor ministro viene a porre in discussione questo progetto negli ultimi giorni della Sessione. Parmi che questo, per le ragioni addotte dall'onorevole Sineo, non sia il momento favorevole, e dall'altra parte, ripeto, essendosi presentata la relazione dell'altro progetto di legge che riguarda la sistemazione elettorale di una parte dello Stato, deve, a mio avviso, quello avere la preferenza.

Del resto il progetto di cui parla il signor ministro solleverà di certo delle gravissime questioni; di più, fra gli stati del movimento giudiziario del quarto trimestre delle Corti d'appello manca quello del magistrato di Nizza, che io sono in obbligo di chiedere onde fare i confronti che reputo necessari.

Spero dunque che la Camera vorrà porre all'ordine del giorno di posdomani, invece della legge proposta dal signor ministro, quella a cui accennai, relativa alla circoscrizione elettorale in Sardegna.

RATTAZZI, ministro di grazia e giustizia e reggente il Ministero dell'interno. Veramente non so riconoscere che vi sia ora urgenza per la legge elettorale della Sardegna; se fossero imminenti varie elezioni, la cosa sarebbe ragionevole, ma ciò non è. Del resto io non mi oppongo a che questo progetto venga quanto prima discusso; l'ho presentato nello scopo che venga esaminato, discusso ed approvato, ma credo che non vi sia necessità di discuterlo piuttosto oggi che domani.

Invece per la discussione del progetto del quale si tratta, l'urgenza consiste in che, essendovi parecchi impiegati che percepiscono lo stipendio mentre sono senza ufficio, con esso si attribuisce loro questo ufficio, ed è perciò necessario che la Camera decida se tal cosa debba farsi o no, non dovendo essi rimanere inoperosi. Nel caso che la Camera non approvi quel progetto potrò valermi altrimenti di quegli impiegati, quali non posso ora occupare.

Quanto all'osservazione dell'onorevole deputato Sulis che non vi siano che due mesi prima delle ferie, risponderò che quella appunto è una ragione perchè non si ritardi maggiormente questa decisione, perchè, quando sia approvata questa legge, si potrà istituire immediatamente questa classe e valersene subito in pro della giustizia.

Io non intendo come coloro che muovono continue lagnanze contro il Ministero perchè le cause sono in ritardo e perchè si lasciano i detenuti senza un giudizio, ora che si viene a presentare un progetto di legge diretto a crescere il numero dei giudici e ad accelerare la spedizione delle cause e provvedere alla sorte miserabile dei detenuti, non intendo ora come si facciano difficoltà a che venga fissato prontamente il giorno della discussione.

Io ripeto: la Camera è padrona di accettare o rigettare il progetto, ma insisto nuovamente perchè sia posto all'ordine del giorno per mercoledì.

SULIS. Rispondo al signor ministro, il quale diceva che nel mentre si fanno istanze perchè le cause giudiziarie siano spedite, dall'altra parte si mettono ostacoli a che questo desiderio generale sia compiuto; io che ho partecipato a queste doglianze, ho l'onore di dirgli che queste doglianze mi riescono sempre più potenti nell'animo, perchè quel suo progetto, mentre in parte accresce la facilità dei giudizi per quant'è di Torino, in parte la scema per quant'è di Sardegna.

Dunque io ripeto che questa legge non deve essere decisa negli ultimi momenti della Sessione, perchè essa include questioni non tanto relative alla spedizione delle cause, ma di interesse costituzionale, venendosi con essa a difendere il principio stesso della inamovibilità dei giudici.

PRESIDENTE. Interrogo la Camera se voglia che si fissi a mercoledì la discussione...

SINEO. Domando la parola. (*Rumori*)

Perdoni la Camera; ci si cita ad ogni momento il Parlamento inglese; esso ha in corso leggi importanti per lo meno quanto la nostra, eppure ha differito per 15 giorni le sue sedute. Domandate inoltre agli Inglesi, da 300 anni in qua

quali mutazioni abbiano fatte nella loro organizzazione giudiziaria. Vi sfido di trovare negli annali di quel popolo un solo esempio di così repentine e precipitate deliberazioni, quali sono quelle che vi si chieggono nel gravissimo argomento dell'amministrazione della giustizia.

Io domando che si differisca questa discussione, non certamente in modo da impedire che i giusti voti del ministro siano adempiti, perchè quanto lui desidero che qualche cosa si faccia nel senso che egli ha proposto, ma in modo da procedere con quella ponderatezza che l'argomento richiede.

Facciamo come i popoli che ci si citano a modelli; imitiamo i savi che ci hanno preceduti nella carriera parlamentare e non crediamo che le leggi che toccano la materia organica si possano fare a vapore.

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta che si metta questo progetto di legge all'ordine del giorno di mercoledì.

(La Camera approva.)

RIPRESA DELLA DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE SULLA CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE.

PRESIDENTE. La Camera essendo ora nuovamente in numero, metto ai voti la proposta dei deputati Saracco e Roberti, la quale è così concepita:

« 6° La strada provinciale da Acqui a Carcare. »

(Dopo prova e controprova, è adottata.)

Viene ora in discussione la proposta fatta dal signor ministro:

« 7° Da Alba per San Damiano alla stazione di Vagliero. »

Il deputato Ravina ha facoltà di parlare.

RAVINA. I tronchi di strada che si sono proposti si concedono evidentemente per favorire le provincie che li hanno domandati. Ciò posto, se è intenzione degli abitanti di una provincia che una strada tenda verso una data direzione, senz'altro il Governo debba sopportare una maggiore spesa, mi pare che ciò si debba concedere senza difficoltà.

Or bene, è manifesto il desiderio della provincia di Alba che sia dichiarata strada nazionale il tronco che da Alba mette capo a Bra.

Questo tronco essendo di minor costo dell'altro, il quale è più lungo di 8 o 9 chilometri che quello per Bra, non vedo perchè si voglia anteporre quest'ultimo che non è nei voti degli abitanti della città e della provincia d'Alba.

Bisogna sapere che per venire a Torino, anche senza la strada ferrata di Bra, che sarà compiuta fra poco, da Alba il movimento si portava quasi tutto verso Bra e Carmagnola. Se dunque allora gli abitanti preferivano la via Carmagnola a quella di San Damiano, che sarà quando sarà fatta la strada ferrata da Cavallermaggiore a Bra?

È evidente che quasi tutti passeranno per quest'ultima città. Dunque perchè concedere una via che è fuori del cammino che gli abitanti vogliono frequentare?

Si dirà che i deputati d'Asti antepongono la strada di San Damiano. Ma io rispondo che in tal questione non sono i deputati d'Asti che debbono essere intesi, ma sono i deputati di Alba. Sta bene che Asti preferisca quella via per ragioni sue proprie, ma non deve venire ad attraversare i desiderii della provincia d'Alba, proponendo una strada che le sia meno utile. Questo non è giusto, nè conveniente.

Si cessi adunque di volere una strada che è contraria ai desiderii della provincia, in favore della quale si fa questa concessione.

Io per conseguenza mi oppongo alla strada da Alba a San Damiano, e chieggo al contrario che sia dichiarata nazionale quella che domandavano i deputati della provincia di cui si tratta.

PRESIDENTE. Domando se è appoggiato l'emendamento proposto dal deputato Ravina.

(È appoggiato.)

RICETTA. Io credo che i deputati della provincia di Asti non pecchino di *troppa*, o troppo *poca* modestia domandando che per mettere in comunicazione la città di Alba colla rete generale delle strade reali ordinarie, o con quella delle strade ferrate, sia dichiarato reale il tronco di strada da Alba alla stazione di San Damiano, perchè penso che questo sia più utile per gli interessi generali dello Stato.

È infatti maggiormente utile nell'interesse generale dello Stato che un capoluogo di provincia venga messo in comunicazione per mezzo di una strada reale preferibilmente con una strada ferrata di proprietà dello Stato che con un'altra di proprietà privata, perchè essendo indubitato che le più facili e comode vie di accesso aumentano i prodotti delle strade ferrate, lo Stato è interessato a procurare...

DAZIANI. Domando la parola.

RICETTA... aumenti per la sua strada ferrata a preferenza di darli a società private.

Ma, mi si dice, la strada da Alba alla stazione di San Damiano è di qualche miglia più lunga di quella tra Alba e Bra, epperò, quando quella venisse dichiarata reale, la spesa della sua manutenzione sarebbe più grave per lo Stato.

Io osserverò primieramente essere notorio che la strada da Alba a Bra è stata sin dal principio non troppo bene costruita, e che perciò proporzionalmente a quella da Alba a San Damiano la sua manutenzione è sempre stata più costosa. Ma farò specialmente notare alla Camera che, ove la strada da Alba a Bra venisse preferibilmente a quella da Alba alla stazione di San Damiano dichiarata reale, lo Stato dovrebbe fare una grandissima spesa per rendere più comoda la salita di Bra la quale, se non isbaglio, ha una pendenza del 12 per cento, e perciò incompatibile per una strada reale.

DAZIANI. Io non voglio solamente trattare la questione dal lato municipale, cioè se alla provincia d'Alba convenga più l'una strada che l'altra, ma desidero esaminarla specialmente dietro il principio adottato dalla Camera, vale a dire che, ogni qual volta una provincia è priva di un tronco di strada nazionale o ferrata, il suo capoluogo debba avere un tronco di strada nazionale che l'unisca colla rete generale delle strade ferrate o nazionali.

Lo scopo di questa disposizione qual è? Certamente quello di avvicinare per quanto è possibile il capoluogo col centro dello Stato, cioè colla capitale, e ciò perchè è d'interesse generale dello Stato che il centro del Governo sia messo in comunicazione coi capoluoghi di provincia per la via più diretta, la più comoda e la più breve possibile.

Ora io domando se non è vero che nell'interesse generale si trovi maggior convenienza che la provincia d'Alba per venire a Torino passi per la via di Bra, che per quella di San Damiano: dico poi che ciò non si potrebbe ottenere altrimenti, e tanto è vero che, come faceva osservare l'onorevole mio amico Ravina, non ostante che la ferrovia di Bra non sia ancora terminata, tuttavia il movimento commerciale dei viaggiatori viene quasi interamente fatto per questa parte, passando per Bra ed andando fino a Carmagnola ove si prende la via ferrata di Cuneo.

Infatti vi sono *omnibus* ossia vetture pubbliche che partono due o tre volte al giorno da Alba e vengono a Carma-

gnola, mentre dalla parte di San Damiano il movimento è quasi nullo, ed appena vi è una vettura che fa un servizio irregolare, e per quanto si voglia dichiarare nazionale la strada di San Damiano non si farà mai che i viaggiatori e le merci non prendano la via più breve che è quella che viene da Alba a Bra.

Il signor ministro si è opposto a tutte le proposte adducendo l'argomento delle strettezze delle finanze; oggi invece il ministro fa una proposta ben più onerosa alle finanze di quello che lo sia la proposta propugnata dai deputati della provincia d'Alba, e ciò per favorire un'altra provincia che non ha nessun diritto conformemente al principio ammesso dalla Camera.

Infatti, se voi adottate la nostra proposta, la spesa della manutenzione sarà di lire 5750 all'anno; se invece si adotta la proposta del ministro, la spesa di manutenzione sarà di 12 mila lire, cioè più del doppio.

Angiungete, o signori, che oltre alla questione di agevolare il commercio e di dare a questo capoluogo una strada di comunicazione colla capitale dello Stato, è ancora la questione che questa è la strada che va dal capoluogo della provincia al capoluogo della sua divisione. Se gli abitanti della provincia d'Alba, la quale appartiene alla divisione di Cuneo, vogliono portarsi al loro capoluogo, domando io, passeranno per San Damiano d'Asti? No certo! Essi andranno a Bra, e là prenderanno la strada ferrata e andranno a Cuneo. Ond'è che, anche sotto il rapporto per il quale la Camera ha testè adottato l'emendamento dell'onorevole Saracco, cioè per far sì che la città di Acqui si avvicinasse al suo capoluogo di divisione a Savona, così pure Alba ha diritto di avere un tronco di strada verso Bra, e non verso San Damiano d'Asti! (*Bravo!*)

Se poi esaminiamo questa questione sotto l'aspetto commerciale, faccio presente che il prodotto principale della provincia d'Alba è il vino. Ora il commercio che fa la provincia d'Alba di questo suo prodotto è esercito per i tre quarti dai carrettieri di Narzole, i quali portano il vino nell'alto Piemonte (e si consuma principalmente a Cuneo ed a Savigliano); laonde il movimento di questo commercio sarà sempre per la via di Bra e non mai per San Damiano.

Aggiungete ancora che due città più popolate della provincia, che sono Alba e Bra, che hanno ciascuna di esse mercati cospicui non inferiori ad alcun altro mercato dell'alto Piemonte, avranno il vantaggio di essere avvicinate il più che sarà possibile con una strada che sarà al certo migliorata quando diventerà nazionale; e se voi dichiarate nazionale il tronco di San Damiano, non otterrete mai alcuno di questi vantaggi; dunque, sotto qualunque aspetto esaminate la questione, sia sotto l'aspetto economico generale, sia sotto l'aspetto dell'interesse della provincia d'Alba, io credo che adoterete la proposta che facciamo, che cioè sia la strada da Alba a Bra, e non da Alba a San Damiano d'Asti, che venga dichiarata nazionale.

PRESIDENTE. Metto ai voti...

RICHETTA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

RICHETTA. L'onorevole deputato Daziani dice che il commercio della provincia d'Alba si fa attualmente tutto per mezzo della strada di Bra; io gli chiederò allora come accada che la stazione di San Damiano, se si escludono quelle dei capoluoghi di provincia, e forse quella di Moncalieri, sia una di quelle che rendono di più allo Stato. Sarà forse il solo mandamento di San Damiano che darà questo prodotto? Evidentemente no: sono gli abitanti della provincia d'Alba; perchè non è vero che

tutti gli abitanti della detta provincia prendano la via di Bra per venire anche a Torino; la parte più meridionale della provincia d'Alba andrà a Bra, ma non colla strada che si vorrebbe classificare reale, ma con altre strade; la parte più centrale sola si servirà della strada di Bra, e la parte a mezzanotte della provincia d'Alba prenderà la strada di San Damiano, come la prende attualmente, ed è questo che fa rendere di più questa stazione. Ma non tutto il commercio d'Alba si fa esclusivamente con Torino; l'onorevole deputato Daziani diceva che quella provincia ha molti vini; e questi prenderanno sicuramente la via del Genovesato, ed anche quella delle provincie lombarde.

Ora io domando se i vini prenderanno la strada di Bra per andare sino a Truffarello, poi tornare indietro sino a San Damiano. Mai no: tutti questi vini passeranno sulla strada d'Alba ed andranno a San Damiano.

L'onorevole deputato Daziani non ha poi risposto all'obiezione che io gli faceva, che cioè lo Stato dovrebbe spendere molto di più per rendere comoda la salita di Bra, la quale ha una pendenza del 12 per cento. Egli dice che la spesa è attualmente minore; lo concedo, ma quella spesa che lo Stato dovrà fare sarà di gran lunga maggiore.

Queste furono le ragioni per cui l'onorevole signor ministro, sin da quando ha presentata la sua relazione, riconosceva che questa strada doveva avere la preferenza su quella da Alba a Bra per essere classificata reale; ed io spero che la Camera vorrà classificarla tale.

DAZIANI. Domando la parola.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Ha la parola.

DAZIANI. Io ringrazio l'onorevole deputato Richetta dello interessamento che dimostra prendere per la provincia d'Alba, onde persuadere la Camera che è d'interesse speciale di questa provincia l'aver una strada nazionale piuttosto verso San Damiano che verso Bra. Ma gli confesso amerei meglio che ciò fosse fatto da un deputato della provincia d'Alba, chè allora probabilmente la Camera con maggiore facilità si persuaderebbe che la proposta ministeriale è nel reale interesse della provincia d'Alba, e non quando questa proposta viene propugnata dal deputato di San Damiano.

RICHETTA. (*Vivamente*) Domando la parola. (*Mormorio*)

DAZIANI. Rispondendo poi ad alcune delle sue osservazioni testè fatte, posso assicurarlo che il commercio dei vini delle Langhe non sarà mai rilevante verso il Genovesato, perchè questi vini migliorano andando verso i monti. E ciò è così vero che nemmeno a Torino non si invia mai una gran quantità di vino della provincia d'Alba, almeno non quanto ne invia la provincia d'Asti ed altre provincie viticole, e perciò la maggior parte dei suddetti vini prenderanno difficilmente altra via che quella dell'alto Piemonte, a meno di circostanze eccezionali; e certamente non sarà mai verso il Genovesato che si porteranno in grande quantità.

L'onorevole Richetta pretende poi che la spesa per lo Stato sarebbe molto maggiore, se non per il mantenimento, almeno per il riattamento, quando si desse la preferenza al tronco da Alba a Bra. Gli faccio osservare che uguale spesa si incontrerà sul tronco da Alba a San Damiano, giacchè ivi pure vi è una salita, che è quella di Priocca, che è pure ripida, ed in modo tale da uguagliare quella di Bra. Non veggio poi che si debba tener conto di questa circostanza.

Qual è lo scopo che noi ci prefiggemmo nell'aver adottato che ogni capoluogo di provincia debba essere messo in relazione con una ferrovia? Quello di unire ogni provincia ai centri politici e commerciali, e così procurare ad essa, nel-

l'interesse generale, un vero vantaggio; e quand'anche questo vantaggio, adottando piuttosto una strada che un'altra, dovesse talora cagionare una qualche maggiore spesa allo Stato, si dovrebbe pur fare, per adempiere allo scopo, ogni qualvolta fosse riconosciuto che la strada più costosa fosse più utile nell'interesse generale alle provincie; ma io, ripeto, sono persuaso che la spesa sarebbe assai maggiore, quando si scegliesse il tronco da Alba a San Damiano, perchè lungo quasi il doppio, ed ha una salita quasi ugualmente difficile che quella di Bra, e invece quella da Alba a Bra costerà sempre di meno, essendo molto più breve. Spero perciò che la Camera vorrà fare giustizia alla nostra domanda, la quale, a mio giudizio, deve essere accettata, se non altro, perchè non trova opposizione in alcuno di quelli che sono stati eletti dai collegi della provincia d'Alba e perciò sono in grado di conoscere le citate località ed i bisogni di detta provincia, e debbono maggiormente difenderne gli interessi.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Se continua la discussione, la parola spetta al deputato Sineo.

SINEO. Avendo chiesta la parola l'onorevole Richetta, mi riserverei di parlare dopo...

Voci. Parli! parli!

SINEO. Dirò due sole parole nel senso della tesi propugnata dagli onorevoli Ravina e Daziani.

Se volete avere un giusto concetto delle relazioni naturali che esistono tra Alba e Bra da un lato, tra Alba e San Damiano dall'altro lato, bisogna rivolgersi con la mente a quel tempo in cui non esistevano ferrovie. Dalla provincia d'Alba nessuno passava a San Damiano per portarsi nella divisione di Torino, quando non v'era la ferrovia, perchè evidentemente la strada s'allungava d'assai. Esistendo ora la ferrovia del Governo che viene a San Damiano, è naturale il transito da quella parte; ma una volta che Bra avrà la sua linea di strada ferrata, ripiglierà la sua antica posizione dirimpetto alla provincia d'Alba. Si persuada dunque la Camera che, se dichiarasse reale la strada da Alba a San Damiano, farebbe cosa affatto indifferente a quella provincia, e di maggior costo al Governo.

Voci. Ai voti! ai voti!

RAVINA. La Camera deve... (*Rumori*)

PRESIDENTE. Se continua la discussione, la parola spetta al deputato Richetta.

RAVINA. Avendo il deputato Richetta già parlato due volte, credo di poter parlare io la seconda. (*Si ride*)

PRESIDENTE. Mi perdoni, ella non ha la parola.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Credo che sia intenzione della Camera di chiudere la discussione.

Metto ai voti la proposta dei deputati Ravina e Daziani così concepita:

« 7° Da Alba a Bra. »

(La Camera approva.)

Con ciò sarebbe approvato tutto l'articolo 8 del Ministero.

Gli articoli 9 e 10 furono già adottati precedentemente.

Qualche deputato parve muover dubbio circa l'articolo 11, se cioè la Camera ne avesse solo adottata la massima, ovvero ne avesse accettata integralmente la redazione.

A levare di mezzo ogni dubbio, darò lettura del rendiconto:

« La Commissione intanto mi pare che abbia dichiarato che non proporrebbe più emendamenti su quest'articolo 11 (*Segni affermativi del relatore*), non rimane che a metterlo ai voti quale è proposto dal Ministero.

« (È approvato.) »

Da questo tratto del resoconto ufficiale, ognuno sarà fatto capace che l'articolo 11 fu precisamente già approvato integralmente quale venne proposto dal Ministero.

Ora viene adunque il 12 che è proposto dal Ministero nella seguente conformità:

« Sono tenute ferme le offerte di concorso a cui prima della promulgazione della presente legge si fossero obbligati i municipi o corpi morali qualunque per promuovere la costruzione di tutta o di una parte di qualsiasi delle strade dichiarate nazionali dalla legge medesima.

« Se queste offerte provengano da provincie che dovranno essere comprese in alcuno dei consorzi di cui all'articolo precedente, esse andranno in diminuzione od annulleranno, se le superino, le quote di contributo consorziale relative. Se derivino da corpi morali che non facciano parte dei consorzi suddetti, le offerte si porteranno a scarico del totale importare delle opere per le quali vennero fatte. »

La Commissione proponeva...

DEFORESTA, relatore. La Commissione non insiste più nel suo emendamento a questo articolo in seguito ai voti precedenti della Camera.

PRESIDENTE. Allora metto ai voti l'articolo 12 quale fu proposto dal Ministero.

(La Camera approva.)

« Art. 13. Le somme a carico dello Stato, da applicarsi annualmente alle opere di nuova costruzione o sistemazione di tronchi di strade dichiarate nazionali dalla presente legge, saranno determinate prendendo norma dal grado d'importanza delle varie strade relativamente al sistema generale delle comunicazioni, o dall'importanza maggiore o minore dei vari tronchi da sistemarsi rispetto alla medesima strada cui i tronchi stessi appartengono.

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

(È approvato.)

« Art. 14. Le divisioni, o i consorzi provinciali interessati nelle strade per le quali, a tenore dell'articolo antecedente, verranno fatti assegni nel bilancio dello Stato, saranno chiamate a fare uguali assegni di anno in anno nei propri bilanci.

« Se le divisioni o consorzi di provincie facciano nei loro bilanci assegni maggiori o minori di quelli iscritti nel bilancio dello Stato, se ne terrà conto per il pareggio nel fare gli assegni negli anni successivi, in guisa che, al compimento dei lavori, abbia avuto effetto la disposizione dell'articolo 11. »

LANZA. Desidero una spiegazione dal Ministero. Mi pare che con questo articolo si darà facoltà al Ministero di costringere le provincie ad entrare in questi consorzi e di decidere quali siano, a suo modo di vedere, le provincie interessate nell'apertura di una data strada. Così potrà invitare, supponiamo, la provincia di Alessandria a concorrere alla costruzione della strada pel colle di Menouve o pel Piccolo San Bernardo, e quella provincia, quand'anche emettesse un voto negativo, non sarebbe per questo esonerata dall'obbligo che al Ministero piacesse imporre.

Questo articolo potrebbe quindi avere conseguenze gravissime. È bene pertanto sentire le spiegazioni del Ministero per sapere in qual modo crederà poter procedere per stabilire questi consorzi, ed in qual senso interpreterà la frase di *provincie interessate*, se si terrà nei limiti delle divisioni, cioè se farà concorrere solo le provincie che entrano nella divisione, ovvero si stimerà autorizzato a far concorrere anche quelle che appartengono ad altre divisioni, e non ostante che queste strade non tocchino il proprio territorio.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Il principio della costituzione dei consorzi è stabilito nell'articolo 11, che, come ha detto il signor presidente, fu già approvato; su questo dunque non si può più rivenire.

Io dico perciò che ora si tratta di avere i consorzi già stabiliti e di vedere quanta parte della quota che loro si appartiene siano in caso di assegnare. Le provincie che costituiscono il consorzio debbono spendere proporzionatamente alle norme con cui questo è stabilito, ma debbono complessivamente pagare la metà di tutta la spesa. Se però la massa di questo consorzio non sarà in caso per quell'anno di assegnare una somma pari a quella assegnata dal Governo, si ammette che possa fissarla minore; se poi sarà in grado di assegnare una somma maggiore per accelerare sempre più i lavori, è libera di farlo; in ogni caso però se ne terrà conto negli anni successivi, perchè al compimento delle opere il complesso del consorzio abbia pagata la metà, come avrà fatto il Governo.

Quanto poi all'intenzione del Governo, questo seguirà, nello stabilire il consorzio, le norme prescritte nell'articolo 11. Il Governo ha proposto (appunto come ho già notato rispondendo all'onorevole Saracco) che si costituiscano consorzi speciali di provincie, e che si devii dalla norma ordinaria delle divisioni, inquantochè questa norma valeva per distribuire i carichi delle strade provinciali, cioè di quelle che cadevano a carico delle divisioni; adesso si tratta di strade che sono dichiarate reali, ma il Governo mette a carico delle provincie che hanno un vero interesse in queste strade la metà delle spese.

Io ripeterò l'esempio che ho già addotto della strada della Cornice. Io non credo che, nel costituire il consorzio per questa strada, saranno introdotte tutte le provincie che appartenevano alle corrispondenti divisioni, perchè ve ne sono alcune che non sentono da essa alcun vantaggio. Dunque tutte le provincie che saranno attraversate da quella strada costituiranno il consorzio.

PRESIDENTE. Il deputato Mellana ha la parola.

MELLANA. Non è per rivenire su quanto si dice che appare dal verbale; intendo solamente che sia avvertita la Camera come, se non altro, questo modo di discussione avvenne per una mala intelligenza.

Ricorderà la Camera che la discussione sull'articolo 11 fu sollevata dall'onorevole Demarchi, appoggiandosi al principio che, prima di discutere quali dovessero essere o non essere le strade classificandole fra le nazionali, era meglio stabilire se si voleva o no il concorso delle provincie, perchè, una volta che si fossero votate molte strade, sarebbe stato più difficile ottenere un voto in appoggio dell'opinione del Governo, cioè del concorso delle provincie medesime.

Questa era la questione di massima che era stata sottoposta alla Camera, e tutte le discussioni si rivolsero in questa. Che poi il signor presidente abbia domandato alla Commissione se nulla aveva da opporre a tutto il complesso dell'articolo 11, ed il relatore abbia col capo accennato di no, e che si sia inteso di votare l'articolo, su questo ho nulla da opporre; ma non vorrei che fosse detto che in quest'Aula, ove si è così teneri del principio rappresentativo, ove sempre si difende una maggior ampiezza di autorità nei Consigli comunali, provinciali e divisionali, noi, con un articolo, senza che neppure succedesse una discussione, li avessimo ridotti a condizione più misera di quella in cui sono i comuni stessi del Lombardo-Veneto, che giacciono sotto la dominazione austriaca. (Oh! oh!)

Sì, signori, sotto quel Governo, ancorchè la rappresentanza

comunale sia nominata dal Governo, ciò nullameno, senza il voto dei Consigli comunali, i medesimi non possono essere obbligati ad un consorzio. E qui noi facciamo delle nostre provincie un corpo meramente consultivo, come poteva esserlo sotto il cessato Governo, cioè il Governo si degnerà di interrogarle per sapere come la pensano, e poi deciderà come più gli aggrada.

Ora, se questo sia consentaneo alla legge comunale che ci regge ed a quella maggiore ampiezza che è nei voti di tutti, io lo lascio giudicare alla Camera. Però si è detto che questo è già votato e non vi si può ritornar sopra, ed io perciò non insisto, ma ho solo voluto che le mie parole scusassero in avvenire i membri che seggono in quest'Aula dall'aver votato, senza neppur discuterlo, un principio di tanta gravità che lede e distrugge assolutamente le libertà comunali e provinciali.

LANZA. L'articolo 11 dice che i consorzi saranno stabiliti fra le divisioni oppure fra le provincie interessate. Ora, secondo l'articolo 14 che cade ora in discussione, non è determinato in qual senso voglia intendersi la parola *interessate*, e si lascia al potere esecutivo la facoltà di dichiarare quali, a suo senso, saranno queste *provincie interessate*. Cosicchè potrebbe accadere che un consorzio, supponiamo, per la strada del Piccolo San Bernardo fosse composto di diverse provincie della divisione di Ivrea, e poi di alcune provincie della divisione di Alessandria e di altre delle divisioni di Genova e di Vercelli, e che si venisse così a stabilire, secondo l'arbitrio del Ministero, una quota a carico di ognuna di queste provincie; cosicchè potrebbe avvenire il mostruoso fatto che una provincia, la quale o non partecipasse, o partecipasse solo indirettamente ai benefici derivanti dalla costruzione di questa nuova strada, dovesse concorrervi coi fondi del proprio bilancio per una quota anche considerevole.

Io faccio presente alla Camera che quest'arbitrio dato al potere esecutivo potrebbe avere delle conseguenze fatali per le provincie. Potrebbe darsi che alcune provincie, le quali con questa legge o ottengono nessun beneficio o ne ottengono uno lievissimo, venissero poi ad essere sopraccaricate di spese per la costruzione di strade che servono intieramente o quasi esclusivamente a vantaggio di altre.

Se invece l'intenzione del signor ministro dei lavori pubblici non è di dare alla parola *interessate* il senso predetto, ma unicamente di far entrare in questi consorzi le provincie per le quali transitano le strade che debbono aprirsi o che debbono migliorarsi, ebbene si spieghi chiaramente nella legge; luogo più appropriato a ciò sarebbe stato l'articolo 11; ma, giacchè si è dichiarato dal presidente che questo è indeclinabilmente votato, si potrebbe a ciò rimediare mediante un emendamento all'articolo 14, nel quale, siccome si ripete ancora la frase dei consorzi provinciali interessati, si potrebbe qui servirsi di una perifrasi, la quale spiegasse il vero senso della parola *interessate*.

Io proporrei a questo fine che si dicesse:

« I consorzi fra le provincie, attraversate dalle strade, per le quali, ecc. »

Così verrebbe a spiegare l'idea che ha manifestato lo stesso signor ministro dei lavori pubblici, il quale testè diceva che i consorzi fra le provincie si faranno fra quelle che sarebbero attraversate dalle strade di cui tratterebbesi.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Non ho detto questo.

LANZA. La stenografia ne potrà far fede. Sarà forse una frase che le sarà sfuggita, ma è così.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io non ho

detto che per norma generale si debba ritenere il consorzio stabilito fra le provincie che sono attraversate. Ho citato un caso particolare per dimostrare che non si poteva, in generale, caricare l'intera divisione; che quindi era necessario di ricorrere ai consorzi, e che il modo di costituirli era stabilito all'articolo 11. Il Governo ottempererà alla deliberazione dell'articolo 11, secondo quella formerà i consorzi, e le provincie interessate, di cui parla l'articolo 14, evidentemente saranno quelle che saranno comprese nel consorzio formato a termini dell'articolo 11; e quindi il volere stabilire qui diversamente il modo di stabilire il consorzio distruggerebbe la deliberazione presa all'articolo 11.

Lo ripeto: nell'articolo 11 è stabilito il principio su cui si devono istituire i consorzi; nell'articolo 14 s'intende di chiamare a concorrere le provincie, a tenore dell'articolo 11, unite in consorzio.

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

(È appoggiata.)

FARINA P. Io non posso che approvare l'emendamento proposto dal deputato Lanza; io trovo esorbitante la facoltà che si vorrebbe lasciare al Ministero di determinare i consorzi senza nessuna base regolatrice ed a suo piacere.

I Consigli provinciali e divisionali dello Stato hanno ricevuto degli eccitamenti a sottoscrivere per strade che si effettuavano in direzioni ed a distanze tali che le provincie e le divisioni eccitate a concorrere non avevano alcun interesse; eppure venivano eccitate a concorrervi nella spesa, e quello che è succeduto per lo passato non vi ha alcuna probabilità che non succeda in avvenire.

Il Governo, desiderando di veder aperta una strada a distanze grandissime, e, se occorre, anche sui confini, procurò riunire il maggior numero possibile di obbligazioni, poco preoccupandosi del vero interesse delle provincie che chiama a concorrere nella spesa.

Se noi lasciamo quest'arbitrio al Ministero, non sarà più l'interesse locale che determinerà se debbasi o no concorrere nella spesa, ma sarà l'intero arbitrio del Ministero. Io trovo che questa facoltà è esorbitante ed è lesiva dell'autonomia che si vuole attribuire alle provincie, e quindi non potrebbe mai venire dalla Camera ammessa.

Ma, si dice, voi avete votato un articolo di legge in cui è già deciso che questa facoltà debba essere esercitata ad arbitrio del Ministero; ebbene io credo che ciò nulla osta a che la Camera con una deliberazione ulteriore possa ancora rimediare ad una premessa incompletamente compresa in una votazione antecedente.

L'arbitrio del Governo di determinare i consorzi ed il contributo in essi delle provincie dello Stato, siccome lederebbe l'autonomia che si vuole lasciare alle provincie stesse, e che è importantissimo sviluppare onde por fine a quel fatale sistema di concentrazione che ha portato così funesti risultati; siccome, dico, con quest'articolo si va precisamente contro a questo principalissimo scopo di una quantità di leggi fatte dal Parlamento, io credo che vi si debba rimediare, e che non debba una inavvertita votazione avere un tale effetto che impedisca alla Camera di rimediarvi in ora che ha avvertiti gli inconvenienti che dall'adozione di quest'articolo potrebbero nascere.

Quindi non posso che appoggiare l'emendamento proposto dall'onorevole Lanza, come quello che provvederebbe in un modo positivo alle emergenze attuali.

In caso poi che questo non fosse adottato, insisterei perchè la legge venisse rimandata alla Commissione, acciò questa

avvisasse di fissare le basi a seconda delle quali i consorzi dovrebbero essere determinati.

Io per conseguenza appoggio l'emendamento dell'onorevole deputato Lanza, e, in caso non sia approvato, mi riservo di proporre il rinvio della legge alla Commissione.

DEFORESTA, relatore. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

DEFORESTA, relatore. Comincio per dichiarare che, quando all'interpellanza dell'onorevole presidente, prima della votazione dell'ultimo alinea dell'articolo 11, ho risposto con un segno affermativo, non ho manifestato che la mia propria opinione, perchè in quel momento la Commissione non ha potuto prendere una deliberazione al riguardo di quella disposizione, circa la quale non si era d'altronde elevata opposizione di sorta nè nel seno della Commissione nè nella Camera. Io ho poi creduto di dover aderire alla redazione proposta dal Ministero; poichè, secondo il mio modo di vedere, le espressioni *provincie interessate* sono più conformi alla giustizia e preferibili alle parole *provincie attraversate*. E diffatti la Commissione, accennando ai consorzi proposti intorno alla manutenzione delle strade, aveva pur essa adoperate le espressioni *provincie interessate*.

Per verità può succedere e succederà assai sovente che una provincia sia in una maggior parte del suo territorio attraversata da una strada reale, senza che le ne risulti molto vantaggio, e per lo contrario non è nè impossibile nè improbabile che un'altra provincia, anche non limitrofa, ne risenta considerevole utile. Vorremo noi adottare una redazione per la quale rimarrebbe caricata della totalità o gran parte delle spese una provincia la quale, quantunque il suo territorio sia per alcuna parte attraversato dalla strada reale, non avrà alcuno o pochissimo interesse, e ne andrebbe affatto esente altra provincia, la quale, sebbene non sia attraversata dalla strada, ne risentirà però un grandissimo beneficio? Mi pare, in tal modo, che noi faremmo una cosa interamente contraria alla giustizia, e credo che non possa esservi cosa migliore e più giusta che quella di regolare la spesa in proporzione del rispettivo interesse.

Ma, si dice, in tal modo si lascia al potere esecutivo un grande arbitrio, perchè, non essendo spiegato come sarà riconosciuto questo interesse delle provincie, egli, a pretesto dell'interessata, potrà obbligare a concorrere nelle spese, quelle provincie che meglio stimerà.

Io non mi dissimulo questo inconveniente; sento che l'incertezza della base potrebbe dar luogo a qualche incongruenza, e, se si vuole, dirò a qualche ingiustizia; ma prego la Camera di riflettere che l'inconveniente non è sì grande come si teme, poichè l'articolo stesso proposto dal Ministero ed approvato dalla Camera tempera moltissimo quest'arbitrio. In primo luogo, il Ministero non può dichiarare quali sono le provincie che debbono prendere parte al consorzio, nè stabilire la quota di concorso, senza sentire i Consigli provinciali, e quando il Ministero comprendesse nel consorzio una provincia che non vi avesse interesse, il Consiglio provinciale darà un voto negativo, dandone le ragioni. Dopo l'avviso dei Consigli provinciali, viene in secondo luogo il parere del Consiglio di Stato, al quale, dovendo essere comunicata la pratica, sarà pure sottomesso l'avviso motivato del Consiglio provinciale.

Dopo tutto ciò il Ministero non può provvedere che con un decreto reale che deve essere pubblicato nella gazzetta ufficiale. Ora, o il decreto reale sarà conforme alla deliberazione del Consiglio provinciale e all'avviso del Consiglio di Stato, ed allora non saprei come potrebbe dubitarsi della sua giu-

stizia; oppure sarà contrario, ed in quel caso il ministro che lo avesse controfirmato senza avere più che fondate ragioni, comprometterà gravemente la sua responsabilità; nè credo che si possa nemmeno supporre che possa ciò mai avvenire.

Io quindi, quantunque scorga che un certo arbitrio si lascia con quest'articolo al potere esecutivo, convinto che non potrebbe farsi altrimenti senza cadere in maggiori inconvenienti, penso che non sia il caso di fare alcuna aggiunta tendente a variare il senso dell'articolo 11, stato per parte mia votato con piena cognizione di causa.

PRESIDENTE. Il deputato Pernati ha facoltà di parlare.

PERNATI. L'onorevole relatore della Commissione vi ha già esposto, o signori, come egli avesse aderito alla redazione ministeriale dell'articolo 11, ma che però, a questo proposito, non aveva espresso l'avviso della Commissione, bensì soltanto una sua opinione personale.

La mia opinione, qual sia a questo riguardo, la Camera lo ha già udito sino dal primo giorno di questa discussione. Io, in allora ho ragionato sul carico che si voleva imporre a diverse divisioni o provincie, quello, cioè, di dover pagare la metà della spesa d'apertura di nuove strade; e, parlando di ciò, diceva appunto che era eccessivo quel carico, considerando la condizione finanziaria di ciascuna delle divisioni in cui cadevano le nuove strade nazionali della quale si trattava, e ne adduceva le prove mediante cifre ufficiali. Dunque era mia opinione che si dovessero sempre ritenere come divisioni interessate in queste strade quelle sulle quali esse discorrono, e non uscire dal limite divisionale con derogare al principio generale che abbiamo per base nella nostra legislazione stradale, quello cioè che ogni provincia costruisce e mantiene le strade che sono nel suo territorio, principio che, essendosi formate le divisioni amministrative, si è implicitamente, anzi espressamente applicato alle medesime.

Or dunque che cosa ha fatto la Camera coll'adozione di questo progetto di legge, per quanto riflette la classificazione fra le strade nazionali di seconda categoria, di alcune nuove linee? Si è fatto concorrere lo Stato nelle spese di apertura di queste strade per la metà, mentre non vi era punto tenuto. Ecco il principio cardinale che si è voluto introdurre in questa legge: si dichiararono nazionali di seconda categoria alcune strade per le quali si riconosceva un carattere tale di interesse generale da dover essere lo Stato chiamato a pagarne la metà della spesa; ma per l'altra metà, per qual motivo si vorrà derogare al principio generale della legislazione vigente in materia stradale? Esse erano strade provinciali a carico delle provincie o divisioni sul cui territorio trascorrono; si è già fatto a queste il singolare favore di aiutarle col mettere la metà della spesa a carico dello Stato; non so perchè si voglia loro farne ancora un altro contrario al preciso disposto della legge sinora osservato, quello di andar a prendere i fondi per le opere fuori del rispettivo territorio divisionale.

Nè credo che a questo principio si sia derogato col dire, nell'articolo 11, che si faranno consorzi fra le provincie interessate, perchè, allo stato attuale della legislazione, provincie interessate sono quelle che compongono una stessa divisione. Si parlò, è vero, di consorzio, e questo si potrà ben fare tra due o più divisioni; come, per esempio, per la strada del Piccolo San Bernardo, siccome essa corre in parte nella divisione di Ivrea, in parte nella divisione di Ciampieri, sarà benissimo che, secondo il principio adottato, si possa fare un consorzio fra queste due divisioni, ma non credo che si possa uscire dal confine divisionale per andar ad imporre le quote di concorso a provincie appartenenti a divisioni estranee al tracciato delle linee.

Nè io vedrei motivo di adottare questo nuovo principio, il quale sconvolgerebbe tutta la nostra legislazione dal lato anche delle libertà provinciali, rendendo obbligatorie spese che oggi non lo sono, e ciò contro anche le precise loro deliberazioni. Inoltre le provincie verrebbero ad essere poste in condizione deteriore di quella dei comuni stessi. Infatti ora, quando si tratta di una strada consortile comunale, l'intendente generale decreta il consorzio, ma da questo decreto v'ha mezzo di reclamare in primo luogo davanti al Consiglio di intendenza, e in secondo luogo davanti alla Camera dei conti. Invece nel caso nostro vi sarebbe un semplice decreto reale, il quale, per quanto sia circondato dalle forme le più solenni, è pur sempre un puro decreto che verrebbe a vincolare la libertà delle divisioni e a stabilire una quota che dovrebbe ad ogni costo soddisfarsi senza appello o reclamo possibile. Dunque, ripeto, le provincie e le divisioni verrebbero ad essere poste in condizione peggiore dei comuni in affari di tanta importanza.

E qui stimo ancora di ricordare che la Commissione vi proponeva da principio che le strade, le quali cessano di essere reali e diventano provinciali, si dovessero mantenere in consorzio obbligatorio fra le provincie interessate. La Camera si dimostrò riluttante ad ammettere un consorzio obbligatorio anche solo per la manutenzione di queste strade; quindi la Commissione venne a redigere un altro articolo, il quale fu poi adottato, ed in cui si stabilì un consorzio solamente *facoltativo* tra le provincie. Ed invece di dire *provincie interessate*, si disse: *provincie che sono attraversate da queste medesime linee*.

Si scorge dunque che la Camera primamente ha respinto il principio del consorzio obbligatorio, ed in secondo luogo, invece delle parole *provincie interessate*, vi ha sostituito queste altre, *provincie attraversate* dalle strade di cui si trattava, onde togliere il senso troppo vago di quelle povere espressioni.

Io credo dunque che sia il caso di adottare l'emendamento dell'onorevole Lanza, il quale spiega le parole *provincie interessate* in modo assai razionale, in un modo che è coerente alla deliberazione già presa dalla Camera ed ammessa dallo stesso signor ministro, il quale combatteva appunto il consorzio obbligatorio stato da noi proposto da principio per la manutenzione delle strade reali che si abbandonano alle provincie.

Io ritengo che con questa spiegazione si conformerà la legge attuale ai principii generali della legislazione in punto stradale, la si conformerà ai principii generali di libertà delle provincie, e resterà così meno grave in qualunque caso la disposizione già ammessa dell'emanazione di un decreto reale, senza appello, contrariamente a quanto si pratica per i comuni. Per questi motivi ne appoggio l'accettazione per parte della Camera.

PRESIDENTE. Il ministro dei lavori pubblici ha la parola.

PALCOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Prima di tutto io faccio osservare che, in sostanza, qui, dopo avere approvato l'articolo 11, si vuole distruggere la deliberazione della Camera. Si parla di inconvenienti di quell'articolo, e mi pare che l'onorevole relatore abbia dimostrato che inconvenienti non ve ne sono. Io poi dico che il più grave di tutti gli inconvenienti è che, quando si fa la guerra ai principii su cui è stabilita una legge, vedendo che essa volge al suo termine, si torni sugli articoli precedenti e si voglia annullarli. Se noi entriamo in questa via, non so qual fine potranno avere le discussioni dinanzi alla Camera, di qualunque legge.

LANZA. Domando la parola per un fatto personale.

PALROCAPA, ministro dei lavori pubblici. Aggiungerò che la contraddizione in cui l'onorevole Pernati dice che si è messo il Governo, volendo costituire il consorzio per le spese di costruzione, e non avendolo voluto costituire per le spese di manutenzione, è stata già da me largamente provata insussistente. Io ho detto quando riconoscete che le strade parallele alle ferrate sono provinciali, esse devono seguire le norme di tutte le strade provinciali.

« Ecco perchè ho adottato il principio che le provincie, volendolo, si costituissero in consorzio: al che v'era un altro motivo, cioè che il prodotto dei pedaggi fosse equamente distribuito; e non si poteva ammetterli a solo vantaggio delle divisioni in cui si trovavano accidentalmente, perchè potevano essere pagati anche per strade di altre divisioni; quindi conveniva unire gli interessi di tutte le provincie, e fare, quando le provincie stesse lo volessero, che si unissero in consorzio per distribuire il prodotto di questi pedaggi. Ed è tanto vero, che è stato soggiunto che, quando le provincie non si costituissero in consorzio per fare quest'equa distribuzione, il Governo sarebbe intervenuto e l'avrebbe fatta egli stesso. Questi sono i principii che avete adottati rispetto alla manutenzione.

Rispetto alla costruzione il Governo ha detto: è un altro caso; qui si tratta di strade che sono dichiarate reali; adunque il carico, stando al principio della legislazione, dovrebbe essere tutto posto sullo Stato; ma le circostanze delle finanze non consentono che lo Stato si assuma tutto questo carico, e lo si lascia per metà alle provincie.

Ma a quali provincie? Qui non si tratta più di strade provinciali, quindi non si può più applicare la norma generale per questa classe di strade; adunque costituiamo consorzi e prendiamone per base di far concorrere le provincie che ne sentono il maggior vantaggio.

Ora si vuole distruggere il principio riconosciuto ed approvato dalla Camera nell'articolo 11, e si vuole sostituirvi le provincie attraversate.

Signori, parliamoci chiaro e aperto, questo è come dire: non vogliamo eseguire alcune delle strade che abbiamo determinato che siano costrutte. Per esempio, come volete che la sola provincia di Tarantasia sostenga tutta la spesa di costruzione, anche solamente della parte di strada del Piccolo San Bernardo, che corre sul suo territorio, povera e miserabile come è quella provincia?

Non riconoscete più il principio delle divisioni, e poi volete sostituirvi le provincie attraversate, e vi appigliate al caso che ho citato, in cui una strada avrebbe il suo consorzio determinato dalle provincie che attraversa?

Ma questo è lungi che io l'abbia messo per principio. Ho addotto un esempio per mostrare che si può benissimo stabilire che non debbano concorrere le provincie, benchè appartengano a quelle divisioni che sono attraversate dalle strade; e l'ho addotto per provare che non si poteva far concorrere Acqui alla costruzione delle strade del litorale di Levante. Ma in generale è evidente che qui non si tratta di manutenzione di strade dichiarate provinciali, le quali debbono seguire le norme di tutte le altre strade provinciali, colla sola eccezione relativa all'equa distribuzione dei pedaggi; ma si tratta di distribuire un carico che tutto non può sostenere lo Stato, e distribuirlo equamente fra le provincie che vi hanno interesse. Questo principio lo avete adottato nell'articolo 11, nè so come si voglia ora venire a distrurre quella deliberazione.

L'onorevole Farina ha detto: qui si tratta di interessi lo-

cali, dunque sopportino il peso le provincie attraversate. Ma io lo nego. È stato già nella discussione riconosciuto come qui si tratta anzi di interesse generale dello Stato. Ora che avete adottato, per esempio, che la strada da Acqui a Carcare sia dichiarata reale, lo Stato sopporterà la metà della spesa, e l'altra metà la metteremo a carico della sola provincia d'Acqui?

E dopo il compianto della provincia d'Acqui che vi ha mossi a quella determinazione, vorrete voi che essa ne colga questo bel frutto?

A me pare che, se non si tiene fermo il principio dell'articolo 11 che offre tutte le garanzie che si possono desiderare, quando qualche confidenza non si riponga nel Governo, e quando non si voglia che abbia facoltà d'agire, si finirà per non fare le strade che avete decretato.

LANZA. L'allusione fatta dal signor ministro dei lavori pubblici, che si cerchi con mezzi indiretti di distruggere la deliberazione già presa dalla Camera, è evidentemente stata rivolta all'autore dell'emendamento, per cui ebbi perfettamente motivo di chiamare la parola per un fatto personale.

Detto ciò per spiegare il motivo per cui tolsi a parlare, proverò ora che la insinuazione dell'onorevole signor ministro è priva di fondamento. Egli doveva anzitutto por mente che fu da taluno contestato il fatto che la Camera abbia già presa una definitiva decisione sull'articolo 11. Il presidente ha pronunciato, e questo basta. Ma è incontestabile che parecchi membri non hanno creduto che l'articolo 11 fosse integralmente votato. Si è creduto da taluni (e fra questi sono anch'io) che se ne fosse votata solamente la massima. Difatti, parliamoci francamente, crede egli l'onorevole signor ministro che, se tutti avessero saputo che colla votazione relativa all'articolo 11 non si votava solo la massima, ma l'intera disposizione contenuta in detto articolo, nessuno avrebbe preso la parola per fare opposizione allo stabilimento di un principio che rovescia la nostra legislazione provinciale e la legislazione sui consorzi? Suppone egli che la Camera possa essere così indifferente alla libertà delle provincie, da lasciarsi così sopraffare senza dir nulla?

Questa semplice considerazione può bastare a stabilire che eravamo di buona fede quando si credeva che dell'articolo 11 non si votasse che la pura massima. Ora dappoichè dalla lettura del rendiconto risulta quale fu la votazione su quell'articolo, stimo indispensabile che si rimedii a quella inavvertenza mediante una modificazione a questo articolo 11, cercando di spiegare cosa si debba intendere per provincie interessate.

Si dice che, se non si lascia al potere esecutivo questa libertà illimitata di costituire i consorzi, ne verranno delle ingiustizie; che, ammettendo il mio emendamento, alcune provincie, benchè non attraversate da queste strade, potranno ricavarne benefizi e non concorreranno nella spesa; che altre saranno attraversate solamente per una piccola parte, e dovranno concorrere. Io rispondo che il mio emendamento non è certo perfetto, esso è soltanto un ripiego per emendare un errore, o meglio una dimenticanza, la quale è trascorsa nella votazione dell'articolo 11. Quindi mi risolverei, e ben di buon grado, a mandarlo alla Commissione onde procurasse di formulare una disposizione in modo che potesse togliere quest'arbitrio assoluto del Ministero nel costituire i consorzi delle provincie.

Io ben mi ricordo che alcuni anni sono venne sottoposto a parecchi Consigli divisionali un riparto per concorrere alla costruzione della strada del Gran San Bernardo per il colle Menouve, mi ricordo di alcune provincie, alle quali, benchè

abbiano un interesse assai dubbio all'apertura di questa strada, nullameno il signor ministro assegnava una quota considerevolissima di riparto. È appunto questa reminiscenza che mi fece venire l'idea di proporre quest'emendamento, giacchè veggio che con questa legge il signor ministro vorrebbe ottenere il potere di fare quanto non potè precedentemente. E questo sì è quello che io voglio impedire.

Io dico che col sistema d'amministrazione provinciale e comunale che abbiamo, colla legge che vige sui consorzi, sarebbe inaudito il potere che si darebbe al Ministero mediante quest'articolo; sarebbe un lasciare a lui la piena libertà di imporre certe provincie, sebbene non siano interessate o di imporre loro una spesa non proporzionata al beneficio. Mi si dice: ma vi sarà un decreto reale; ma si prenderà il parere del Consiglio di Stato; queste cautele sono buonissime sotto un Governo assoluto, ma sotto un Governo rappresentativo, mi permetta l'onorevole relatore che io gli osservi che sono poca cosa, e che, quando il potere legislativo ha nelle mani altri mezzi, non deve lasciarsi sfuggire, e mai e poi mai concedere al Consiglio di Stato ed al potere esecutivo la facoltà d'imporre, che è uno dei diritti più importanti che si abbia nel sistema costituzionale; è un diritto impreteribile che si deve gelosamente custodire dal potere legislativo, e se il signor ministro dei lavori pubblici stimava che le difficili questioni dei consorzi fossero subito risolte per non porre ostacoli alla pronta attuazione dei lavori stradali, doveva proporre nella legge questi consorzi col riparto della spesa; doveva studiare meglio i suoi progetti di costruzione di strade, conoscerne preventivamente la spesa, esaminare quali siano le provincie più interessate in questa e in quell'opera, e stabilire il concorso delle diverse provincie per ognuna delle medesime. Allora il potere legislativo avrebbe potuto esaminare severamente se il riparto proposto era giusto; quando non lo fosse stato, lo si sarebbe emendato e così si sarebbero risolte tutte le difficoltà; ma edotto dall'esperienza quali sieno le intenzioni del Ministero dei lavori pubblici, nel fare il riparto per alcune di queste strade che si vogliono costruite, temo che, se gli si lascia il potere di comporre a suo piacimento i consorzi e le quote, alcune provincie avrebbero da lamentare amaramente la deliberazione della Camera.

Per conseguenza, siccome sono il primo a riconoscere che il mio emendamento non ovvia completamente alle disposizioni troppo arbitrarie degli articoli 11 e 14, m'induco ben di buon grado ad invitare la Camera a rimandarlo alla Commissione perchè voglia redigere una disposizione in quel senso che meglio ripari agli inconvenienti, ma assolutamente non posso rinunciare compiutamente all'idea che venne da me espressa coll'emendamento proposto, e che ho espressa principalmente per risvegliare l'attenzione della Camera sulla disposizione che sta per votare.

MELLENA. L'onorevole relatore della Commissione parve accennare a me, quando dichiarava che quel cenno di capo col quale si risolveva un principio costituzionale, esso lo aveva fatto dietro maturi studi e profonde convinzioni.

Non ho mai detratto nè agli studi, nè alle convinzioni dell'onorevole relatore; quello che ho voluto significare è che, senza che se ne avvedesse la Camera, e ciò dietro un cenno di capo del relatore, sarebbe stato violato un principio costituzionale ed una legge esistente. Ora le parole testè dette dall'onorevole relatore, che cioè non vi era accordo su di ciò fra lui e la Commissione, mi provano come non era sufficiente un cenno del capo, ad uso di quello di Giove (*Ilarità*), ma si richiedeva una spiegazione in una materia così grave,

massime quando parlava come individuo, non assenziente tutta la Commissione.

Quello che è fatto costante, che nessuno in questa Camera potrà distrarre, e ciò dico principalmente al signor ministro il quale crede si prenda questa circostanza per far rivivere sopra un voto già emesso, quello, dico, che è fatto costante, si è che la votazione seguita in quel giorno fu sulla proposta Demarchi che nulla aveva da fare con questo principio. La Camera ha creduto allora di votare sopra una questione di principio nella quale per nulla si trattava della presente questione. Ora, io chiedo se, rispettando quanto ha detto il presidente, quanto si trova nel processo verbale, non sia il caso di rimediare nella discussione di un altro articolo alla votazione stata fatta, e ciò senza nulla detrarre alla medesima. Fu un errore, sarà stato un errore, ma commesso per imprevidenza, senza cognizione di causa, senza discussione.

Io chiedo si faccia una sola parola nelle discussioni di questa grave questione, quella cioè delle guarentigie provinciali e comunali acquistate collo Statuto. E qui mi rivolgo all'onorevole relatore, il quale disse essersi ciò fatto per convinzione, essendovi la garanzia di un voto consultivo delle provincie, di un'interpellanza al Consiglio di Stato, e la maggior garanzia ancora di un decreto reale nel foglio ufficiale.

Ma allora, per questo era inutile fare le conquiste del 1848, tutte queste cose le avevamo già, signor relatore, prima del 1848, questa conquista perciò, che è ora a tutti sì cara, era inutile il farla.

Del resto, io voglio qui fare un'osservazione relativamente a ciò che fu da molti ripetuto, che cioè, non potendo fare lo Stato tutte le spese, le ha poste in parte a carico delle provincie, e che per ciò fare bisognerà trovare un mezzo di fare dei consorzi, ossia fra quelle che erano interessate, o quelle per cui la strada percorreva; sotto questo punto non vi è altro che il giudizio dei Consigli, in altro modo esso è impossibile. Noi vedremo, come bene osservava il deputato Lanza, succedere che dopo avere usato di tutti i mezzi per indurre questi Consigli divisionali e provinciali a votare secondo l'avviso del Ministero, non avendo essi assecondato il Ministero, con un articolo non discusso innanzi alla Camera avrebbe mezzo di farsi dare l'autorità per riuscire nel suo intento.

D'altronde osservo che, quando si dice che le provincie interessate concorrono nella metà della spesa collo Stato, siccome lo Stato non ha capitali, nè rendite, questo si fa col contributo, di modo che il carico che cade per metà sullo Stato, pesa appunto sulle provincie interessate.

E qui voglio citare un fatto, un'ingiustizia solenne che ne può derivare.

Supponiamo una di queste strade che tende da una provincia ad un'altra, per cui siano tutte e due interessate ad avere questa strada, per esempio, citiamo la strada del San Bernardo, la quale deve essere uno sfogo per Genova; ora per farla nella provincia di Aosta, per esempio, lo Stato concorre per la metà della spesa, per l'altra metà devono concorrere le provincie in cui passa, che si dicono interessate; ma se queste provincie interessate hanno già fatto, per questo medesimo commercio generale, una strada a totali loro spese, se la mantengono intieramente a loro spese, se concorrono già come parte dello Stato nella metà delle altre, io non so con qual giustizia i dissenzienti si potrebbero costringere a nuovamente concorrere; in questo caso bisognerebbe interrogare tutti gl'interessati alle strade delle provincie.

Ma quando una parte di questa strada di interesse comune fu già fatta a spese di una sola provincia, quando di questo tratto si servono le altre, vorreste voi caricarla ancora di un'altra spesa, perchè così piace al signor ministro? Sarebbe un distruggere tutte le libertà comunali conquistate nel 1848. Sarebbe adottare un principio rovinoso, esiziale per le provincie, perciò lo respingo con tutte le mie forze.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Farina Paolo.

FARINA P. Le obiezioni mosse dal relatore e dal ministro contro l'emendamento concernente il rinvio alla Commissione, sono di due sorta: le une sono per così dire pregiudiziali, perchè, basandosi sulla già avvenuta votazione sostengono non potersi rivivere; e su queste pregiudiziali eccezioni calorosamente si espresse il signor ministro tacciando i sostenitori della contraria opinione di distruttori di quello che si è già votato, di indefiniti prolungatori delle discussioni.

Per abbattere questi argomenti non occorre far altro che leggere l'articolo che si è votato. Esso dice che la quota di concorso sarà a carico delle provincie interessate. Ma determina in modo certo i caratteri per cui una provincia debba dirsi veramente interessata? No. Ciò posto perchè non potremo ora tracciare le norme, mercè le quali una provincia debba dirsi sì, o no interessata in una strada?

Ora, io sostengo, che non solo si può, ma che si deve fare, se non si vuole commettere a un tempo la doppia mostruosità di privare le provincie della loro libertà, e di dare al Ministero un esorbitante arbitrio; e dico esorbitante, perchè questo arbitrio che il Governo non ha in nessun'altra circostanza, verrebbe qui introdotto per isbieco, e, come benissimo osservavano i preopinanti, senza che la Camera vi abbia avvertito.

Il Ministero crede il punto già deciso, e che non vi si possa più rivivere; ma io dico che, quand'anche ciò fosse, bisognerebbe ad ogni modo ulteriormente deliberare o per abolire tutte le leggi che regolano l'azione delle provincie, o per interpretare questa disposizione che tutte implicitamente le distruggerebbe.

Queste disposizioni, le une opposte alle altre, non possono sussistere insieme; hanno bisogno di interpretazione; quindi, quand'anche fosse vero che il principio fosse stato votato, bisognerebbe interpretarlo e metterlo in armonia colle leggi generali che regolano le attribuzioni delle provincie, altrimenti si commetterebbe la mostruosità di avere una legge generale in un senso, e una legge speciale in senso affatto opposto, senza mettere queste due disposizioni contraddittorie in relazione tra loro.

Tanto è vero che questa disposizione della legge ha d'uopo di essere interpretata, che il Ministero ed il relatore sono in ciò poco d'accordo tra loro, giacchè il primo propone un sistema, ed il secondo ne propone un altro.

Infatti, l'onorevole relatore Deforest, mentre trova una sufficiente garanzia nel voto del Consiglio provinciale, bisogna che di necessità affermi che, se la garanzia deve essere efficace, le provincie non concorreranno se non quando lo consentiranno i Consigli provinciali. In caso contrario la garanzia sarebbe nulla, perchè, acciò questa sia efficace, è mestieri che la deliberazione del Ministero sia dettata dal voto del Consiglio provinciale.

Invece il ministro dei lavori pubblici ha sostenuto la tesi contraria, cioè affermò che debbe essere riservata al potere esecutivo la facoltà di obbligare anche le provincie ritenenti.

Ciò stando, torno a dirlo, per rimuovere ogni dubbio,

per far sì che la disposizione di una legge speciale non sia in contraddizione colle disposizioni delle leggi generali, è ancora necessaria a questo riguardo un'interpretazione. Del rimanente non mi arresterò più sull'osservazione che già da altri venne fatta, cioè che il relatore in questa questione parlava in nome proprio e non in quello della Commissione.

Io non mi estenderò sulla pretesa garanzia che deriva dal voto del Consiglio di Stato, il quale per l'organizzazione attuale non avendo che un voto consultivo ne deriva che, anche quando il voto del Consiglio di Stato fosse contrario al concorso di una provincia in un consorzio, sarebbe sempre nell'arbitrio del Ministero di attenersi al voto del Consiglio di Stato, o di seguire il parere contrario.

In pratica già noi abbiamo visto molte volte il Ministero determinarsi in senso contrario alle conclusioni del Consiglio di Stato; cosicchè noi avremo, adottando questa legge, costituito sovrano l'arbitrio del Ministero.

Si sono opposti i vari inconvenienti che nascerebbero da una spiegazione maggiore data a questo articolo. Io non credo che gli inconvenienti che si potevano opporre, quando fosse adottata la proposizione Lanza, si possano egualmente opporre al rinvio alla Commissione, il cui effetto sarà la presentazione di una proposta, di cui non conoscendosi il tenore, non si può già fin d'ora dire che cagionerà degli inconvenienti.

Ma, quand'anche vi fossero inconvenienti, io credo che nessun inconveniente sia maggiore di quello di avere una legge che sia un'abdicazione del potere legislativo, perchè, riducendola ai minimi termini, la Camera verrebbe a dire questo: noi abbandoniamo il nostro potere relativamente al concorso delle provincie nei consorzi, per delegarlo interamente al Ministero.

Sarebbe quindi istituire arbitro e sovrano il Ministero. Ora dico che questo è il massimo degli inconvenienti che vi possono essere, perchè è un dare facoltà di far leggi a capriccio, e per ciascuna circostanza parziale al potere esecutivo; è la negazione della legge; è il massimo degli assurdi in linea di sistema costituzionale.

Per conseguenza, quand'anche nell'emendamento vi fossero degli inconvenienti, credo che non pareggierebbero mai quello di dare facoltà al Governo, di fare quello che vuole senza alcuna norma direttiva.

Il signor ministro disse che io accennando il maggior interesse che hanno le provincie attraversate dalle strade, ho negato che vi fosse un interesse generale dello Stato, ed aggiunse: ma se non vi fosse stato un interesse generale dello Stato, non sarebbero queste strade state dichiarate nazionali.

L'argomento del signor ministro prova niente, perchè prova troppo. Se il suo argomento fosse giusto, ne verrebbe la conseguenza, che lo Stato dovrebbe sostenere l'intera spesa delle strade, e non metterle per metà a carico delle provincie interessate perchè, se è vero che tutto lo Stato risente vantaggio da queste strade, tutto lo Stato ne deve sostenere le spese.

Ma siccome abbiamo riconosciuto che negli interessi generali dello Stato, partecipano in grado diverso le provincie, conseguentemente è giusto il principio che egli stesso ha sostenuto, che ciascuna di queste provincie vi concorra in proporzione dell'utile che ne ritrae.

Del resto, non solo sarebbe un mostruoso arbitrio che si abbandonerebbe nelle mani del potere esecutivo, quello di concedergli la facoltà di determinare quali siano i consorzi, ed in quale proporzione vi debbano concorrere le varie provincie senza alcuna norma direttiva, ma si verrebbe inoltre

a privare le provincie di quel diritto che è di gius comune, quale è quello di ricorrere contro un arbitrio del potere esecutivo. Poichè in questo caso basterebbe che il potere esecutivo avesse fatto un decreto, per precludere alle provincie interessate l'adito ai tribunali, e si verrebbe con questo a denegare alle provincie quella facoltà che hanno tutte indistintamente le individualità dello Stato, siano privati, siano municipi, sia qualunque altra legale aggregazione. Conseguentemente sarebbe un mettere le provincie fuori della legge comune.

Io non posso credere che la Camera voglia sanzionare un principio di questa natura, epperò insisto per l'adozione della fatta proposta.

DEFORESTA, relatore. Io credo che la Camera mi approverà di lasciare da parte gli epigrammi che sono sì poco conformi alla di lei dignità, ed alle convenienze parlamentari; e vengo perciò, senz'altro preliminarmente, alla questione.

Nessuno si lamenta che siasi lasciato al potere esecutivo, di formare i consorzi, e distribuire la quota per decreto reale; solo si ha apprensione delle parole *provincie interessate*, e si vorrebbe che la legge stessa stabilisse le norme per determinare questo interesse. Ma è essa fondata questa apprensione? Sono mezzi praticabili ed accorti per raggiungere lo scopo che si desidera, vale a dire è egli possibile di stabilire le norme sicure per riconoscere il grado d'interesse che le provincie potranno avere nella costruzione delle strade di cui è caso?

Quanto ai timori, io credo di avere già abbastanza dimostrato come sieno poco fondati.

La difficoltà poi di fare meglio mi pare che risulti abbastanza, dacchè nessuno ha proposta una migliore redazione.

L'onorevole deputato Lanza aveva proposto di surrogare all'espressione *provincie interessate*, l'altra *provincie attraversate*, ma con una buona fede che lo onora è venuto egli stesso riconoscendo che questa espressione avrebbe inconveniente maggiore forse di quello dell'espressione adoperata dal Ministero.

Si è detto che l'articolo potrebbe essere rinviato alla Commissione; onde essa studi qualche altra redazione più accorta per togliere l'arbitrio al potere esecutivo senza fare una indicazione che avesse gli stessi o maggiori inconvenienti.

Per verità io non saprei trovarne alcuna. Dichiarare *a priori* quali saranno le provincie interessate o non interessate, aventi maggiore o minore interesse, mi pare cosa affatto impossibile. Quindi prego la Camera di non darci un incarico che noi non potremmo adempire.

ARA. Dopo le osservazioni fatte dall'onorevole deputato Farina Paolo, poche ragioni io addurrò, onde dimostrare come la votazione dell'articolo 11 non osti a che si accetti l'emendamento del deputato Lanza.

Coll'articolo 11 che cosa fece la Camera? Ha adottato due principi distinti: colla prima parte ha adottato il principio che debbano considerarsi a carico, metà dello Stato, e metà delle divisioni e provincie interessate, le spese necessarie per la sistemazione di una strada.

Colla seconda parte dell'articolo si è stabilito che le quote proporzionali di ciascuna provincia debbano stabilirsi, sentito l'avviso dei Consigli provinciali, del Consiglio di Stato, e del Congresso permanente di acque e strade; ma coll'articolo 11 non si è stabilito a chi spetti di dichiarare quando le provincie o le divisioni siano o no *interessate*; il principio a chi debba spettare il riconoscere l'*interesse* di una provincia alla formazione di queste strade non venne in alcun modo deciso dalla Camera.

Io ammetto che, quando sarà riconosciuto che una provincia è *interessata*, debba, e la provincia e la divisione, concorrere per la metà, perchè ciò è stato votato coll'articolo 11. Io ammetto anche che debbano essere sentiti i Consigli provinciali, quando si tratta di un'opera che *interessa* la provincia, ma io non veggo come con quell'articolo siasi pregiudicato l'articolo più essenziale, che è quello di deliberare sull'interesse, o no, che ha una provincia alla formazione di una strada. Questo diritto spetta necessariamente ai corpi deliberanti; e questo diritto non si è tolto coll'articolo 11.

Dunque io credo che si possa e si debba attualmente definire dalla Camera a chi sia attribuito il diritto di riconoscere se una provincia od una divisione abbia interesse a che una strada, sia formata.

Messa la questione su questo terreno, io veggo che l'emendamento Lanza...

PRESIDENTE. Il deputato Lanza ora non propone che il rinvio alla Commissione.

ARA. Ed io non ho niente in contrario a che si ordini quest'invio...

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri, reggente il Ministero delle finanze. Io credo che si potrebbe venire ad una proposta conciliativa; e questa sarebbe di determinare che in caso di dissenso non si potesse stabilire il consorzio che per via di legge. (*Si! si!*)

ARA. Essendo appunto mio scopo di evitare che il determinare i consorzi dipenda dal solo potere esecutivo, non dissento di accettare il proposto mezzo conciliativo, e mi astengo dal fare altre osservazioni.

LANZA. Dappoichè il relatore della Commissione ha dichiarato che respinge assolutamente il rinvio del mio emendamento alla Commissione, onde io possa studiare e meglio coordinare, io mi sono determinato di proporre un emendamento esplicito da votarsi dalla Camera immediatamente, senza bisogno di rinvio. Esso sarebbe così concepito:

« Nel caso che qualche provincia, compresa nel consorzio, rifiutasse di concorrere, questo non potrà essere stabilito che per via di una legge speciale. »

Io credo che a questo modo si salverebbero gli interessi delle provincie, si impedirebbe qualunque eccesso od errore del potere esecutivo, non si occuperebbe di troppo la Camera di leggi speciali, non sarebbero presentati progetti di riparto, se non nei casi rarissimi in cui qualche provincia rifiutasse di essere compresa nel consorzio o non accettasse la quota a suo carico proposta; giacchè io parto da questo principio che, quando il consorzio sia ben fatto, ed il Ministero deve procurare di comporlo in modo ragionevole, nessuna provincia vorrà rifiutarvisi; i Consigli provinciali sono composti di persone le quali hanno la fiducia dei loro committenti, che conoscono gl'interessi del proprio paese, e che tuttavolta si presenterà loro di concorrere per una spesa che ridondi più o meno a beneficio della provincia, certamente non si rifiuteranno; si vuole unicamente impedire che, qualora mai la provincia, chiamata a concorrere in un'opera pubblica, non si veda interessata alla medesima, oppure la quota a suo carico imposta sia eccessiva, possa porgere richiami innanzi al potere legislativo, il quale deciderebbe la questione.

Per conseguenza spero che, tanto il Ministero quanto la Camera, vorranno accettare questo emendamento. Quanto poi al luogo più opportuno per collocare questo emendamento, si vedrà se debba essere dopo l'articolo 11 o dopo l'articolo 14; secondo me, sarebbe più conveniente farne un'aggiunta all'articolo 11.

PRESIDENTE. La proposta che fa il deputato Lanza, è così concepita :

« Nel caso che qualche provincia, compresa nel consorzio, rifiutasse di concorrervi, questo non potrà essere stabilito se non per via di una legge speciale. »

BARBIER. Je demande la parole sur cet amendement.

PRESIDENTE. Il deputato Barbier ha la parola.

BARBIER. Je ne dirai que deux mots ; cet amendement est également contraire à l'article 11.

L'amendement proposé en premier et en second lieu par l'honorable député Lanza est un manque de confiance à l'égard du Gouvernement. Je ne puis supposer que le Gouvernement vienne commettre des injustices dans un acte purement administratif où il n'a aucun intérêt personnel.

Le Gouvernement pourrait être soupçonné comme capable de commettre quelque injustice s'il s'agissait d'un principe politique, mais non quand il s'agit d'une affaire purement administrative, où il n'a aucun intérêt. Il n'est pas à supposer qu'il veuille commettre une injustice au préjudice d'une province pour en favoriser une autre. Quant à moi, ce soupçon je ne l'ai pas et je ne crois pas qu'aucun autre puisse l'avoir.

D'ailleurs la Chambre a donné assez de preuves de confiance dans le Gouvernement en matière politique où la question est bien autrement délicate et grave qu'en matière administrative. Ainsi je ne vois pour quel motif l'on voudrait montrer de la défiance à l'égard du Ministère dans une question d'intérêt purement matériel.

On a dit que ce ne seraient que les provinces traversées qui devraient contribuer à la dépense, comme si les provinces que la route ne traverse pas ne pouvaient pas avoir un intérêt également grand à l'entretien de la route.

Je pourrais citer à ce sujet plusieurs exemples. Il peut fort bien arriver, qu'une route qui aboutit à une province, sans la traverser, intéresse plus cette province-là à cause de son commerce, que la province même qu'elle traverse.

Ce que l'on a dit de plusieurs députés qui n'ont pas compris la portée de l'article 11 lorsqu'ils l'ont voté, n'est autre chose qu'un prétexte qu'on ne peut alléguer devant une Chambre. Les députés ne sont pas des écoliers pour qu'on puisse faire valoir de pareils prétextes. D'ailleurs, je ne crois pas qu'on puisse faire à la majorité de la Chambre le tort de lui dire qu'elle ait voté un article sans l'avoir compris, sans savoir ce que c'était.

Si l'on admet un pareil prétexte sur une loi, il n'y a pas de raison pour que chacun qui ne sera pas content d'une votation, vienne dire que, n'en ayant pas bien compris le sens, il faut revenir sur ce qui a déjà été voté. La porte serait ainsi

ouverte pour revenir sur toutes les questions. Or, ce n'est pas là un principe qu'on puisse adopter.

Quant à la proposition de monsieur Ara, qui voudrait que la dépense fût à la charge des provinces intéressées, elle n'est pas plus explicite que l'autre, car il ne dit pas quelles sont les provinces intéressées. C'est le Ministère seul qui a les éléments pour savoir quelles sont les provinces intéressées.

La question se décide d'elle-même, c'est un vote de confiance que nous devons donner au Ministère.

D'ailleurs, il y a déjà bien assez de garanties dans cet article pour être sûr que l'intérêt des provinces ne sera pas compromis.

En dernier lieu l'amendement de monsieur Lanza dit que dans le cas où des oppositions s'éleveraient de la part de quelques provinces, on pourvoirait moyennant une loi. Mais combien de lois faudrait-il faire ? A chaque moment, l'on devra établir une discussion pour savoir si une province est intéressée à telle route ou non ; ces questions se présenteront à chaque moment.

Pour tous ces motifs je vote contre la proposition de monsieur Lanza.

PRESIDENTE. Il Ministero aderisce alla proposta fatta dal deputato Lanza ?

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri e reggente il Ministero delle finanze. Il Ministero l'accetta.

PRESIDENTE. La metto dunque ai voti. (*Vedi sopra*)

(La Camera approva.)

Quest'aggiunta sarà rinviata alla Commissione, perchè vegga quale possa esserne la sede più opportuna.

La seduta è levata alle ore 5 1/2.

Ordine del giorno per la tornata di-domani :

1° Seguito della discussione sul progetto di legge per una nuova classificazione delle strade reali in terraferma ;

2° Discussioni del progetto di legge per disposizioni concernenti i renitenti alla leva militare ;

3° Discussione del progetto di legge per facoltà alla divisione amministrativa di Camere di contrarre un mutuo passivo ;

4° Discussione del progetto di legge per riforma delle disposizioni eccezionali relative alla Sardegna per le elezioni politiche.