

TORNATA DEL 3 APRILE 1855

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE BON-COMPAGNI.

SOMMARIO. *Relazione sul progetto di legge per lo stabilimento di stazioni telegrafiche in Sardegna — Seguito della discussione e approvazione del progetto di legge per la nuova classificazione delle strade di terraferma — L'articolo d'aggiunta del deputato Lanza si colloca dopo il 14 — Approvazione di quest'ultimo — Modificazioni all'articolo 15 proposte dal ministro dei lavori pubblici — Opposizioni del deputato Mellana e sua proposta sospensiva — Osservazioni del ministro e del relatore Deforesta — Emendamento del deputato Lanza — Parlano il ministro ed il deputato Rezasco — Approvazione dell'articolo emendato — Il deputato Sineo svolge la proposta di un articolo addizionale presentato da ventisei deputati — Opposizioni del ministro suddetto — Osservazioni del deputato Spinola D. — È approvata sul medesimo la proposta pregiudiziale — Istanze del deputato Mellana e risposte del ministro — È ritirato dal Ministero il titolo secondo del progetto — Eccitamenti del deputato Despine e risposta del ministro medesimo — Votazione ed approvazione dei progetti di legge: per disposizioni concernenti i renitenti alla leva; e per facoltà alla divisione di Ciambèri di contrarre un prestito.*

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

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

5892. 54 proprietari, esercenti ed artisti del comune di Belgirate, provincia di Pallanza, chiedono che si provveda ad un più equo riparto dell'imposta provinciale, che per le sovrimposte provinciali divisionali e locali si tenga per base l'estimo, come si praticava per lo passato, e che si rigetti la facoltà che sarà per chiedere la divisione di Novara di eccedere il limite delle sovrimposte.

5893. Albertazzi Alessandro e Paolo, prevosto il primo e coadiutore il secondo della parrocchia del comune di Donnelletto, provincia di Novara, ricorrono per riparazioni contro un giudicato di quel tribunale di prima istanza relativamente all'espropriazione forzata delle rispettive loro case di abitazione in seguito al tracciamento della ferrovia.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'approvazione del processo verbale della tornata di ieri.

(È approvato.)

RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PER LO STABILIMENTO DI STAZIONI TELEGRAFICHE IN SARDEGNA.

CAVALLINI, relatore. Ho l'onore di deporre sul banco della Presidenza la relazione della Commissione sul progetto di legge presentato dal ministro di finanze pello stabilimento delle stazioni del telegrafo elettrico in Sardegna. (Vedi vol. Documenti, pag. 1829.)

PRESIDENTE. Sarà stampata e distribuita.

Io pregherei gli uffici terzo e quinto a volersi radunare domani alle ore 11 e mezzo per la loro costituzione che premebbe per alcuni progetti urgenti.

Ieri essendosi fatta parola delle sentenze relative alla causa del deputato Butlini, debbo avvertire la Camera che queste mi furono trasmesse e che saranno dentr'oggi stampate e distribuite.

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

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

La Commissione a cui fu trasmesso l'articolo addizionale proposto dal deputato Lanza ed accettato dalla Camera opina che sia il caso di inserirlo dopo l'articolo 14 del progetto di legge e così sarebbe l'articolo 15.

Se non si farà opposizione, si seguirà quest'ordine. Ora rimane a deliberare sull'articolo 14 ministeriale che non fu votato.

Ne do lettura:

« 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. »

Lo metto ai voti.

(È approvato.)

Verrebbe ora l'articolo 15; credo però che in seguito alle deliberazioni prese dalla Camera occorrerà variarne la redazione.

DEFORESTA, relatore. Queste variazioni si sono concertate col signor ministro dei lavori pubblici, e credo che dopo la lettura dell'articolo le accennerà egli stesso.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Se io desidero, darò lettura della nuova proposta.

Era necessario modificare questo articolo, sia riferendosi

alla redazione del Ministero, sia riferendosi a quella della Commissione.

Quanto alla redazione del Ministero, ricorderà la Camera che si era tenuta in sospenso la classificazione della linea che corre lungo la sponda del lago Maggiore da Intra sino al confine svizzero; e si era tenuta in sospenso perchè al momento in cui si redigeva la legge non era bene assicurato che il canton Ticino avrebbe fatto la parte di strada che corre sul suo territorio, dal confine presso Brissago sino a Locarno. Si domandarono informazioni, si fece fare una ispezione locale, e si trovarono le cose avviate in modo da poter essere certi che la linea dal confine a Locarno sarà compiuta assai prima che la linea nostra.

Allora la Commissione, cui io aveva già comunicate queste informazioni, trovò che non vi era motivo per tenere in sospenso quella classificazione, e che si poteva riguardare come assicurato il percorso sul territorio svizzero; quindi, d'accordo col Ministero, propose di inserire immediatamente tra le linee dichiarate reali anche quella da Intra al confine. Per conseguenza par giusto l'assegnare un fondo anche per questa strada nell'articolo 15. Per altra parte la Commissione nel suo articolo aveva bensì tenuto conto di questa linea, ma non della linea del Piccolo San Bernardo, nè del ponte sul Po a Chivasso.

Dunque fu necessario di modificare l'articolo e di allargare anche l'assegno. A tale riguardo mi sono già inteso col ministro delle finanze. La Commissione, ritenuto l'assegno per la strada lacuale, e quantunque, come dissi, non ne avesse fatto alcuno per la strada del Piccolo San Bernardo, nè per il ponte sul Po, aveva portato l'assegno a 500,000 lire. Volendo ora ritenere quelle due opere fra le nazionali e distribuire gli assegni con una maggiore equità, si è trovata la necessità di sorpassare alquanto la somma delle lire 500,000. Si osserva però che le prime proposizioni fatte dal Ministero, le quali restringevano gli assegnamenti a lire 445,000, erano fatte nella supposizione che si avessero a portare a carico dell'anno 1855 e in conseguenza che si contrapponevano a quelle economie che solo potevano farsi nel 1855, atteso il passaggio delle strade reali parallele alle ferrovie nella classe delle strade provinciali; ma, essendosi indugiata la discussione di questa legge, non è stato più il caso di fare questi assegni per il 1855, e si fanno solamente per il 1856. Ora, nel 1856, venendo ad essere compiuta la linea di strada ferrata di Cuneo, che non sarebbe stata compiuta nel 1855, e la linea da Torino a Novara, che parimente non sarebbe stata compiuta in quest'anno, l'economia che si farà ascende a 717,000 lire.

Oltre a ciò la Camera ha già deliberato che delle nuove linee che si dichiarano reali lo Stato assumerà la manutenzione col cominciare del 1857. Dunque l'economia delle lire 717,000 si ha intera nel 1856, e, nonostante che sul bilancio di tale esercizio si portino gli assegni summenzionati, si conseguirà ancora un risparmio effettivo di quasi 200,000 lire, e ciò in forza della sottrazione delle spese di manutenzione delle strade che a quell'epoca, correndo parallelamente alle strade ferrate, passar devono a carico delle provincie.

Ecco dunque, dietro questo principio, come il Ministero, d'accordo colla Commissione, proporrebbe d'istituire questi assegni.

« 1. Per la strada da Ivrea al confine colla Svizzera e tassativamente pel tronco da Donnaz sin oltre il forte di Bard L. 100,000

« 2. Per la strada del Piccolo San Bernardo e tassativamente per un primo tronco dal ponte sul Re-

clus verso l'Ospizio nella provincia di Tarantasia L. 75,000

« 3. Pella strada da Nizza a Voltri, per costruzione di ponti sui torrenti che ancora si passano a guado » 75,000

« 4. Per la strada di Valle di Stura nel tronco da Vinadio in su » 60,000

« 5. Per la strada da Susa al confine di Monginevro e tassativamente pel tronco da Susa ad Exilles » 75,000

« 6. Per la costruzione del ponte sul Po, di rimpetto alla città di Chivasso » 75,000

« 7. Per la strada lacuale » 75,000

Ora darò ragione di non avere attribuito che 60,000 lire per la strada di Valle di Stura nel tronco da Vinadio in su, quantunque, dopo l'assegno maggiore pel tronco del forte di Bard, alle altre strade tutte si assegnassero 75 mila lire. È da sapere che per la strada di Valle di Stura vi sono già vistosi fondi votati in parte dalla provincia, in parte dalla divisione di Cuneo e anche da molti comuni, di guisa che, col l'allocatione che farebbe lo Stato di 60 mila lire, si potrà anche nell'anno 1856 avere molto bene avviati quei lavori. Pare adunque al Governo che in questa guisa si sia ottenuto e di distribuire con equità i fondi e di soddisfare ai più urgenti bisogni dove principalmente trattasi di apertura di nuove strade e di nuove costruzioni.

Avvertirò anche che, quantunque sia stata dichiarata reale la strada che da Fossano per Mondovì e Ceva va a Savona, non fu fatta per essa alcuna proposta di fondi pel 1856, sul riflesso che ivi occorre bensì un grande e necessario miglioramento, ma che la strada è aperta e la comunicazione non manca. Il tronco che essenzialmente ha d'uopo di essere rettificato è quello del passo di Lesegno; ma è da considerare che, quando il Governo facesse uno stanziamento di qualche importanza, quel tronco, dovendo per propria condizione essere appaltato complessivamente in modo che si muti assolutamente la traccia e si intraprendano i lavori su tutta la linea nuova, non sarebbe possibile assicurare uno sviluppo soddisfacente dei lavori, se la provincia di Cuneo e quelle altre che concorreranno in consorzio, secondo il sistema adottato dalla Camera, non facessero anche esse assegni notevoli.

Ora, le condizioni di quelle provincie sono tali che non è a sperare che possano fare allocationi notevoli nel 1856.

La divisione intera di Cuneo è estremamente gravata, e, comunque si costituisca il consorzio che dovrà per una metà sostenere la spesa, io temo che non sarà nel caso di fare pel 1856 stanziamento di somma qualsiasi.

Avvi nella ora detta divisione in corso d'eseguimento, tra le altre, un'opera grande e costosissima, che è quella del ponte sul Gesso, opera che è già molto bene avviata, ma per la quale nemmeno sono stati fatti assegni sufficienti onde adempiere agli impegni contratti verso l'impresa: e la stessa divisione di Cuneo che pel tronco di Lesegno aveva assegnato, se non erro, 21 mila lire nel 1854, quando venne alla compilazione del suo bilancio 1855, si trovò affatto impotente a votare altri fondi.

In tali condizioni economiche di quelle provincie, io credo che non convenga dar mano a quel lavoro pel 1856, e che bisognerà riservarsi al 1857, pel quale anno è a sperare che le provincie, avendo soddisfatto agli impegni più urgenti che loro corrono attualmente, saranno in grado di fare appositi stanziamenti.

Tali dunque sono le proposte sulle quali il Governo fu di accordo colla Commissione e che assoggetta alle deliberazioni della Camera.

MELLIANA. Io sicuramente non mi alzo per combattere

articolo per articolo le proposte testè sviluppate dall'onorevole ministro; solo io vorrei che questioni così vitali, emendamenti di tale natura non si presentassero così all'improvviso senza neppure sottoporli stampati alla considerazione della Camera.

Ma quello che voglio ricordare alla Camera sono le dichiarazioni reiterate fatte dal Governo nella discussione di questa legge.

Quando per noi si combatteva come non fosse principio parlamentare quello di presentare una legge di lavoro grandissimo che preserebbe sopra l'erario nazionale, senza correddarla dei dati dimostrativi, il Ministero dichiarava che qui si tratta puramente di votare in massima delle strade, ma che, prima che la Camera fosse chiamata a stanziare gli opportuni fondi nel bilancio, conformemente ai suoi antecedenti, conformemente al praticato in tutte le altre Assemblee, avrebbe sottoposto alle deliberazioni della Camera gli studi opportuni.

Ora, io non comprendo come alla vigilia della discussione del bilancio del 1856 si voglia fin d'ora, pregiudicando alla discussione del medesimo, far votare uno stanziamento del bilancio stesso. Che vi voglia una legge speciale per domandare fondi per spese nuove, sta bene: e ciò è per evitare il pericolo di qualche voto inconsiderato. Ma quando la massima è votata, senz'altra legge speciale, si può stanziare in bilancio, ma non si può questa spesa sul bilancio stanziare senza esaminare i piani.

Ora, quando vi è la dichiara del Ministero di non avere ancora compiuti questi studi, ma che prima di domandare dei fondi vi avrebbe sottoposta la sua domanda cogli studi, non intendo come si possano fin d'ora votare le somme. Ora, io dico, prima del 1856 i fondi che oggi si domandano non saranno spesi; quindi perchè volere fin d'ora senza nessun dato far votare delle somme da portarsi sul bilancio del 1856? Prima che esso venga in discussione, il signor ministro ha mezzo di fare una opportuna relazione e di sottoporre gli studi, i dati necessari perchè la Camera possa decidere. Infatti sappiamo che per quest'opera, in forza della legge stessa che abbiamo votata, si richiede il concorso delle provincie, e questo concorso deve essere per consorzio fra le provincie interessate; e quando queste si oppongano vi debb'essere, secondo il voto di ieri, una legge speciale che dica se siano o no tenute al consorzio medesimo. Ora, stanziare la somma senza avere gli studi dell'opera, io lo reputo inutile.

Nè creda la Camera che io mi valga di questa circostanza per infirmare la legge: quello che ho creduto di dire e di sostenere, l'ho detto e sostenuto. Non intendo per nulla porre incaglio all'eseguimento di quelle opere che il Parlamento volle acconsentire, ma dico che senza suscitare incagli si salvano i principii costituzionali ed i principii di buona amministrazione, obbligando il Ministero, prima che si discuta lo stanziamento delle somme nel bilancio del 1856, a porci sott'occhio gli studi e i dati necessari per la votazione, e qui faccio presente alla Camera che abbiamo un progetto molto elaborato del Ministero, in cui domanda una determinata somma per determinate opere. Ora la Commissione, che anch'essa ha lungamente studiato, ci propone lo stanziamento di una determinata somma diversa da quella che è richiesta dal Ministero per opere determinate, diverse da quelle stabilite dal Ministero; oggi non valgono più le ragioni addotte nella relazione del Ministero, non valgono più quelle della Commissione, e si surge, cambiandosi ministro e Commissione, con un nuovo emendamento che muta improvvisando le condizioni sia dell'uno che dell'altra. Domando se un tal modo di discussione sia consentaneo alla dignità della Camera, se

presenti una garanzia della bontà della legislazione. Quindi, siccome in nulla pregiudica coll'eseguimento delle opere il rimandare lo stanziamento delle somme per esse necessarie sia quando verrà in discussione il bilancio del 1856, tanto più che nel frattempo il Ministero potrà sottoporre ed alla Camera ed alla Commissione i dati necessari perchè le deliberazioni possano almeno avere aspetto di ponderazione, chiedo che la Camera voglia soprassedere alla votazione di questo articolo, rimandando la deliberazione in proposito alla prossima discussione del bilancio del 1856.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Mellana ha prima accusato il Ministero e la Commissione di essere venuti improvvisando un cambiamento nell'articolo 15 del Governo e 15 della Commissione, senza averlo prima assoggettato all'esame della Camera.

MELLANA. Io non ho detto quello.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Ha detto che si era improvvisato dinanzi alla Camera questo cambiamento. Io faccio presente che la distribuzione degli assegni fatta dal Ministero era nella supposizione che fosse adottato il progetto del Ministero; che quella fatta dalla Commissione era naturalmente nella supposizione che venisse invece adottato il suo; la Camera ha mutate le proposte di amendue, ha variata la classificazione di alcune linee, ha accolto cioè quelle del Ministero e ne ha introdotta una proposta dalla Commissione e che non era stata immediatamente proposta dal Ministero; ne ha ammesse due, proposte dal Ministero e non dalla Commissione. Che cosa dunque fecero la Commissione ed il Ministero? Non hanno fatto che adattarsi alle deliberazioni della Camera.

Quanto alla presentazione attuale della domanda dei fondi, io faccio presente all'onorevole Mellana che è una delle maggiori necessità di anticipare i primi assegni, appunto perchè conviene istituire i consorzi ed invitarli a fare le loro allocazioni corrispondenti. Quando avranno veduto gli assegni fatti dal Governo e conosceranno la parte per la quale devono concorrere, potranno, con cognizione di causa, misurate le loro forze e adattandosi alle disposizioni dell'articolo 14 del Ministero, disporre quelle somme che vorranno, fin dal 1856, applicare a questi lavori.

Per iscrivere poi i fondi in bilancio, è già stabilito dalla legge che queste somme, se saranno accordate con una legge speciale, avranno, strada per strada, un'apposita categoria nel bilancio dei lavori pubblici per l'anno corrispondente. Adunque in ogni anno, prima che io presenti il bilancio, verrò con una legge a domandarvi di questi assegni speciali, e se li accorderete, li iscriveremo nel bilancio. La stessa cosa faccio ora qui, mediante l'attuale progetto di legge, nè parmi che sia perciò necessaria una legge speciale.

Quanto alla presentazione dei progetti, non posso che ripetere quello che ho detto altra volta. Per la strada da Ivrea al confine colla Svizzera, e tassativamente da Donnaz al forte di Bard, per cui domando la somma di lire 100,000, il progetto, discusso dal ministro della guerra per le relazioni militari, discusso dal Congresso permanente ed approvato dal Ministero, è perfettamente compiuto in ogni suo dettaglio, e non so che cosa possa chiedersi di più al Ministero.

Per la strada del Piccolo San Bernardo, il progetto è pure compiuto, ma non è ancora modificato in senso delle osservazioni del Congresso permanente; si sta però attualmente rettificandolo.

Per la strada da Nizza a Savona e per la costruzione dei ponti sui torrenti, non vi è un progetto generale che si possa presentare, vi è bensì una serie di progetti che, secondo il

sistema adottato per quella strada, si andranno mano mano compiendo; alcuni di tali progetti saranno a quest'ora di già allestiti, anche pei tratti più ristretti e meno difesi della strada che meglio importa rettificare; e quando il Ministero conoscerà l'assegno che gli farete, andrà applicandolo ai lavori, preferendo quelli che potranno avere più pronta attuazione.

Per la strada di Val di Stura ripeto ciò che ho detto per il tronco di Bard; il progetto è parimente compiuto e stato presentato, esaminato ed approvato dal Congresso permanente, e non resta che metterlo in appalto.

Per la strada da Susa al confine del Monginevro, anche là sonovi molti tratti di strada da sistemare, ma pel tratto per cui tassativamente si fa l'assegno, il progetto è vicinissimo a compiersi.

Finalmente, per la costruzione del ponte sul Po rimpetto a Chivasso, ho già accennato nella relazione che vi è un'offerta di un impresario capacissimo e reputato, il quale si assume di farlo a forfait con certe condizioni e presentando i disegni che il Congresso permanente esaminerà, come già fece l'ingegnere capo della divisione.

Debbo poi far osservare all'onorevole Mellana, il quale lamenta che non abbiamo fatti e compiuti tutti i progetti, che queste strade erano provinciali e che il Governo non poteva prendervi ingerenza; quindi il Ministero non poteva ordinare i progetti, e d'altronde non erano a sua disposizione fondi per far la spesa relativa.

Se io posso, o potrò fra breve presentare in gran parte questi progetti, egli è perchè le provincie interessatissime a tali opere hanno anticipato le somme necessarie, altrimenti avrei dovuto venirvi a domandare prima di tutto gli assegni anche per questo.

A questo stato di cose io non vedo perchè non si possa fin d'ora votar fondi, mediante i quali si assicurino le provincie che i lavori saranno incominciati nel 1856 e si diano loro norme per fare stanziamenti proporzionati a quelli dello Stato.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Mellana.

MELLANA. Non aggiungerò che poche osservazioni.

Io non ho speranza sicuramente che la mia proposta sia adottata, ma voglio che le mie parole attestino come ho tentato difendere i principii di cui la Camera è stata sempre gelosa.

Osservo al signor ministro che di alcune di queste opere vi sono già i progetti compiuti.

Mi permetta il signor ministro di osservargli che non basta che li abbia negli scaffali del suo Ministero, ma che la Camera ha il diritto di vederli. Questo non fu mai conteso da alcuno, ed il signor ministro stesso fece omaggio a questo principio nella discussione generale affermando: si voti in massima questa strada; innanzi poi che venga allogata la somma che per la medesima si esige, mi farò un debito di sottoporre all'esame della Camera gli studi eseguiti a tale riguardo. Se il Ministero, in via d'eccezione, per un'urgenza qualsiasi, domandasse una somma, potrei comprenderlo; ma che si chieda un assegno pel bilancio del 1856, quando questo debbe ancora essere votato, e mentre una Commissione della Camera già se ne occupa, stimo non si possa assolutamente ammettere.

Il signor ministro soggiunge essere mestieri che una somma sia preventivamente stanziata, inquantochè dovendosi costituire il consorzio delle provincie, è d'uopo che queste sappiano a che cosa ascenda la loro parte nella spesa.

Replicherò al signor ministro che le provincie sanno che in

forza della presente legge debbono sopportare la metà della spesa. Il sapere poi a qual cifra questa ammonti in quell'anno determinato, ciò nulla può influire; quando il Ministero ai Consigli provinciali, i quali hanno da deliberare, dice: io ho sottoposta alla Camera una domanda di un assegno per le vostre opere nella discussione del bilancio, e nutro fiducia che questo sarà votato prima che vi riuniate, ma quand'anche non fosse, voi, sapendo che colla proposta ministeriale per i lavori summentovati si chiede una determinata somma, non rimarrete punto incagliati nelle vostre operazioni.

Ma il signor ministro, per far vedere come vi fosse una ragione per abbandonare il suo primo sistema, quello cioè in forza di cui aveva domandato la somma di lire 345,000.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. (Interrompendo) 445,000; è un errore di somma.

MELLANA. Anche ammesso l'errore di stampa, vi è sempre una diversità notevole fra la prima e questa improvvisata domanda del ministro.

Egli poi dice: voi avete votato che il paese non si sarebbe assunto fin dal 1856 la manutenzione delle nuove strade, e perciò, siccome si farà un risparmio, vi è un motivo di più, perchè si possa stanziare per il 1856 una somma per queste opere nuove.

Io non ho niente da opporre a questo: è il sistema preso dal Ministero, e che pare diviso dalla Camera, che tutto il risparmio che si farà nel bilancio dei lavori pubblici si debba spendere in opere nuove: ebbene questo si faccia. Ma perchè non mandare alla Commissione del bilancio la proposta fatta dal Ministero? Perchè, mentre la Commissione del bilancio se ne occupa, non può trasmetterci gli opportuni studi, massime quelli che il signor ministro dice di avere già ultimati? Ma perchè volere che si voti all'improvviso sopra una questione, che nessuno, credo, ha potuto comprendere nel suo insieme?

Il signor ministro ha parlato chiaramente, ma nel cumulo di tante cifre e di tante cose, io sfido chiunque ad averle presenti, come se le avesse stampate sott'occhio, e non so come possa portarne un giudizio coscienzioso, a meno che voglia votare quell'emendamento sulla parola del ministro. Quale difficoltà vi può essere a prendere quella proposta e mandarla alla Commissione del bilancio del 1856.

Quindi mi pare che, senza pregiudicare per nulla nè il principio, nè lo scopo che si propone il Ministero, si possa aver riguardo alla dignità della Camera, dicendo che questa proposta sia mandata alla Commissione del bilancio.

PRESIDENTE. Il ministro dei lavori pubblici ha la parola.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Dirò pochissime parole per provare che io non comprometto la dignità della Camera (sono le solite accuse che si fanno dall'onorevole Mellana al Ministero). Io ho detto, e lo ripeto, che è stabilito nell'articolo 13, già adottato dalla Camera, che ogni anno si presenterà una legge per domandare gli assegni necessari, e che questi assegni saranno fatti dietro la presentazione di regolari progetti.

Disse l'onorevole Mellana che io voglio celare questi progetti, che voglio tenerli nei miei scaffali, e non voglio presentarli alla Camera. Non è punto questo. Io domando gli assegni concordemente proposti dalla Commissione e dal Ministero; ed alla Commissione del bilancio, che in base di questa legge, dovrà inscrivere nel bilancio, presenterò tutti i progetti che sono in pronto; e se ne avrà qualcuno che non sia compiuto, se vi saranno alcuni progetti solo di massima, le presenterò questi salvo a provvedere in base dei progetti

definitivi nei limiti della spesa portata da quelli di massima. Così si è fatto moltissime altre volte, e tutti quelli che hanno appartenuto a Commissioni di bilancio possono attestarlo. Mi rifiuto io dunque di presentare questi progetti? Io ho detto che non credeva necessario venire a deporre i progetti davanti alla Camera costituendola in giuri tecnico per giudicare dei medesimi.

Questi progetti, lo ripeto, vanno presentati alla Commissione di bilancio e quando essa dovrà iscrivere nel bilancio del 1856 le somme accordate dalla presente legge, esaminerà i progetti medesimi e vi farà tutti quegli studi che l'onorevole Mellana intende siano fatti.

Non mi pare pertanto di aver voluto offendere punto la dignità della Camera colla mia proposta.

DEFORESTA, relatore. La Commissione non può accettare la proposta sospensiva dell'onorevole Mellana.

La Camera rigettando quella che fu fatta fin dalla discussione generale, perchè la seconda parte di questo progetto fosse staccata dalla prima, manifestava già la sua intenzione, che le economie le quali risulteranno dall'esonerazione delle finanze dalla manutenzione delle attuali strade nazionali parallele alle ferrovie siano impiegate alla sistemazione di nuove strade nazionali. Questa economia, a seconda di ciò che la Camera ha approvato, si avrà già a partire dal principio del 1856, quindi la Camera, per essere conseguente nel suo voto, deve volere che l'impiego si faccia a partire dalla stessa epoca 1856.

Debbano dunque queste somme essere stanziare nel bilancio del 1856. L'onorevole Mellana non lo contesta. Ma egli dice: dovete aspettare la discussione di questo bilancio; è inutile che in questa legge siano già fin d'ora indicati gli stanziamenti che si faranno in quel bilancio; aspettate la discussione del medesimo per fare quegli assegni.

Ma l'onorevole Mellana sa meglio di me che abbiamo la legge del 25 marzo 1853 intorno all'amministrazione centrale, la quale vuole che gli stanziamenti per spese straordinarie che eccedono la somma di lire 30,000 siano preventivamente decretati dal Parlamento con una legge speciale.

Dunque, se vogliamo fare i detti stanziamenti in quel bilancio dovremo prima della discussione del bilancio medesimo fare quella legge speciale.

Ora, io domando all'onorevole Mellana se egli crede possibile che da qui all'epoca in cui sarà discusso il bilancio del 1856, il Ministero possa presentare la detta legge speciale e che essa sia votata dal Parlamento.

L'onorevole Mellana potrebbe tanto meno crederlo, inquantochè egli non vuole aderire alla proposta fatta dal Ministero perchè dice mancare i relativi progetti alle opere da farsi. Ma se questi progetti non esistono ancora, se hanno a farsi ed approvarsi, se debbono essere presentati a corredo della legge speciale che deve di necessità precedere lo stanziamento, egli è evidente che sarà impossibile che questa sia fatta prima che abbia luogo la discussione del ridetto bilancio.

Vede dunque l'onorevole Mellana che la sua proposta non tenderebbe niente meno che a rendere impossibile che le economie le quali risulteranno dalla classificazione delle attuali strade reali parallele alle ferrovie, siano impiegate nell'apertura e nella sistemazione di altre strade reali.

Ma, egli dice, comunque, voi volete far votare al Parlamento lo stanziamento di somme per progetti che non conosciamo ancora; il Parlamento ha diritto, anzi, ha dovere di conoscerli i progetti per la esecuzione dei quali se gli chiedono fondi e se ne prescrive stanziamento nei bilanci.

A questo obbietto il signor ministro ha già date due risposte, ed io le credo sufficienti.

La prima si è l'impegno formale che egli ha preso di presentare questi progetti al Parlamento nella discussione del bilancio. Io credo che quest'impegno basti perchè, quantunque in questa legge si dica, nel bilancio del 1856 si faranno gli stanziamenti designati nell'articolo che andiamo a votare, ciò non impedisce che la Camera, nel votare il bilancio, sospenda le allocazioni per le opere, circa le quali, o non fossero presentati progetti, o questi non le sembrassero tali da poter indurre il Parlamento ad accordare i fondi.

La seconda risposta mi pare egualmente convincente, ed è che non si tratta già di prescrivere lo stanziamento della totalità dei fondi che possono essere necessari per l'apertura o la sistemazione delle strade in questione, ma solo di cominciare a stanziare una parte dei fondi per cominciare i lavori nel 1856.

Ora io domando all'onorevole Mellana se egli revochi in dubbio che per ciascuna delle dette strade possa essere necessaria almeno la somma che si propone in questa legge di decretare che venga stanziata nel bilancio del 1856.

Questo dubbio egli non lo ha peppure mosso. Quindi non veggio come, essendo in massima approvata la costruzione delle strade, non si possa intanto decretare lo stanziamento proposto dal Ministero, riservandoci di fare poi quelle riduzioni che potranno essere del caso quando saranno presentati i progetti.

Io spero che, dopo queste osservazioni, la Camera non accetterà la proposta sospensiva, e vorrà accogliere quella del Ministero, alla quale si unisce la Commissione.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Lanza.

MELLANA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha già parlato tre volte.

MELLANA. La domando per un fatto personale. (*Ironia*) Una voce. È un pretesto.

MELLANA. Rispondo all'interruttore che non è pretesto, cui non uso appigliarmi. Giudicherà la Camera.

Voce. Parli! parli!

MELLANA. L'onorevole relatore faceva supporre che io, domandando che fosse protratta questa discussione all'esame del bilancio e che fossero preventivamente presentati gli studi, pareva tendessi a non volere che si adempisse il principio che io stesso aveva ammesso, che cioè la Camera ha inteso che queste economie fossero spese. E poi l'onorevole relatore soggiungeva: ma il Ministero ha già risposto che prima della discussione del bilancio presenterà questi studi.

Se dunque il Ministero ha promesso di ciò fare prima dell'esame del bilancio, se ha già in pronto questi studi, come può dirsi che la mia proposta portasse impedimento alla esecuzione? La mia difesa sta intiera nella aperta contraddizione nella quale l'onorevole relatore si è posto.

Diceva poi che la legge sulla amministrazione votata nel 1853 impone che le spese nuove, le quali eccedono le 30 mila lire, debbano essere autorizzate con una legge speciale. Se si credesse che fosse d'uopo di una nuova legge, io stesso ritirei la mia proposta; ma credo che qui non faccia bisogno di una nuova legge. Non è una nuova spesa che si domanderà nei bilanci, ma una spesa in forza di una legge.

LANZA. Pare che non vi sia contestazione nè per parte del ministro dei lavori pubblici, nè per parte della Commissione che, prima d'impegnare lo Stato in una spesa, se ne debba conoscere il relativo progetto per sapere quale sia lo ammontare totale della spesa che si deve contrarre e non solamente l'ammontare parziale pel primo esercizio. Questa

norma era già in uso nel regime antico. Secondo la contabilità la quale ha continuato ad essere in vigore sino al 1853, non era permesso nemmeno ai ministri sotto il Governo assoluto di porre nei bilanci assegnamenti per un'opera nuova, se prima il progetto relativo non era stato, secondo le norme stabilite negli appositi regolamenti, approvato in complesso. Inoltre nel bilancio bisognava accennare alla somma totale di quest'opera ed a norma di quale progetto l'opera si faceva; quindi stabilire preventivamente il riparto della spesa nei diversi esercizi successivi.

Credo che la legge d'amministrazione di contabilità da noi sancita nel 1853 non abbia per niente infievolite queste salutari norme di buona amministrazione. È bensì vero che nella legge stessa si sono unicamente compendiate le massime, ma poi queste massime vennero svolte chiaramente in appositi regolamenti i quali furono promulgati con decreti reali. In questi regolamenti si stabiliscono per l'appunto tutte quelle cautele che si richiedono a far sì che i progetti di opere pubbliche sieno compilati colla massima esattezza, tanto riguardo alla parte tecnica che alla parte relativa alla spesa, e non si può chiedere l'approvazione della spesa senza sottoporli prima all'esame ed all'approvazione, del Consiglio permanente e del potere legislativo; difatti nella legge del 1853 sulla contabilità dello Stato troviamo che all'articolo 7 si dice:

« Le spese straordinarie nuove le quali eccedono la somma di 30,000 lire non possono essere iscritte in bilancio se non sono state preventivamente approvate con legge speciale. »

Nel regolamento poi pubblicato dal Governo in applicazione di questa legge, che porta la data del 30 ottobre 1853, all'articolo 25 si legge:

« Qualora una spesa straordinaria debba eseguirsi ripartitamente in più anni, se ne deve far cenno alla relativa categoria, la quale è conservata nei bilanci successivi sino all'integrale compimento della spesa. »

All'articolo 26:

« Nel bilancio passivo di ciascun esercizio si trova stanziata la sola quota corrispondente al riparto determinato dalla relativa legge speciale, richiamandovi però sempre il complessivo importo della spesa straordinaria dalla medesima approvata. »

Ed agli articoli 33, 34, 35 e 36 si aggiunge:

« Le spese nuove sono quelle che, non previste dal bilancio nè ammesse da una legge, richiedono la istituzione di una nuova categoria. »

« Le maggiori spese sono quelle che si rendono necessarie in aggiunta a spese già previste nelle categorie del bilancio. »

« Tanto le spese nuove che le maggiori spese da aggiungersi al bilancio devono essere autorizzate per legge. »

« L'autorizzazione delle suddette spese in aggiunta al bilancio deve sempre chiedersi per l'integrale ammontare, sia che debbano eseguirsi in un solo esercizio, sia che debbano ripartirsi anche sopra diversi, il ripartimento è determinato dalla legge d'autorizzazione. »

Ora, se noi vogliamo stare al regolamento suddetto ed alle disposizioni in esso contenute, pare che l'articolo 15 del progetto di legge in discussione difetti in qualche parte, cioè che non accenni la spesa totale di ciascuna delle opere che si vogliono intraprendere, e questa sarebbe bene che fosse accennata unitamente al progetto relativo a questa spesa onde questo progetto non possa essere variato.

Questa norma è essenzialissima perchè tutti sappiamo che una stessa strada, uno stesso edificio, se è fatto con un progetto piuttosto che con un altro, può costare la somma di lire 100 mila, o quella di 500 mila, ed ecco il motivo perchè

si vuole determinata la somma ed enunciato il progetto che si riferisce a questa somma.

Ora questa parte mancherebbe nella legge attuale, come pure si dovrebbe in essa fare cenno del riporto di somma totale per ogni opera nei diversi esercizi; questi sono difetti capitali, ma vedo la difficoltà di porvi un riparo in ora, e sarebbe anche una cosa poco conveniente di volere per queste mancanze sospendere l'approvazione dell'articolo 15.

Mi pare però che si potrebbe rimediare in parte a questo inconveniente ed avvicinarsi il più che è possibile ai regolamenti i quali sono stati dal Governo stabiliti per eseguire la legge del 25 marzo 1853 con una piccola modificazione, che sarebbe la seguente: al primo alinea dell'articolo 15 si potrebbe dire:

« Nel bilancio dei lavori pubblici per l'anno 1856 saranno fatti per le strade provinciali dichiarate regie colla presente legge, i cui progetti saranno in pronto e debitamente approvati, gli assegni, ecc. »

Così per le opere i cui progetti non saranno in pronto, quando si discuterà il bilancio del 1856, non si stanzieranno le somme richieste e si inseriranno solo le somme richieste per quei progetti che abbiano già avuta l'approvazione del Congresso permanente, siano stati presentati alla Camera dei deputati ed esaminati dalla sua Commissione del bilancio.

Credo questa proposta conveniente non solo per restare fedeli alla legge ed ai regolamenti che tutelano la sostanza pubblica, ma anche perchè sarà uno stimolo di più alle provincie e al Governo per accelerare gli studi relativi a queste opere, mentre d'altro lato non infirma per niente l'esecuzionalità dell'articolo 15 della legge attuale, nè elude in cosa alcuna la sostanza della legge medesima.

DEFORESTA, relatore. La Commissione accetta questo emendamento.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Lanza ha formulato appunto il pensiero che io esprimeva rispondendo all'onorevole Mellana: io presenterò i progetti alla Commissione del bilancio. I principali sono già fatti; spero fra brevissimo tempo averne altri di dettaglio o di massima, ma così accertati nelle perizie che spero la Commissione del bilancio potrà accettare le relative proposizioni. Solamente io non aveva detto di inserire nell'articolo e fare cenno di quest'obbligo a cui adempierà il Ministero.

Del resto io non ho difficoltà di aderire a che ciò si faccia: io sostenevo soltanto che non occorre che io presentassi ora alla Camera questi progetti, ma che io doveva presentarli alla Commissione del bilancio a termini appunto delle disposizioni regolamentarie citate dall'onorevole Lanza.

LANZA. Io sono lieto di essere nella sostanza d'accordo col signor ministro, ma egli deve ancora riconoscere la necessità di esprimere questo concetto nella stessa legge, perchè non sembri a taluno che con una disposizione eccezionale si intenda di derogare alla legge ed ai regolamenti sulla contabilità dello Stato. Quando poi si conosceranno i progetti definitivi ed i calcoli della spesa totale per ciascuna strada od opera, si dovrà stabilirne il riparto preventivo nei diversi esercizi. In questo modo si faciliterà anche l'eseguimento delle opere. Infatti non potrebbe il Governo dare l'appalto di un lavoro, la cui spesa debba cadere sopra diversi bilanci, se non è sicuro prima che le somme relative saranno annualmente stanziare; nessun appaltatore vorrebbe assumere questi lavori quando dubitasse di ciò; di qui la necessità di stabilire preventivamente il riparto della spesa totale.

PRESIDENTE. Innanzitutto metterò ai voti la proposta sospensiva.

MELLANA. Non è più il caso di porre in votazione la mia proposta sospensiva, giacchè ora mi si è concesso quanto domandavo. Io non volevo si votasse quest'articolo perchè non vi erano ancora i piani ed i dati necessari per deliberare; ora che nella legge si dichiara che detti piani e dati saranno sottoposti alla Commissione del bilancio e che le somme in questo articolo enumerate non saranno stanziare se non vi saranno questi piani e se questi non saranno soddisfacenti, io ho così ottenuto tutto quello che desideravo per la salvaguardia dei principii costituzionali e della dignità della Camera e ritiro la mia proposta.

REZASCO. In quest'articolo che tratta delle opere e spese necessarie per migliorare le strade provinciali convertite in reali trovo proposte dal Ministero lire 195,000 e 120,000 dalla Commissione per fabbricazione di ponti; il che vuol dire che una delle buone essenziali qualità delle strade reali è quella di non mettere a rischio i viandanti di annegare.

Ora, come va che la strada della riviera di Levante, dichiarata reale da tanti anni, strada importantissima che si congiunge coll'Italia centrale, strada frequentatissima, è sempre interrotta dalla Magra con grave danno e scandalo del pubblico? Veramente parrebbe che, se non altro, la voce dei miseri che inghiotte ogni anno quel fiume avrebbe dovuto scuotere il Ministero; ma il Ministero, per sventura, non ebbe voglia di scuotersi mai. Nello stato presente delle cose, io non rafforzerò le contese, nè accrescerò difficoltà alla legge, che già ne ebbe troppe. Solo intendo valermi di questa occasione per invitare quanto più so strettamente il signor ministro dei lavori pubblici a volere pensare e provvedere pure una volta a tanto inconveniente, affinchè la strada della riviera di Levante ottenga tutte le qualità appropriate alle strade reali e sia reale veramente, cioè che soprattutto sia fatto un ponte sul fiume Magra, desiderio di quanti amano la continuità e la facilità delle comunicazioni, di quanti riconoscono in quest'opera il decoro del paese, di quanti antepongono la vita degli uomini alle monete e alle meschine gare municipali.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo:

« Nel bilancio dei lavori pubblici, per l'anno 1856, saranno fatti, per le strade regie dichiarate nazionali colla presente legge, i cui progetti saranno in pronto e debitamente approvati, gli assegni seguenti:

« 1° Per la strada da Ivrea ad Aosta, e tassativamente pel tronco da Donnaz sin oltre il forte di Bard . . .	L. 100,000
« 2° Per la strada del Piccolo San Bernardo, e tassativamente per un primo tronco dal ponte sul Reclus verso l'Ospizio nella provincia di Tarantasia »	75,000
« 3° Pella strada da Nizza a Voltri pella costruzione di ponti sui torrenti che ancora si passano a guado »	75,000
« 4° Per la strada di Valle di Stura nel tronco da Vinadio in su »	60,000
« 5° Per la strada da Susa al confine di Monginevro, e tassativamente pel tronco da Susa ad Exilies »	75,000
« 6° Per la costruzione del ponte sul Po dirimpetto alle città di Chivasso »	75,000
« 7° Per la strada lungo il lago Maggiore . . . »	75,000

Totale assegno... L. 555,000

Metto ai voti quest'articolo.

DEMARCHE. La divisione!

PRESIDENTE. Vogliono che si proceda per divisione?

« 1° Per la strada da Ivrea, ecc. »

(Sono approvati senza discussione tutti i numeri componenti l'articolo.)

I deputati Sineo, Saracco, Avondo, Buttini, Sulis, Mari, Biancheri, Carlo Riccardi, Minoglio, De Viry, Despina, Guillet, Francesco Pallavicino, Ginet, Martin, Brunier, Geymet, Mathieu, Ravina, Chenal, Baino, Salmour, Moffa Di Lisio, Cornero, Daziani, Cassinis propongono il seguente articolo addizionale:

« Il Governo concorrerà per la somma di lire 30,000 negli studi che verranno intrapresi da società o da consorzi di comuni o di provincie per la costruzione di una ferrovia da Oneglia ad Asti per la Valle di Tanaro, toccando Ceva ed Alba, e per pari somma di lire 30,000 in consimili studi da intraprendersi per la costruzione di una ferrovia da Aiton a Seyssel, risalendo per Val d'Isère sino ad Albertville, e passando per Annecy. »

SINEO. Non tratterò la Camera lungamente per dimostrare l'opportunità di questa proposta, fatta d'accordo cogli onorevoli miei colleghi. La Camera ha distribuito parecchi milioni; ha dati i premi; ora lei si domandano le consolazioni.

È una legge questa di distribuzione e di compensi. Tenuissimi compensi vi si domandano che debbono portare un sollievo più morale che pecuniario a parecchie provincie. Non ritornerò sulla condizione della provincia d'Alba. La Camera ha sentito come il Ministero sia stato d'accordo coi deputati che presero la parola su questo argomento, nel riconoscere come sia triste la condizione di questa provincia, la quale non ha mai niente ottenuto dall'erario nazionale, al quale essa ha recato un largo tributo di sacrifici. Ieri le avete concesso un tenuissimo sussidio annuo. Come io diceva fin da principio, con quella votazione voi avete portato alla provincia d'Alba un sollievo poco più di mille lire annue, perchè avete sollevata l'intera divisione da una spesa di poco più di cinque mila lire, e come la provincia d'Alba costituisce meno del quarto della divisione, vedete che è poco più del quinto per cui essa resta sollevata. Per contrario con questa legge la provincia d'Alba, come l'intera divisione di Cuneo, resta onerata della manutenzione di una nuova strada provinciale, che era antica strada reale, e del suo concorso in parecchie opere che sono estranee alla provincia d'Alba.

Il risultato di questa legge sarebbe di portare a questa provincia un molto maggior aggravio in confronto del tenuissimo sollievo che essa avrebbe a risentire.

La Camera ritiene egualmente come siasi in massima acconsentito dal Ministero che, se si fosse dovuto deliberare a priori, se non vi fossero state circostanze, le quali facevano, secondochè credeva il Ministero, troppo grave all'erario nazionale lo scegliere la linea più comoda e più breve, la provincia d'Alba avrebbe avuto diritto di ottenere questo non lieve profitto. Al cospetto di queste speciali circostanze noi veniamo a proporvi per la provincia d'Alba un incoraggiamento od una speranza non molto lontana di essere ravvivata da una ferrovia: e questo vantaggio della provincia d'Alba resterebbe comune alla provincia di Mondovì e a parecchie provincie del litorale.

Io credo che tutti sono persuasi della necessità di congiungere il litorale al centro del regno con una nuova ferrovia, perchè la sola ferrovia di Genova non basta.

Molte sono le eventualità, le quali ci possono far sentire il bisogno di avere un'altra celere comunicazione col mare. Molte sono tra Genova e Nizza le città che possono ambire di essere poste in diretta comunicazione col centro del regno. Fra queste certamente tien luogo principalissimo Savona, ed è dovuta gran lode a Savona, i cui cittadini si dierono su

questo argomento tutte le cure, tutte le sollecitudini, e presentarono già al Ministero un progetto compiuto di una ferrovia, opera dell'egregio ingegnere Peyron, che unisce Savona con Fossano per Ceva.

Alla stessa prerogativa possono aspirare specialmente i capoluoghi di Albenga, Oneglia e San Remo.

Tutte queste provincie, se vogliono unirsi per mezzo di ferrovia col centro dello Stato, debbono seguire per un corso più o meno lungo la valle del Tanaro: Garesio è il punto comune in cui vengono a congiungersi le linee che possono partire da Albenga, da Oneglia e da San Remo; Ceva poi è il punto comune a cui si giunge non solo da Albenga, da Oneglia e da San Remo, ma anche da Savona. Il disegno, che è stato fatto per cura di una società savonese, viene precisamente a far passare la strada per Ceva d'onde si protrae verso Fossano.

La linea, che è stata concertata coi miei onorevoli colleghi nell'emendamento da noi proposto, concilia i maggiori interessi e le viste che possono avere la maggior parte degli interessati. Cominciando da Garesio, Albenga, Oneglia e San Remo trovano egualmente la loro utilità per condursi sino a Ceva, che è il punto comune anche per Savona. Da Ceva, scendendo successivamente lungo la valle del Tanaro sotto Carrù, Narzole e Cherasco, quindi ad Alba ed Asti, si pongono in comunicazione tutte le provincie della Liguria occidentale, non solo col Piemonte e col Monferrato, ma anche con la Lombardia e con la Svizzera. Abbiamo prescelto il punto di mezzo tra Albenga e San Remo per presentare agli studi una linea compiuta, che è la linea da Oneglia sino ad Asti. Questo non pregiudicherà certamente gli studi ulteriori che potranno farsi e da un lato e dall'altro per dimostrare che convenga o di costrurre parecchi rami che convergano tutti od in Garesio, od in Ceva; oppure di attenersi preferibilmente a questo o a quell'altro raggio, secondochè le maggiori premure delle popolazioni da un lato ed il ben pubblico dall'altro potranno suggerire.

Tracciandosi questa linea tra Oneglia ed Asti si fa cosa che è utile a tutti, qualunque sia la mira parziale che si possa poi avere per l'una o per l'altra direzione.

Giunta questa linea alla valle del Tanaro, cominciando un po' al di sopra di Ormea, essa, come diceva, è comune alla maggior parte delle valli che conducono verso il litorale. Da questo lato poi il tracciamento è fatto dalla natura stessa. Dal colle di Nava sino al di qua di Noceto v'è come un solo piano inclinato di dolcissima inclinazione. Tra Noceto e Ceva non vi sono che poche pendenze alquanto viziose da correggere.

In una gran parte della strada da Oneglia a Ceva non vi sarebbe guari più che da collocare le rotaie; pare che la natura stessa abbia tracciata questa linea. Da Ceva, scendendo verso Carrù, gli studi sono già stati fatti per cura della benemerita società di Savona, la quale si è appunto diretta verso Ceva, d'onde seguita poi la valle del Tanaro sino a Carrù; di qui risale per portarsi a Fossano. Ora si vorrebbe che nell'interesse generale di tutte queste provincie fosse anche studiata la linea che da Ceva, passando sotto Carrù, seguirebbe il corso del Tanaro sino ad Asti. Questi studi potranno dare una norma per conciliare tutti i bisogni, tutti i ragionevoli desiderii.

Notisi che poco sopra Carrù, nel luogo detto Bastia, trovasi lo sbocco dell'Ellero nel Tanaro. Risalendo per val d'Ellero, alla distanza di pochi chilometri di Bastia, si trova la bella città di Mondovì, alla quale si potrebbe connettere, per mezzo di un breve tronco di ferrovia, facile a costruirsi, tanto la linea di Oneglia quanto quella di Savona.

Vari corpi morali hanno già fatto tutti gli sforzi che i tempi permettevano per ottenere questi studi. Il Consiglio provinciale di Oneglia ha bilanciato a quest'oggetto la somma di 5500 lire; il solo municipio di Ceva ha presentata una sotto-missione per 2000 lire; la città d'Alba per 1000.

Si vede che, ad onta delle strettezze in cui versano attualmente tutte quelle parti del regno, v'è un gran desiderio di fare, e si fa tutto quello che si può. Solo si domanda che, in compenso di quello che non avete potuto dare a queste provincie, le aiutate ad ottenere al più presto possibile questi studi.

La provincia d'Alba ha anche fatto qualche cosa di più; la provincia d'Alba ha aggiudicato un premio di lire 200,000 a quella società che più prestamente offrirebbe di fare una linea che venisse a passare in vicinanza del capluogo di quella provincia. Vedete dunque che veramente tutte quelle popolazioni hanno fatto tutto ciò che da esse si poteva sperare nelle critiche circostanze in cui si trovano. Noi vi proponiamo che le aiutate, autorizzando il Governo a concorrere con una somma di lire 50,000 per compiere questi studi. Vede la Camera che non si tratta che di una somma per una volta, e che non è di gran carico per lo Stato.

Non solo è lieve il carico che vi proponiamo, ma si volgerà anzi in guadagno, ed ecco come. Voi avete deciso ieri che sarebbe dichiarata strada reale il tronco da Alba a Bra; se si ottiene presto una ferrovia lungo quella linea, ecco che lo Stato guadagnerà ancora annualmente 5000 lire e più di manutenzione per questa strada ora dichiarata nazionale. Lo spendere 50,000 lire per guadagnare 5000 lire annue è un ottimo collocamento del danaro. Si guadagnerà poi egualmente quando una parte della strada da Savona a Fossano venga ad essere parallela ad una ferrovia, poichè anche quel tronco sarà tanto di guadagnato a favore dello Stato. La prospettiva adunque, come dissi, non è di un peso, ma di un vantaggio pecuniario per l'erario dello Stato.

Io nulla aggraverò per rispetto a questa linea, perchè, se la Camera ha la bontà di ritornare col pensiero a quello che si è detto sulla condizione di questa provincia, se si ritiene che ha sempre contribuito largamente nelle spese nazionali e non ha mai ottenuto alcun vantaggio, non avrà la Camera difficoltà di concederle questo tenue vantaggio.

Vengo ora all'altra proposta che abbiamo creduto dovere unire per identità di principio.

Furono sviluppate nella tornata di sabato davanti alla Camera le ragioni che avrebbero militato per dichiarare reale una strada che, partendo da Anney, si fosse portata verso Seyssel. Il Ministero, senza combattere i motivi che furono adottati in favore di questa linea, fondandosi unicamente sulle circostanze speciali dell'erario dello Stato, ha creduto che questa proposta non si potesse ammettere, e la Camera non la ammise. Anche a questa linea noi vi proponiamo di dare una consolazione del genere di quelle che proponiamo per la linea che unirà il centro della Liguria occidentale col Piemonte.

Ma la linea da Aiton a Seyssel ha un'importanza ben maggiore. Essa è una gran linea europea; è la vera, la sola linea da Torino a Parigi, perchè è la più breve, e poi è la sola linea, per la volontà ineluttabile del Governo francese, il quale non ci offre la congiunzione che da quel lato, che verso Culoz.

Si è già detto alcuni anni fa, ed il fatto ci ha dimostrato, come ha riconosciuto il presidente del Consiglio nella tornata di sabato, che, anche prima di andare a Culoz col mezzo di una ferrovia, bisognerà andarvi per mezzo della navigazione.

Ma sicuramente, se dobbiamo interrompere il corso della ferrovia, portarci a Chambéry e poi al lago di Bourget, per usare la navigazione a vapore, questa interruzione sarà spiacevole, sia pel ritardo che essa ci cagionerà, sia pegli altri inconvenienti che furono rilevati dall'onorevole Menabrea. A noi conviene per ogni verso di avere una linea continua di ferrovia da Torino a Parigi.

Ora questa via continua la otterremo se, compiendosi gli studi da Aiton sino a Seyssel, noi veniamo a far risultare che questa linea è di facile costruzione, come credo che lo ammetteranno tutti quelli che la conoscono.

Anche colà la natura ha fatto il tracciamento, perchè da Aiton si risale sempre con una dolce inclinazione sulla sponda dell'Isère sino ad Albertville. Da Albertville non vi è che un monte di non considerevole spessore per portarsi verso Annecy, d'onde, avvicinandosi al torrente Les Ussets, si trova un non difficile varco per raggiungere il Rodano a Seyssel.

Questa via indicata dal naturale declivio delle valli, attraversa il centro della Savoia e nello stesso tempo si avvicina a Ginevra.

Quando la Camera ha votato la proposta del Governo per la ferrovia *Vittorio Emanuele*, si trattava di condurla sino a Ginevra. Ma il signor presidente del Consiglio ci ha nella penultima tornata dichiarato che per qualche tempo non possiamo sperare di ottenere il tronco da Ciambèri a Ginevra; che bisognerà contentarci di averlo da Ciambèri ad Aix. Invece col mezzo che noi proponiamo si raggiungerà al di là del Rodano la ferrovia francese e si andrà con questa a Ginevra, e così saremo in comunicazione diretta, non solo con Parigi, ma anche con Ginevra; così pure passando da Albertville verso Annecy, ci avviciniamo assai a Ginevra, anche senza toccare il territorio francese.

Mi sembra con ciò di avere dimostrata la somma importanza di questa linea e l'interesse generale che vi è nel favorire questi studi per rendere prossima e prontamente attuabile la speranza di ottenerla; che questa linea è di sommo rilievo come linea interna della Savoia, al cui centro finalmente concederemmo ciò che avremmo potuto concedere molto prima; di sommo rilievo per l'intero Stato, perchè si avrà la certezza di unire con una ferrovia il Piemonte alla Francia; di sommo rilievo come linea europea, perchè servirà non solo per andare direttamente da Torino a Parigi, ma sarà il tronco di una arteria che toccherà le principali capitali del continente.

Gli onorevoli colleghi che sono concorsi a distendere l'emendamento che vi è proposto potranno portare maggiori lumi in questa discussione.

Io mi limito ad indicare quali siano i fondamenti del mio pensiero. Io credo che, adottando questa proposta, che arreca un lieve carico allo Stato, fate un grande beneficio a molte popolazioni ed un atto di giustizia.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Non potrei assolutamente accettare la proposta dell'onorevole Sineo che vorrebbe inserire in questa legge una disposizione che non ha niente a fare col soggetto della legge medesima. Egli ha detto che con questa legge intendiamo fare una giusta distribuzione di sussidi e dare equi compensi; ma questo non è il soggetto della legge, la quale mira a togliere dalla classe delle strade reali le strade che corrono parallelamente alle ferrovie ed a dichiarare reali alcune linee di strade provinciali principalissime che giovano agli interessi dello Stato e nello stesso tempo ad alcune località che non potrebbero sopperire da se sole alle spese occorrenti. Volendo rendere la rete delle comunicazioni principali direttamente utile a tutti,

si è anche introdotta la disposizione di dichiarare reali quei tratti di strada che mettevano in comunicazione colla rete medesima quei capoluoghi di provincia che non vi si trovassero collegati mediante le linee principali o delle strade ordinarie o delle ferrate.

Non so quindi perchè intenda l'onorevole Sineo con questa legge di distribuire sussidi, mentre essa ha tutt'altro scopo. Se si trattasse di dare compensi, si potrebbe fare qualunque altra domanda; uno potrebbe dire: accordate al tale comune, al tale capoluogo di provincia i fondi necessari perchè possa erigersi una casa comunale, un palazzo di giustizia, un ospedale. Ciò non potrebbe certo avere alcuna relazione con questa legge; e benchè nella domanda dell'onorevole Sineo si tratti di strade, è egualmente chiaro non esservi nesso alcuno fra la concessione di un assegno per fare studi di una strada ferrata e una nuova classificazione di strade.

Per questo motivo, senza entrare nel merito della questione, la quale richiederebbe degli sviluppi che sono fuori di proposito nella discussione attuale, io spero che la Camera non vorrà adottare l'aggiunta al votato articolo che desidererebbe introdurre l'onorevole Sineo. E tanto meno si potrebbe farlo, in quanto che veramente non so cosa direbbero altre provincie, le quali si lusingano di poter avere anch'esse strade ferrate, se vedessero fatti assegni per due strade speciali così all'impensata e fuori di luogo e proposito. Alcune provincie hanno voluto fare simili studi e li hanno pagati; ma in generale io posso assicurare l'onorevole Sineo che, se vi sarà prospettiva che la strada ferrata da lui divisa possa dare un buon risultato, troverà società che in tempi opportuni la eseguiranno. E quando si possa sperare di raccogliere il capitale necessario per spendere 200 o 300 mila lire per chilometro, come esigerebbe la costruzione della strada di cui parla, certamente si troveranno anche i fondi per spendere 300 o 400 lire per chilometro onde fare gli studi.

Io prego dunque la Camera di non accettare la proposizione dell'onorevole Sineo.

PRESIDENTE. Il deputato Spinola ha la parola.

SPINOLA D. Io non combatterò l'opinione dell'onorevole signor ministro che forse non sia qui propriamente la sede per concedere sussidi per istudi per strade ferrate, ma desidererei nondimeno che la Camera riconoscesse che, mentre l'erario dello Stato fa delle economie sopprimendo le strade che corrono parallelamente alle strade ferrate, può concedere qualche sussidio pegli studi di altre strade ferrate di grandissima importanza, come certamente io riconosco quella per la valle del Tanaro, ed inoltre concorro pienamente in quanto venne dall'onorevole Sineo esternato circa i sussidi, ed i pochi vantaggi che abbiano conseguiti finora la provincia di Alba e quelle del litorale dai sussidi dello Stato per opere stradali.

Non così posso però essere pienamente dell'opinione dell'onorevole Sineo relativamente al volere circoscrivere il punto di partenza da Oneglia per Ceva ed Asti, poichè, circoscrivendo questo punto di partenza senza lasciare una sufficiente latitudine circa lo stesso e la linea da preferirsi negli studi, all'effetto che chi dovrà intraprendere la costruzione della strada ferrata del litorale alla capitale, colla diramazione per Alba in Asti, possa adottare quel partito che ravviserà di maggiore convenienza, si renderebbe di gran lunga più difficile o non si perverrebbe forse ad ottenere l'intraprendimento di questa utilissima impresa.

A questo proposito io non devo lasciar ignorare alla Camera le favorevoli disposizioni delle città di San Remo e di Taggia per aprirsi una via che per la valle d'Argentina entri

in quella del Tanaro, assecondando così le mire di talune società particolari che con questo mezzo vorrebbero ritrarre un considerevole compenso nella spesa della strada dai prodotti di quelle due ricche valli. E mentre a tutti sono note le ricchezze della vallata del Tanaro, mi restringerò ad accennare unicamente quelle della valle d'Argentina. Conserva questa intatti, appunto per mancanza di strade onde esportarli, i prodotti delle vaste sue foreste abbondantissime dei legnami più atti alla fabbricazione navale di cui si manca quasi dappertutto, e del combustibile con cui alimentare, insieme col'acqua perenne di quell'impetuoso torrente, qualunque fabbrica industriale. In essa mi fu assicurato che trovansi una cava di eccellente lignite, talchè non pochi speculatori già si vanno disponendo a vedere modo di dispeppellirlo, ed un distintissimo ingegnere si fece ad ispezionare quelle montagne che l'una dall'altra di quelle due cospicue vallate dividono, onde conoscere quali facilitazioni per una strada porrebbero quelle località. Fu il risultato delle sue investigazioni, che in un certo punto colà riunito e ristretto alle falde l'Appennino porge ovvio il mezzo di attraversarlo per mezzo d'una galleria di non straordinaria lunghezza e di passare dalla valle d'Argentina alle sorgenti del Tanaro, per continuare lungheggiando la ferrovia di cui si tratta dal mare al centro del Piemonte, come verrà poi fra breve dimostrato per mezzo d'una sua relazione insieme agli immensi vantaggi che da ciò si ritrarrebbero.

Or dunque io dico: giacchè si tratta di concedere un sussidio, perchè limitare il sussidio al solo punto di partenza di Oneglia? Diciamo invece, anche per ispirito di equità e di parità di trattamento tra le due provincie di Oneglia e di San Remo, diciamo invece che questo sussidio sarà concesso a quelli che intraprenderanno studi per una strada ferrata, che partendo da Oneglia o da San Remo, dove avvi un porto di mare in costruzione come in Oneglia, metta direttamente alla capitale ed in Asti, ma non limitiamo il punto di partenza esclusivamente ad Oneglia, con pregiudizio di San Remo, mentre sappiamo che per la linea della valle di Argentina già si fecero studi e spese, e per ottenere l'intento si è pronti a sopportare anche corrispondenti sacrifici.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io ho veduto a cosa trascinava l'aggiunta che si viene proponendo, che trascinava cioè a tutt'altra questione di quella che si agita. Adesso siamo entrati a discutere che tracciato si abbia a seguire per fare una nuova strada ferrata che traversa gli Appennini. Io propongo la questione pregiudiziale.

Mi pare che si è già molto discusso su questa legge, ed ora che si è arrivati al fine, ed esporrò a momenti i motivi per cui conto di sopprimere il titolo secondo della legge attuale, ora che è finalmente finita questa lunghissima discussione, ricominciare con una discussione di strada ferrata mi pare che non sia molto opportuno.

Il preopinante accenna alla valle di Argentina e ad un progetto di un ingegnere che dice che si può passare facilmente per di là; un altro dirà che si passa meglio per Savona; un altro per la valle dell'Orba che era già stata studiata maturamente; dovremo dunque noi adesso discutere tecnicamente la questione di tutte queste linee e assegnare a tutte i fondi necessari per fare gli studi o veramente qui decidere quale di queste linee è migliore? Ma ciò è veramente fuor di luogo; è in contraddizione colla legge; ed io domando la questione pregiudiziale.

SPINOLA D. Risponderei solo due parole al signor ministro.

PRESIDENTE. Sulla questione pregiudiziale?

SPINOLA D. In risposta a quanto egli disse poc'anzi. Io non ho mai detto che la Camera decida se l'una o l'altra di queste linee sia più conveniente, ma ho detto che non si limiti il punto di partenza da Oneglia, ma si aggiunga da Oneglia o da San Remo, e che, se si concede un sussidio, tanto possano fruirne gli studi per la linea d'Oneglia, come quelli per la linea da San Remo per Argentina al Piemonte. Del resto lascio a parte, perchè nol ricordo bene, quanto io abbia detto; ma se io avessi detto di più od in modo che si fosse potuto intendere diversamente, mi sarei spiegato male.

PRESIDENTE. Metto ai voti la questione pregiudiziale...

SINEO. L'onorevole ministro, colla sua solita abilità, ha profitato delle osservazioni fatte dall'onorevole Spinola D. per far sorgere la questione pregiudiziale, ma per raggiungere questo proposito egli ha dovuto disconoscere la natura stessa della legge da lui proposta. Egli nega che questa sia una legge di compenso. Io domando se, secondo i principii generali proclamati dal regolamento del 1817, una strada che serve soltanto di vicendevoles comunicazione a parecchi capoluoghi di provincia sia strada nazionale. No evidentemente. Se il Ministero propose e la Camera votò tutte queste strade nazionali, ed a gran maggioranza, era appunto perchè noi le abbiamo considerate come compensi.

Ora osservo che col dare pochi chilometri di strada nazionale ad Alba si è dato molto poco in ragione delle spese enormi che questa provincia ha sopportate. Non le si è dato quasi nulla in ragione dei pesi enormi che verrà a risentire per effetto di questa legge, la quale, mentre è di sollievo a tante altre provincie, riesce un onere per la provincia d'Alba.

Ecco perchè io diceva che in questa occasione non si è dato alla provincia d'Alba nessun compenso e domandava per essa almeno questo sussidio. Tutti gli altri compensi furono respinti, e noi domandiamo che con questi tenuissimi sussidi si dia soddisfazione e pecuniariamente e molto più moralmente a queste provincie. Questo compenso è ragionevole che sia proposto in questa legge, che è una legge di compensi. Si può cavillare con sottili ragionamenti, cercare apparenze, ma il fondo è questo. Perchè una città ha la fortuna di avere un tribunale di prima cognizione, un intendente, per questo solo deve avere una strada nazionale? Sia pure essa fuori d'ogni linea di commercio d'interesse generale, per andare a riverire il signor intendente, per andare al tribunale vi vuole una strada reale! (*ilarità*) Ma ben vedete che si va persino nel ridicolo se si vuol seguire l'argomento del signor ministro. Rinunci dunque il signor ministro a queste sottili argomentazioni e venga alla sostanza della cosa; riconosca che si tratta di una legge di compensi e non neghi questo tenuissimo compenso alle provincie che se ne accontentano. Il signor ministro poi, perchè ha l'abitudine di respingere tutto ciò che viene dalla sinistra, e disgraziatamente con molti altri nomi che appartengono alle altre frazioni della Camera si trova anche il mio a piedi di questo emendamento, è andato in traccia di una questione pregiudiziale.

Ma, non fidando neppur esso in questa sua eccezione, egli ha cercato di conturbarvi affermando che queste ferrovie costeranno 200,000 lire e più per chilometro. Ma questa proposizione non ha legittimo fondamento.

È evidente per tutti quelli che hanno percorse queste linee che il loro tracciamento è facile assai. Vi sarà sicuramente qualche opera d'arte un po' costosa che verrà ad accrescere la spesa complessiva di queste strade, ma non sono certamente strade che portino spese straordinarie. Se si vuole andare ad Albenga, non vi sarebbe che un piccolo monte da attraversare con una galleria. Se si vuole andare ad Oneglia, vera-

mente bisognerebbe fare due gallerie, ma di poca lunghezza. Non sono dunque cose atte a spaventare un'assemblea.

Io poi non propongo che si facciano queste linee, e molto meno che si facciano a spese dello Stato; dico soltanto che a queste provincie, alle quali avete rifiutato tutto, alle quali venite ad imporre con questa legge degli oneri gravi, diate almeno questa speranza di potersi procurare una ferrovia, agevolando i mezzi di ottenerla.

Si sa quali difficoltà vi sieno a fare gli studi...

PRESIDENTE. Se entra nella questione, ha la parola prima il deputato Astengo. Ella non ha la parola che sulla questione pregiudiziale.

SINEO. Se ho la parola sulla questione pregiudiziale, desunta dall'intimo carattere della legge che si discute, perchè non potrò dimostrare che la proposta da me propugnata quadrerà appieno con lo spirito di questa legge? Perchè non potrò combattere quegli argomenti coi quali il signor ministro ha cercato di conciliare favore alla sua questione pregiudiziale?

Il signor ministro, per ispaventare la Camera, dice ancora che, se a quelle provincie concedete qualche cosa per gli studi, molte altre provincie verranno domandando lo stesso favore. Ma con ciò egli suppone gratuitamente che altre provincie siano nella stessa condizione di quelle per le quali noi domandiamo questa modestissima consolazione.

Se vi fossero parecchie provincie le quali fossero tutte nella condizione di quelle di cui si tratta, dico che si dovrebbe ad esse fare lo stesso favore.

Ma sin qui non risulta che ve ne sieno delle altre. Le altre non hanno domandato, ed intanto bisogna provvedere a coloro che domandano, e domandano giustamente.

Voi nulla avete fatto sinora per queste provincie, esse non rimangono alleviate per nulla degli antichi carichi, nulla o poco godono dello stabilimento delle ferrovie; e voi, per giunta, venite ad onerarle maggiormente con questa legge. Noi vi domandiamo che, mentre da un lato voi le aggravate grandissimamente, le solleviate leggermente dall'altro. Ecco come la nostra proposta è strettamente connessa con lo spirito di questa legge.

PRESIDENTE. Essendo stata proposta la questione pregiudiziale, la pongo ai voti.

(Dopo prova e controprova è adottata.)

MELLANA. Domando la parola.

L'onorevole deputato Rezasco faceva testè una grave interpellanza al signor ministro, e non so darmi ragione del perchè il signor ministro abbia potuto esimersi dal rispondere all'onorevole interpellante.

Io non posso comprendere come nella discussione di una legge, ove dalla Camera si è portato lo sguardo su pressochè tutte le strade nazionali e provinciali, si possa tacere sull'alta ingiustizia che da tanti anni si aggrava sulla riviera di Levante, e si lasci senza provvedimento la posizione di quella strada nazionale in merito al ponte sulla Magra. Era omai tempo che il Governo si fosse presentato con un progetto definitivo per far cessare quella ingiustizia; ma, giacchè non ha fatto quello che era suo stretto dovere, parmi almeno che si dovesse dare una qualche risposta categorica e soddisfacente all'onorevole deputato di quella provincia.

Ricorderà la Camera che l'anno scorso, a richiesta del Governo, su quella linea si è posto un corriere, stante l'importanza della strada medesima; ricorderà pure la Camera che l'onorevole Daziani, allora relatore del bilancio dell'estero, tra le altre considerazioni, per ottenere quello stanziamento in bilancio, faceva osservare come, politicamente e nell'interesse del principio italiano, conveniva che vi fosse il corriere

su quella strada; ora, io credo che politicamente per la congiunzione futura delle provincie italiane giovi assai più lo avere un passo sicuro sulla Magra; i nostri concittadini della riviera di levante e della Toscana ci saranno assai più grati di assicurare un sicuro passo su quella riviera e rendere quella strada in migliore condizione, di quello possano esserlo per aver sostituito a libera concorrenza dei transiti quello di un corriere governativo.

D'altronde quella strada, essendo nazionale, è debito nostro di ridurla e mantenerla come tutte le altre che sono tali classificate. Ora, o il signor ministro darà qualche spiegazione la quale possa soddisfare in parte ai desiderii giustissimi di quelle provincie, od io, senza ledere il principio che sta in questa legge, proporrò si stanzi in questo articolo una somma da impiegarsi a porre mano al ponte sulla Magra, così giustamente ed altamente reclamato.

Come vedono tutti i deputati, qui non si tratta di detrarre nulla di quanto sia loro accordato; si tratterebbe puramente di aumentare la somma per compiere un doveroso atto di giustizia. Per ora attendo una risposta dal signor ministro, che spero sarà soddisfacente, giacchè non posso credere che il Governo non abbia studiata questa questione, e non senta quant'altri che sarebbe ingiusta ed indecorosa per la nazione una maggiore trascuranza o dimenticanza in cosa di tanto momento.

Attendo una risposta.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. La strada che corre pel litorale di Levante sino al confine modenese è strada reale, e non vi può essere dubbio che il ponte che si ha da costruire lungo quella strada per varcare la Magra è un ponte che deve stare interamente a carico dello Stato.

Io riconosco coll'onorevole preopinante che quello è uno dei maggiori bisogni che abbiano le nostre strade reali, ma sventuratamente quel ponte ha subito tali vicende che hanno ritardata la possibilità di presentare un progetto. Esso è di una importanza e di una spesa rilevantissima per l'ampiezza dell'alveo, e perchè conviene o fare un ponte estesissimo, o per poter restringerne la luce sarà necessario stabilire un sistema d'argini assai costoso: di più è insorta una questione, che l'onorevole preopinante si ricorderà essere stata discussa anche alla Camera, se convenisse stabilire il ponte al passo di San Genisio o nel sito di Fornola; tale questione è stata un altro motivo, un'altra occasione di lunghi e replicati studi.

Mentre poi il Governo faceva studiare le località non solo, ma faceva anche compilare progetti, ha ricevuto una proposizione nell'epoca in cui la costituzione delle società era cosa facile pel facile concorso di capitali; ha ricevuto, dico, una proposizione per la costruzione di una strada ferrata lungo quel litorale, in parte seguendo la sponda del mare, in parte entrando nelle convalli; e la società che si proponeva di imprendere questa grande opera, metteva per condizione vantaggiosissima pel Governo di incominciare a stabilire un ponte sulla Magra, il quale potesse servire e alla strada ferrata, e alla strada ordinaria reale.

Il Ministero entrò volentieri in trattative con quella società, ed essa presentò un progetto molto dettagliato. Ma sventuratamente la società si sciolse, e non si poté venire ad alcuna conclusione.

Si fecero trattative con altre società, ma non si poté mai giungere ad alcun costruito soddisfacente.

Finalmente due ingegneri, i quali hanno già assunta l'impresa di un ponte in ferro sul Lemmo tra Ovada e Novi, hanno recentemente proposto al Governo che, veduto il risultato di quell'edificio, che essi assicurano, ed io spero felicissimo, si

riconosca se non si possa adottare il medesimo sistema che è quello dei ponti in ferro alla Vergniais, che ora in Francia acquista molto credito, anche per il ponte sulla Magra: essi stanno ora facendo gli studi opportuni per venire a fare una proposizione concreta, colla quale domanderanno una determinata somma, e nel resto la concessione del pedaggio che attualmente si paga per il passo a barca. Io farò esaminare questo progetto, e spero di venire a qualche conclusione definitiva. Questa speranza è in me nutrita dall'avanzamento del ponte di Ovada, il quale, se riuscirà con soddisfazione e con economia di spesa, riconoscendo i vantaggi di questo sistema, proporrò una legge speciale per la costruzione di un simil ponte sulla Magra.

PRESIDENTE. Ora verrebbe il titolo secondo.

Il signor ministro ha facoltà di parlare.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io proponeva questo titolo secondo, penetrato dal bisogno grandissimo di migliorare le nostre strade comunali, ed a questo fine mi pareva necessario stabilire una strada principale, quasi arteria delle altre, in tutti i mandamenti ai quali più facilmente potessero legarsi le strade dei singoli comuni.

Fu già accennato nella mia relazione che uno dei motivi pei quali è proceduta più lentamente la costruzione delle strade comunali, fu il difetto della nostra legislazione che, non ammettendo alcune di queste strade costituite da un consorzio obbligatorio, rendeva ai comuni più difficile il fare i loro bracci speciali.

Talvolta vi erano comuni disposti a sostenere anche una grave spesa, ma ne vedevano l'inutilità se non si faceva il prolungamento della strada nei comuni vicini, e trovavano troppa riluttanza a stabilire il consorzio, secondo i regolamenti attuali. Quindi io avrei proposto di cominciare dal fare un sistema di strade mandamentali per consorzio obbligatorio.

Molte e molto gravi osservazioni furono fatte su questo divisamento, le quali mi inducevano a proporre delle modificazioni al progetto che io aveva presentato alla Camera. Il dubbio che queste questioni possano ancora trarre in lungo la discussione, e forse non condurre a quel miglior ordinamento che la Camera deve giustamente desiderare, mi fa consigliare a ritirare questa seconda parte della legge, riservandomi di fare uno studio più maturo rispetto alla costituzione dei consorzi per togliere di mezzo i vizi attuali, e dare una norma più certa per costituirli in modo giusto, equo, e naturalmente col consenso della maggior parte almeno dei comuni; dimodochè non possa chiamarsi obbligatorio il consorzio se non che per quei comuni che colla loro opposizione lo renderebbero impossibile, ed impedirebbero di fare quello che è utile all'interesse generale ed al loro proprio.

In questa riserva adunque di nuovi studi, io rinuncio alla discussione di questa seconda parte della legge, e la sopprimo.

DESPINE. Je vois que le Ministère a parfaitement compris les difficultés que présenterait la portion de la loi qu'il avait proposée, en ce qui concerne les consorces mandementaux pour les routes communales. Toutefois, il me semble qu'entre présenter une loi mauvaise et n'en présenter aucune, il y a une différence bien grande.

La Chambre doit se persuader, ce me semble, que, dans la loi qu'elle a discutée et qu'elle est sur le point de voter, elle a eu l'intention, et je crois qu'elle a réussi en grande partie, de soulager les provinces; cependant elle n'a absolument rien fait pour doter le pays d'un bon système de viabilité; car, enfin, elle a chargé le Gouvernement de routes dont les provinces étaient chargées auparavant.

Elle a aussi proposé des routes nouvelles dont l'exécution a été ajournée, mais elle n'a réellement rien fait pour la bonne viabilité. Cependant, monsieur le ministre lui-même, dans son premier exposé, a fait connaître l'importance de nos routes communales. Aujourd'hui surtout que le système adopté du libre échange amène en grande quantité, dans l'intérieur du pays les produits étrangers, il faut nécessairement mettre notre agriculture en état de lutter avec avantage, c'est à dire de porter économiquement ses produits sur les divers lieux de marché.

Je crois donc que la partie peut-être la plus importante de la loi qui nous était soumise, est précisément celle que retire monsieur le ministre, c'est-à-dire celle qui concerne les routes communales. Si monsieur le ministre avait dit: je m'engage à présenter, dans la première Session, cette loi, alors je n'aurais rien à dire, parce que je suis intimement convaincu qu'il a entre les mains tous les éléments pour la faire; mais, comme il nous a dit seulement qu'il voulait se livrer à des études pour faire une bonne loi de consorces, je crains bien que ces études (que monsieur le ministre me permette de me servir de l'expression dont il m'a suggéré lui-même l'exemple) ne nous mènent aux kalèdes grecques.

* Je prierais donc monsieur le ministre de vouloir bien nous déclarer s'il entend de nous présenter une loi à ce sujet à la première Session.

Il nous a parlé de consorces; eh bien, je crois que les lois actuelles qui régissent les consorces sont assez précises, si le Gouvernement voulait les mettre à exécution, pour forcer les consorces partout où il les croirait nécessaires; mais, comme j'ai déjà eu l'honneur de le dire l'autre jour, la grande difficulté, l'impossibilité qui se présente pour nos routes communales, c'est le principe d'en confier la surveillance et l'exécution aux syndics exclusivement.

Il faut donc arriver, si non d'une manière obligatoire, au moins d'une manière facultative, à confier cette direction des routes communales à des agents-voyers. On a proposé au Ministère l'établissement des agents-voyers ainsi que nous commençons à les avoir en Savoie; monsieur le ministre des travaux publics a répondu que, puisque les agents-voyers ont été établis en Savoie, on peut les établir ailleurs.

Mais j'ai eu l'honneur de lui faire observer que ces agents manquent des moyens d'action. Ainsi, par exemple, ils ne peuvent constater une contravention s'ils ne sont pas assistés de témoins, tandis que, s'ils étaient dans les mêmes conditions où sont placés les agents civils, si leurs verbaux faisaient foi jusqu'à preuve contraire, alors cesseraient les embarras auxquels ils sont exposés; mais ils ne peuvent pas même correspondre en franchise avec l'autorité judiciaire; ils ne le peuvent pas non plus avec l'autorité communale, ni même avec l'intendant.

Les syndics eux-mêmes sachant que ces agents n'ont pas un caractère établi par la loi, refusent de leur obéir quand ils le croient convenable.

Il résulte donc que ces agents n'ont pas entre les mains des moyens efficaces d'action. Eh bien, ce sont ces moyens que nous demandions, l'honorable monsieur Menabrea et moi, de leur accorder. Si maintenant le Gouvernement croit pourvoir de quelque autre manière, légale bien entendu, je n'ai aucune difficulté à opposer.

Si monsieur le ministre nous dit encore que l'année prochaine il présentera à la Chambre la loi sur les routes communales, je n'aurais non plus rien à dire; mais je ne crois pas que la Chambre puisse se contenter de la simple promesse, que lui fait monsieur le ministre, de procéder à des études.

Je prierais donc monsieur le ministre de vouloir bien donner quelques explications à cet égard.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Le spiegazioni che posso dare sono queste essenzialmente, che, quando io dissi che voleva con una legge apposita proporre un nuovo ordinamento dei consorzi perchè l'attuale legislazione mi pare che non raggiunga lo scopo, ho detto che era appunto per agevolare la possibilità di un buon sistema di strade comunali. Adunque non era certo che io intendessi a limitarmi alla costituzione dei consorzi; ma io riguardava questa costituzione come una delle condizioni cardinali per poter bene ordinare la rete delle strade comunali.

Quanto agli agenti stradali dissi che, se le altre provincie dello Stato avessero accolto questa istituzione come è stata così saviamente accolta in Savoia, io vi avrei aderito volentieri, ed anzi ho eccitato in proposito le divisioni; ma posso dire che vi ho trovato pressochè una generale opposizione.

Ho aggiunto queste spiegazioni nelle discussioni antecedenti appunto per manifestare l'intenzione che avrei, in una legge generale per l'ordinamento delle strade comunali, di proporre anche l'istituzione legale di questi agenti stradali, e quando questa istituzione fosse fatta per legge, non è dubbio che gli agenti stradali avrebbero quel carattere, quella autorità e facoltà che egli domanda per quelli di Savoia.

Che poi l'attuale legislazione dei consorzi sia imperfetta, io lo credo fuori di contesa, perchè ho presenti le gravi difficoltà, le lungaggini a cui trascina l'istituzione di questi consorzi, appunto per non volere discostarsi dalla legislazione attuale; e ne ho anche esempi nella stessa Savoia ove questa istituzione ha pur preso il miglior sviluppo, e dove si sono fatte per consorzio strade della più grande importanza, e vi si instituirono consorzi riconosciuti come utilissimi, contro dei quali sorgono pure tuttavia insistenti opposizioni.

Citerò un caso recente: è stata fatta l'istituzione di un consorzio per una strada, secondo me, importantissima, che è quella da Sixt ad Annemasse. E pure contro essa si è ricorso al Ministero sostenendo che era un abuso dell'intendente; e mi converrà forse chiamare l'intendente a giustificare la sua proposizione. Ma è certo intanto che la legislazione attuale non provvede in modo sicuro.

Io dunque, ripeto, ho l'intenzione di proporre una legge che, abbracciando e l'istituzione dei consorzi ed i regolamenti per le strade comunali isolate, possa supplire all'attuale mancanza. Aggiungerò che la difficoltà più grave che mi venne fatta sull'attuale proposta dei consorzi mandamentali obbligatorii si è che la circoscrizione attuale dei mandamenti è tale che non si può riguardare come definitiva, e che fa mestieri mutarla.

Detto questo sui principii generali, io posso assicurare l'onorevole Despine che nel più breve tempo possibile presenterò la legge.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Despine.

DESPINE. Je désire répondre deux mots à ce que vient de dire monsieur le ministre des travaux publics relativement aux consorces, parce que nous avons encore en cette année-ci au Conseil divisionnaire d'Annecy une question semblable.

Les lettres patentes de 1848 sont précises à cet égard. Toute commune qui veut l'établissement en consorce, s'adresse à l'intendant qui l'autorise à se réunir en Conseil pour délibérer.

Lorsqu'elle a présenté son projet de répartition, l'intendant transmet la demande aux autres communes pour délibérer également. Maintenant toutes les communes s'entendent pour établir le consorce, ou elles ne s'entendent pas.

Si elles s'entendent, il n'y a aucune difficulté, l'intendant envoie le projet de consorce au ministre qui statue; si elles ne s'entendent pas, le Gouvernement peut pourvoir à cet égard.

La loi de 1848 a dit, à l'article 209, paragraphe 2, que les Conseils provinciaux donnent leur avis d'abord sur la direction des routes communales, et qu'ils le donnent sur les réclamations des communes pour leur cotisation aux dépenses. C'est ce qui nous est arrivé cette année aussi au Conseil divisionnaire d'Annecy pour la route d'Annecy à Rumilly et Seyssel par le val du Fier.

Le Conseil provincial a examiné ces réclamations; il a donné son avis sur celles des communes qui pouvaient être allégées et celles qui devaient être maintenues, et le Ministère a pourvu. De manière que la Chambre voit que le Gouvernement a entre les mains tous les moyens d'agir, et je ne crois pas qu'il puisse dire qu'il n'est pas en son pouvoir de rendre un consorce obligatoire.

PRESIDENTE. Non essendo più il caso di discutere sul titolo secondo, gli articoli del progetto sono così tutti votati.

L'intero progetto di legge rimane così concepito: (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1592.)

Si passa allo squittinio segreto sul complesso del progetto.

Risultamento della votazione:

Presenti e votanti	123
Maggioranza	62
Voti favorevoli	88
Voti contrari	35

(La Camera approva.)

APPROVAZIONE DEI PROGETTI DI LEGGE: 1° DISPOSIZIONI SUI RENTENTI ALLA LEVA; 2° FACOLTÀ ALLA DIVISIONE DI CIAMBERÈ DI CONTRARRE UN IMPRESTITO.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta la discussione del progetto di legge per disposizioni transitorie riguardo ai rententi alle leve militari anteriori al 1854. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1939.)

La discussione generale è aperta.

Il ministro della guerra accetta il progetto della Commissione?

DURANDO, ministro della guerra. Accetto le variazioni proposte dalla Commissione.

PRESIDENTE. Se niuno domanda la parola, interrogo la Camera se intende passare alla discussione degli articoli.

Si passa alla discussione degli articoli, i quali sono approvati senza opposizioni. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1943.)

La Camera procede allo squittinio segreto.

Risultamento della votazione:

Presenti e votanti	108
Maggioranza	55
Voti favorevoli	98
Voti contrari	10

(La Camera adotta.)

L'ordine del giorno reca ora la discussione del progetto di legge inteso a dare facoltà alla divisione amministrativa di Chambéry di contrarre un mutuo passivo. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1952.)

Ne darò lettura:

« *Articolo unico.* È fatta facoltà alla divisione amministrativa di Ciambèri di contrarre un mutuo passivo di lire 90,000 onde far fronte alle spese per lavori alla strada da Albertville a Ciambèri e tronco da Grésy alla strada della Moriana, e a quelle dell'esercizio 1855, comuni a tutte le provincie che la compongono, e di vincolare i suoi bilanci avvenire fino a tutto il 1865 pel servizio degli interessi e pella restituzione rateata del capitale predetto. »

Se nessuno domanda la parola, lo metto ai voti.

(È approvato.)

Si passa allo squittinio segreto sul complesso della legge.

Risultamento della votazione:

Presenti e votanti	105
Maggioranza	55
Voti favorevoli	101
Voti contrari	4

(La Camera approva.)

La seduta è levata alle ore 5 1/4.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

- 1° Discussione del progetto di legge per alcune riforme nelle classi dei magistrati d'Appello di Sardegna e di Torino;
- 2° Svolgimento per la presa in considerazione della proposta di legge presentata dai deputati Monticelli e Cabella;
- 3° Discussione del progetto di legge per riforma delle disposizioni eccezionali della legge elettorale in Sardegna.

TORNATA DEL 4 APRILE 1855

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE BON-COMPAGNI.

SOMMARIO. *Atti diversi* — *Discussione del progetto di legge per istituzione e riforma di classi delle Corti d'appello di Piemonte e Sardegna* — *Relazione sopra una petizione riguardante il medesimo* — *Osservazioni del deputato Tola Pasquale, e proposta del ministro di grazia e giustizia* — *Obbiezioni del deputato Costa Della Torre, e opposizioni del deputato Sulis* — *Considerazioni, e risposte del relatore Cavallini* — *Osservazioni dei deputati Tola Pasquale e Naytana* — *Proposta del deputato Sulis per divisione del progetto, appoggiata dal deputato Sineo* — *Parole in difesa del progetto del deputato Cassinis* — *Rigetto della proposta Sulis* — *Presentazione di un progetto di legge del ministro degli esteri per una convenzione d'alleanza colla Sublime Porta* — *Ripresa della discussione* — *Emendamento del deputato Tola Pasquale all'articolo 1* — *Opposizioni del relatore Cavallini* — *Osservazioni del deputato Sineo, e risposte del ministro di grazia e giustizia* — *Approvazione dell'articolo 1.*

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

FARINA P. legge il processo verbale della precedente tornata ed espone il seguente sunto di petizione:

5894. 406 contribuenti della città di Tortona, accennati i gravi inconvenienti che derivano dal sistema introdotto nella legge 7 luglio 1853 per l'applicazione della tassa di patente, chiedono la riforma della predetta legge ed una dilazione al pagamento dell'imposta per l'esercizio 1854.

ATTI DIVERSI.

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

(È approvato.)

Il deputato Berti ha la parola sulla petizione.

BERTI. Colla petizione n° 5894 406 cittadini di Tortona ricorrono alla Camera chiedendo che il Parlamento prenda l'iniziativa nel riformare la legge del 7 luglio 1853 per la

tassa sull'industria e sul commercio. Domandano inoltre i petenti che si accordi una dilazione pel pagamento dell'imposta per l'esercizio 1854.

Io prego la Camera di voler decretare l'urgenza di questa petizione, e siccome mi vien detto che uno dei membri della Commissione delle petizioni è stato incaricato di fare una relazione speciale per tutte quelle che hanno tratto a questo stesso argomento, chiedo che questa petizione gli venga trasmessa prima del giorno che sarà fissato per la discussione. Sarebbe pur mio desiderio che la relazione che sarà per farsi sopra queste petizioni, che toccano un argomento di tanta importanza, venisse stampata e distribuita alla Camera prima che si aprisse la discussione su questa materia.

PRESIDENTE. Se non vi sono opposizioni, s'intenderà accettata la proposta fatta dal deputato Berti.

(La Camera approva.)

Il deputato De Sonnaz chiede un congedo di 30 giorni.

(È accordato.)