

guardasigilli per gli assegni al clero di Sardegna. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 639.)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

L'ordine del giorno porta la discussione del bilancio passivo del dicastero dei lavori pubblici.

La discussione generale è aperta.

Se nessuno domanda la parola, si passerà alla discussione delle categorie.

VALERIO. Se non siamo in numero, non possiamo votare il bilancio.

Voci. Si faccia l'appello nominale.

PRESIDENTE. Si farà l'appello nominale, ed il nome degli assenti sarà stampato nella gazzetta ufficiale (1).

(1) L'elenco dei deputati che non risposero al presente appello nominale, pubblicato nella *Gazzetta Piemontese* dell'8 febbraio 1856, era il seguente:

Annoni, Arconati, Arnulfo, Arrigo, Astengo, Balbi, Bertoldi, Bianchi, Bo, Bolmida, Boyl, Brofferio, Bronzini-Zapel-

(Si procede all'appello nominale.)

La Camera non essendo in numero, debbo, con mio gran rincrescimento, sciogliere l'adunanza.

La seduta è levata alle ore 5 1/4.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

Seguito della discussione del bilancio attivo del 1856.

loni, Brunati, Brunier, Buraggi, Cabella, Cambieri, Campana, Cantara, Carta, Casaretto, Cassinis, Cavour C., Colli, Corsi, Costa A., Costa della Torre, D'Arcais, Delfino, Delitala, Depretis, Fara, Farina Paolo, Ferracciu, Gallisai, Galvagno, Garibaldi, Gastinelli, Gianoglio, Ginet, Giovanola, Graffigna, Grixoni, Isola, Lanza, Malan, Mantelli, Marassi, Michelini G. B., Miglietti, Minoglio, Monticelli, Musso, Naytana, Oytana, Pareto, Peyrone, Pescatore, Ponziglione, Pugioni, Rattazzi, Ravina, Rezasco, Ricardi C., Roux-Vollon, Sanna-Sanna, Sauli, Scano, Serra Carlo, Serra Orso, Sineo, Sommeiller, Tecchio, Tola A., Tola P., Tuveri, Zirio.

TORNATA DELL'8 FEBBRAIO 1856

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE BON-COMPAGNI.

SOMMARIO. *Atti diversi* — Relazione sul progetto di legge per facoltà alla divisione di Novara di eccedere il limite dell'imposta — Discussione del bilancio passivo pel dicastero dei lavori pubblici pel 1856 — Approvazione delle due prime categorie — Domande del deputato Despine sulla categoria 4, e risposte del ministro dei lavori pubblici e del deputato Ara — Approvazione delle categorie dalla 4 alla 14 — Proposizione del deputato Demarchi sulla categoria 15, Sussidi alle provincie — Opposizioni del ministro dei lavori pubblici agli ordini del giorno proposti — Parlano i deputati Arnulfo, Buffa relatore, Mellana, Valerio, Asproni e Mazza P. — Approvazione di un nuovo ordine del giorno proposto dalla Commissione — Domande del deputato Biancheri, e spiegazioni del ministro — Istanze e domande dei deputati Falqui-Pes, Corsi, Asproni, Buffa, Crosa, Debenedetti, Santacroce, Cavour G. e Mellana sopra varie categorie, e risposte del ministro — Approvazione delle categorie fino alla 44 — Aumento proposto dal ministro sulla categoria 45, accettato.

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 una petizione:

6048. Favre Marietta d'Albertville, vedova di Carlo Felice, già luogotenente nel 15^o reggimento di fanteria, dopo avere infruttuosamente ricorso al Ministero della guerra per ottenere la pensione, si rivolge alla Camera, affinchè, avuto riguardo che il di lei marito decedette in Sassari quando inferiva l'asiatico morbo, per i servizi straordinari che furongli in quell'occasione comandati, provveda che le sia assegnato un annuo sussidio equivalente alla pensione.

ATTI DIVERSI.

ASPRONI. Depongo sul banco della Presidenza una petizione di due concessionari di vetture pubbliche che si lagnano dell'eccessiva tassa imposta sulle medesime. Io prego il signor presidente di trasmettere, secondo l'uso invalso, questa petizione alla Commissione incaricata di riferire sopra quel progetto di legge, perchè la tenga in quel conto che crederà meglio.

Essa contiene moltissime riflessioni gravi che credo saranno apprezzate dalla Commissione medesima.

PRESIDENTE. È trasmessa senza che occorra deliberare. La Camera non essendo ancora in numero (ore 2), si procederà all'appello nominale, ed il nome degli assenti verrà pubblicato nella *Gazzetta Piemontese* (1).

RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PER FACOLTÀ ALLA DIVISIONE DI NOVARA DI ECCEDERE IL LIMITE DELL'IMPOSTA.

CAVOUR G., relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione della Commissione incaricata dell'esame del progetto di legge per far facoltà alla divisione amministrativa di Novara di eccedere il limite normale dell'imposta. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 708.)

PRESIDENTE. Sarà stampata e distribuita.

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

(È approvato.)

DISCUSSIONE DEL BILANCIO PASSIVO DEI LAVORI PUBBLICI PER L'1856.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta la discussione del bilancio passivo del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1856. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 375.)

La discussione generale è aperta; se niuno domanda la parola, si passerà alla discussione delle categorie.

TITOLO I. Spese ordinarie. — Categorie comuni ai diversi rami di servizio. — Amministrazione centrale. — Categoria 1. Personale, proposta dal Ministero e mantenuta dalla Commissione in lire 161,238 16.

(La Camera approva.)

Categoria 2. Materiale, proposta dal Ministero e mantenuta dalla Commissione in lire 22,000.

(La Camera approva.)

Aspettativa. — Categoria 3. Trattenimenti di aspettativa, proposta dal Ministero e mantenuta dalla Commissione in lire 7790.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Qui pregherei la Camera di voler fare un'aggiunta che vedo necessaria in seguito a movimenti fatti nel personale dopo la presentazione del bilancio.

(1) L'elenco dei deputati che non risposero al presente appello nominale, pubblicato nella *Gazzetta Piemontese* del 9 febbraio 1856, era il seguente:

Agnès, Airenti, Annoni, Arrigo, Bairo, Balbi, Benintendi, Bersezio, Biancheri, Bianchi, Billet, Bo, Bolmida, Boyl, Prof-ferio, Bronzini-Zapelloni, Brunati, Brunier, Buraggi, Cabella, Cambieri, Canalis, Costa, Casaretto, Cassinis, Castelli, Cavour C., Colli, Cornero, Costa A., Costa della Torre, Cosato, D'Arcais, Daziani, Delfino, Delitala, Depretis, Fara, Farina Maurizio, Ferracciù, Frescot, Gallisai, Galvagno, Garibaldi, Gastinelli, Geimet, Gianoglio, Gilardini, Giovanola, Girod, Graffigna, Grixoni, Isola, Lanza, Malan, Mantelli, Marassi, Mathieu, Mazza Andrea, Melegari, Menabrea, Michellini G. B., Miglietti, Minoglio, Monticelli, Musso, Naytana, Oytana, Pareto, Peyrone, Pescatore, Pernati, Pezzani, Pugioni, Rattazzi, Ravina, Rezasco, Rocci, Roux-Vollon, Sanna-Sanna, Sappa, Sauli, Scano, Serra Carlo, Serra Orso, Sineo, Somis, Sommeiller, Spinola Domenico, Spinola Tommaso, Tecchio, Tola Antonio, Tola Pasquale, Tuveri, Valerio, Zirio.

La Camera sa che si è andata sempre diminuendo la somma assegnata pello stipendio agli ingegneri ed aiutanti stati impiegati nelle strade ferrate. Questa somma, prima di 180, poi di 160, quindi di 150, quest'anno venne ridotta a 30 mila lire; per cui fu necessario di mettere in aspettativa molti impiegati, oltre a quelli che erano già stati posti anteriormente. Ora dunque si è dovuto mettere in aspettativa due ingegneri di seconda classe, ed un aiutante di seconda classe, ed un aiutante anziano, il che aumentò l'assegno d'aspettativa di 3333 lire. Restano poi da togliersi due somme, l'una di 900 e l'altra di 800 lire, per due impiegati provvisti di trattenimento di aspettativa, e che avendo titoli alla pensione, l'hanno domandata. Questi sono i signori Ougier e Rey, impiegati delle miniere, le quali in Sardegna erano esercitate dallo Stato, e che, come la Camera sa, vennero cedute all'industria privata. Quindi dalle 3333 lire, togliendone 1700 corrispondenti all'assegno d'aspettativa dei suddetti due impiegati stati pensionati, rimane a stanziarsi il soprappiù di lire 1633; epperò la categoria 3 dovrebbe essere portata a lire 9423.

BUFFA, relatore. La Commissione, la quale al momento è ridotta a tre, non ha niente in contrario all'aggiunta proposta dal signor ministro, giacchè è necessaria per poter mantenere la somma ridotta alla metà, come era stata proposta nel bilancio.

PRESIDENTE. La categoria 3 si troverebbe così portata a lire 9423.

La metto ai voti.

(La Camera approva.)

Categoria 4. Lavori pubblici. — Real corpo del Genio civile, porti, miniere e cave. (Personale), proposta dal Ministero e dalla Commissione in lire 315,080.

DESPINE. Je voudrais prier M. le ministre des travaux publics de vouloir bien me donner quelques explications. J'ai vu dans la gazette officielle du 4 février un nouveau décret qui a été signé le 24 janvier par le Roi, d'après lequel le Gouvernement rétablit un bureau spécial technique pour les canaux et les propriétés domaniales au Ministère des finances. De manière que tout ce qui dépendait du Ministère des travaux publics, soit pour les canaux, soit pour les propriétés domaniales, relèverait à l'avenir du Ministère des finances.

J'ai cherché à me rendre compte de cette modification, et en lisant l'exposé des motifs du rapport annexé au décret, je trouve qu'il est motivé sur deux causes.

D'abord sur le développement des canaux domaniaux, sur l'adjonction et la formation de nouveaux canaux; ensuite sur la quantité considérable des propriétés domaniales, soit à Turin, soit dans les autres villes.

Je croyais néanmoins qu'après la loi du 3 juillet 1853, que nous avons votée sur la concession des canaux dérivés de la Doire Baltée, le service des canaux avait dû nécessairement diminuer.

Je croyais aussi, quant aux propriétés domaniales, qu'elles devaient diminuer puisque nous en vendons tous les jours. Je ne me suis par conséquent pas rendu compte de la nécessité du changement qui vient d'être fait, changement qui doit d'ailleurs certainement occasionner quelque incon vénient, parce que nous savons tous que, lorsque des attributions passent d'un Ministère dans un autre, le service est nécessairement, pendant quelques mois, jusqu'à un certain point enrayé.

Il y a plus: c'est qu'il en résultera très-probablement une augmentation de dépenses. Et en effet, en me rapportant au budget de 1852, le dernier, je crois, qui ait été voté pen-

dant que le bureau technique existait encore au Ministère des finances, je vois que la somme qui y était portée n'était que 19,900 francs, et que les employés n'étaient qu'au nombre de neuf. Aujourd'hui on le reconstitue de nouveau, mais avec 11 employés au lieu de 9 et avec une dépense de 4000 francs de plus, soit 23,900 francs au lieu de 19,900.

Je pense donc que c'est une question assez grave et qui mérite d'appeler l'attention de la Chambre, car on voit qu'on a commencé par détruire un service, ou du moins par le transporter dans un autre Ministère, et qu'ensuite on le restitue à l'ancien Ministère dont il dépendait auparavant, mais avec augmentation de dépense et augmentation du personnel, tandis que, selon moi, le personnel et la dépense auraient dû diminuer. Sans doute il y aura eu de très-bons motifs pour le faire, néanmoins je prierai monsieur le ministre des travaux publics de vouloir bien donner à la Chambre les explications qu'il jugera convenable.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Mi duole che non sia presente il ministro delle finanze, il quale promosse l'approvazione di quel regio decreto, perchè potrebbe esporre i motivi che lo indussero a ciò fare.

Fra tanto farò osservare che questo servizio dei canali è complicatissimo ed esige minutezze di esecuzione, che non sono di grandissima importanza tecnica, ma che non ammettono ritardo, principalmente nell'epoca in cui si fanno gli asciugamenti.

Il ministro dei lavori pubblici non poteva deliberare immediatamente, perchè avrebbe convenuto che s'intendesse con quello delle finanze per la spesa; egli non avrebbe potuto far altro che esaminare tecnicamente le operazioni proposte, le quali, lo ripeto, non hanno grande importanza, ma sono molto urgenti e complicate.

La complicazione che ne veniva era già stata riconosciuta antecedentemente. E questo è tanto vero che, malgrado quel decreto che attribuiva al ministro dei lavori pubblici anche l'ingerenza in questi affari dei canali, la separazione non era mai stata operata definitivamente; non erasi fatto che il materiale trasporto degli assegni per stipendio degli impiegati sul bilancio dei lavori pubblici invece di conservarli su quello delle finanze; ma il servizio procedette come per lo innanzi, affine di non arrecare soverchi indugi, talvolta gravissimi danni.

Ora vi è ragione di credere che questa complicazione diverrà ancora maggiore in conseguenza del nuovo sistema di amministrazione di questi canali; poichè prima erano dati in appalto a chi li subaffittava, poi ai privati che volevano godere dell'acqua, ed ora sono concessi ad una società che ne ha intrapresa la gestione.

Fu in conseguenza di ciò che, non essendosi realmente attuate le nuove disposizioni del decreto reale citato, non si fece che trasportare sul bilancio dei lavori pubblici lo stipendio degli impiegati che prima era portato su quello delle finanze.

Quanto alla spesa, posso assicurare l'onorevole Despine che, quand'anche l'assegno si fosse conservato sul bilancio delle finanze, l'aumento era necessario, ed era chiesto da tutti gli agenti delle finanze e dallo stesso ministro riconosciuto, perchè lo sviluppo dei canali estendendosi ognor più, sorgono progetti nuovi, nuove distribuzioni, quindi aumento di controllo che necessita un corrispondente aumento d'impiegati.

Dunque l'aumento non è derivato da che gli assegni del personale di questa amministrazione siensi testè trasportati dal bilancio dei lavori pubblici a quello delle finanze, ma

realmente dai bisogni dell'amministrazione, che si sarebbero verificati egualmente quand'anche si fosse seguito l'antecedente sistema.

DESPINE. Je remercie M. le ministre des travaux publics des renseignements qu'il a bien voulu donner; mais je dois déclarer qu'ils ne m'ont point convaincu. Selon moi, le service des canaux contient deux parties bien distinctes: la partie technique et la partie administrative. M. le ministre a dit que la partie technique est la moins considérable; je crois le contraire: je pense que la partie moins importante est la partie administrative, et j'ai la conviction que les agents ordinaires des finances devaient suffire sans qu'il y ait nécessité d'en augmenter le nombre.

Maintenant M. le ministre a ajouté que le personnel ancien était insuffisant. Je l'ignore, mais il me paraît que, pendant les nombreuses années que le service des canaux a dépendu du Ministère des finances, je n'ai jamais entendu dire que l'administration générale se soit plaint qu'elle eût un personnel insuffisant.

Par conséquent je ne vois pas pourquoi, du moins aujourd'hui, la dépense coûterait 4000 francs de plus qu'elle ne coûtait alors. Je ne fais aucune proposition spéciale, mais j'engage M. le ministre des travaux publics et son collègue M. le ministre des finances a vouloir bien examiner s'il ne serait pas possible de ramener la dépense aux limites où elle était auparavant, c'est-à-dire de 23,900 francs à 19,900 francs.

ARA. Poichè fra i vari canali demaniali, per cui necessita maggior personale, deve annoverarsi quello del naviglio derivato dalla Dora, che serve in gran parte all'irrigazione della provincia vercellese, giudico opportuno di dare alcune spiegazioni che forse saranno accette all'onorevole Despine.

Dopo il contratto fatto dalle finanze colla società dell'irrigazione del Vercellese, si sono utilizzate molte acque le quali altrimenti non potevano utilizzarsi; le finanze hanno quindi in questo contratto un vantaggio, in quanto che le stesse acque che venivano dalla Dora Baltea e, male dirette, servivano appena a ristretta irrigazione, in vista del nuovo sistema di bagnature a bocca tassata, possono essere condotte in favore delle provincie di Casale e della Lomellina. Ma, per ottenere tutti questi vantaggi che ridondano non solo in beneficio delle finanze, ma anche in beneficio dell'agricoltura è necessario un certo personale per compire gli studi; le spese adunque stanziare per questo personale sono opportune non solo, ma anche necessarie.

(La Camera approva successivamente e nelle somme state proposte dal Ministero ed acconsentite dalla Commissione le categorie 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 e 14.)

PRESIDENTE. Categoria 15. *Sussidi alle provincie*, portata dal Ministero ed ammessa dalla Commissione nella somma di lire 200,000.

La parola spetta al deputato Demarchi.

DEMARCHI. Signori, le conclusioni prese dalla Commissione del bilancio intorno a questa categoria 15, conclusioni che, sebbene dettate da ottime intenzioni, non credo debbano essere favorevolmente accolte dalla Camera, mi muovono a richiamarvi alla mente alcune osservazioni sul ripartimento dei sussidi stradali state fatte nell'anno scorso in occasione della discussione del nuovo ordinamento delle strade reali.

Si disse allora che, negli anni precedenti, esisteva in bilancio una categoria di 400,000 lire per sussidi alle opere stradali delle provincie, i quali furono nel 1854 ridotti alla metà, e che il ministro, o seguendo la tradizione dei suoi

predecessori, o per interpretazione sua propria della natura di quella categoria, soleva distribuire l'intera somma per porzioni quasi uguali fra tutte le provincie dello Stato, e ne ebbe lode di equo e giusto ripartitore da chi non guardava più in là dell'apparente destinazione di quei fondi; ma quella eguaglianza di distribuzione non è stata vera giustizia.

Non si voleva fare un'accusa al ministro, poichè forse aveva così creduto di non dar luogo a gelosie fra le provincie, ma si asseriva che quella, pur troppo, eguale ripartizione del sussidio, pareva peccante contro la natura della istituzione della categoria, la quale richiedeva una ben diversa applicazione.

La categoria dei sussidi di cui si tratta era stata assai provvidamente istituita nel bilancio, ed era da credersi che chi la istituiva avesse in vista che se ne facesse una ben altra distribuzione di quella che se ne fece di poi.

Egli si era certamente accorto che il sistema delle strade reali a carico dello Stato, portava con sè la solenne ingiustizia di far concorrere le provincie povere a favore delle ricche e privilegiate, ed ha dovuto pensare che, istituendo un fondo di sussidi, questi sarebbero distribuiti di preferenza, e quasi per ristabilire in qualche proporzione il retto equilibrio, a quelle provincie che erano al tutto, o quasi affatto prive di strade reali, e rimanevano di più gravate di un maggior peso delle altre per le proprie strade provinciali da costruirsi per lo più in luoghi montuosi e in condizioni molto più difficili delle altre.

Ma ciò non era avvenuto, e le provincie godenti di strade reali, e poscia anche di strade ferrate fatte dal Governo, ebbero anch'esse parte alla distribuzione di quei sussidi, dai quali avrebbero dovuto essere affatto escluse, siccome già largamente, e più delle altre partecipanti ai fondi generali dello Stato.

Quindi, nel veder questa più apparente che reale eguaglianza e giustizia di distribuzione, era cosa naturale che nel 1854 nascesse in qualche membro della Camera l'idea di chiedere la soppressione di tali sussidi, considerandoli come inutili, appunto perchè troppo egualmente ripartiti, e perchè tanto montava il lasciare nella borsa dei contribuenti ciò che poi si dava loro nella stessa misura con cui era levato.

Ma era per altra parte assai da meravigliarsi che nessuno fosse sorto a spiegare come l'inutilità della categoria era cagionata dalla sola ripartizione adottata, e che il sussidio sarebbe divenuto non solamente utile, ma necessario; non solamente equo, ma di assoluta giustizia, quando fosse stato fatto dietro il principio dell'esclusione delle provincie solcate da strade reali ed esonerate del loro mantenimento.

Questo ragionamento, che pareva fondato sopra fatti ovvii e incontrovertibili, non trovava opposizione nel signor ministro dei lavori pubblici, onde taluno si era dato a sperare che le future ripartizioni del sussidio, ridotto a 200 mila lire, sarebbero state eseguite secondo l'accennato principio.

Tuttavia le cose proseguirono sull'antico piede, e di più si aggiunge ora il pericolo di veder confermare con un voto della Camera ciò che prima stava nel solo arbitrio del ministro, il quale avrebbe potuto, quando che fosse, venire a miglior Consiglio.

La vostra Commissione del bilancio, persuasa di far cosa utile allo Stato, vorrebbe che pel 1857 l'ammontare dei sussidi stradali fosse portato a lire 500 mila, e vi propone a questo riguardo la seguente deliberazione:

« La Camera invita il signor ministro dei lavori pubblici a preparare pel 1857 una legge circa i sussidi alle provincie per lavori stradali sulle basi seguenti:

« 1° Che la distribuzione sia fatta per sorteggio di tutte le provincie all'epoca della promulgazione della legge, in modo che il sussidio tocchi a non meno di cinque provincie per ogni anno;

« 2° Che la somma del sussidio sia eguale per tutte le provincie e per tutti gli anni, finchè sia esaurito il turno di quelle. »

Per poco che si rifletta su questa proposizione, si vedrà che essa non ha quel carattere di giustizia e di utilità che a primo aspetto pare che presenti.

Egli è evidente che si ricade sempre nell'inconveniente che ho accennato, cioè che le provincie povere soggiaceranno a pesi che dovrebbero sopportare le ricche; le provincie montuose prive di strade reali e di strade ferrate, verranno ancor in aiuto di quelle che si stendono in ubertose pianure, o sono in condizioni topografiche migliori, e rimarranno poi sole a provvedere alle proprie strade provinciali più dispendiose a farsi e a mantenersi per la natura difficile delle località.

Nè mi si dica che ora non vi è più provincia che non abbia almeno un tratto di strada denominata reale, dacchè la legge dell'anno scorso ha creata quella seconda categoria di strade, mercè cui vi dovrà sempre essere un tronco reale o, per dir meglio, *semi-reale*, che dia comunicazione dal capoluogo di ogni provincia ad una strada reale o ferrata, imperciocchè in alcune località questi tronchi saranno brevissimi, oltrechè spariranno anch'essi quando l'industria privata avrà allargata la rete delle strade ferrate del regno.

Qual vantaggio ricaveranno adunque queste povere provincie dalla ripartizione del sussidio proposta dalla Commissione, da farsi per egual parte in dieci anni alle 50 provincie dello Stato?

Questo sì che potrebbe dirsi un prendere danaro da una tasca del contribuente per riporglielo nell'altra! Se il riparto ha da essere eguale, tanto monta che si risparmi la riscossione delle 500 mila lire per parte del Governo, lasciando a ciascuna provincia la cura d'imporre quelle somme annue che le occorreranno pe' suoi bisogni.

Se non che mi avveggo che l'ordine del giorno della Commissione è formulato in modo da dare egual dritto ad egual somma alle cinque provincie da estrarsi annualmente, cosicchè le provincie di 95 o 50 mila anime (e ve ne sono parecchie) conseguirebbero, non ostante la piccolezza dei loro territori, un sussidio eguale a quelle assai più ampie che contengono 150 o 150 mila abitanti, od anche una popolazione maggiore. E a questo proposito io pregherò il signor relatore della Commissione di spiegare più chiaramente alla Camera la vera intenzione della Commissione, poichè, avvertendosi il mio sospetto, io sono certo che i miei onorevoli colleghi non vorranno accettare una proposizione di questa fatta.

Notisi intanto che la Commissione viene così a proporre di vincolare per un *decennio* la ripartizione del sussidio, distribuendolo successivamente a cinque provincie da estrarsi annualmente sino ad esaurimento delle *cinquanta*, e propone un tale sistema alla vigilia stessa di un gran rimescolamento della circoscrizione provinciale, e, per così dire, al momento in cui si crede che le cinquanta provincie attuali o subiranno una gran riduzione, o saranno in qualche parte amalgamate le une con le altre in un nuovo impasto.

Non mi fermerò maggiormente a combattere la proposizione della Commissione, persuaso di aver detto abbastanza per mostrarne l'inopportunità, e mi limiterò a contrapporre al suo ordine del giorno una formola che è l'espressione del

principio da cui sono partito, principio che non ha nulla di paradossale, benchè a taluno possa parer tale nei termini, e che consiste nel dire che « la ripartizione dei sussidi stradali alle provincie sarà tanto più equa e più giusta quanto maggiormente si allontanerà dall'eguaglianza. »

Quindi, nel caso che la Commissione persistesse nel suo ordine del giorno, io ne proporrei, per via di emendamento, un altro formulato nel modo seguente :

« La Camera invita il signor ministro dei lavori pubblici a ripartire il sussidio stanziato pei lavori stradali delle provincie, avuto specialmente riguardo alle condizioni topografiche delle medesime, e in ragione inversa della loro partecipazione ai vantaggi e ai benefizi delle strade reali e ferrate dello Stato. »

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Farò prima alcune osservazioni sulla distribuzione dei sussidi fatta dal Ministero cui accennava l'onorevole Demarchi.

Io non ho mai inteso di fare un riparto eguale tra provincia e provincia, di dare cioè a tutte le provincie un egual sussidio. Basta vedere i riparti che ho fatto, per convincersi che questa eguaglianza non c'è, e che non c'è nemmeno sul complesso delle provincie che costituiscono una divisione. Essa c'è poi molto meno nell'individualità di alcune provincie, perchè ho ritenuto che la Camera, assegnando un sussidio alle provincie, intendesse che il medesimo fosse distribuito fra quei corpi morali che ne hanno maggior bisogno, e fosse applicato a quelle opere che o sono in corso o sono di prossima ed assicurata esecuzione.

Questo mi sono sempre impegnato di fare, e credo di averlo fatto nel miglior modo che mi era possibile in mezzo alle moltissime domande formulate dai Consigli provinciali, e quindi appoggiate dai Consigli divisionali cui si sottopongono le domande stesse per essere esaminate ed inoltrate al Ministero.

Attenendomi a questo principio, mi pare di essere entrato nel vero spirito di quello che si chiama dar sussidi; ed io divido perfettamente l'opinione dell'onorevole preopinante che non si debbe intendere di dar sussidi ripartiti ugualmente su tutte le provincie, perchè, come ha detto benissimo, questo sarebbe restituire alle medesime una parte dell'imposta che hanno pagata. Ma questo principio che ho seguito non mi pare che vieti d'aspirare allo stesso sussidio quelle divisioni o quelle provincie che per la distribuzione generale della rete delle strade reali godono più o meno di questo vantaggio; imperocchè, lo ripeto, siccome il sussidio va dato alle opere e non alle provincie, può darsi che in una provincia, anche ricca di strade reali, ci siano alcuni consorzi i quali abbiano strettamente bisogno di comunicazioni e loro manchino i mezzi necessari per aprirle; il perchè non si deve già badare a quel vantaggio che reca il sistema delle strade reali alle provincie, ma sibbene al rispettivo bisogno di quel dato comune ed all'importanza dell'opera che vuole eseguire.

Io in conseguenza non potrei accettare l'appunto che mi fa di aver dato una parte eguale di sussidio a tutte le provincie. Se egli si farà ad esaminare lo stato anche dell'ultima ripartizione, vedrà che quest'eguaglianza certo non c'è, e che i sussidi furono distribuiti in favore d'opere distinte di cui erano fatti ed approvati i progetti, e per cui i comuni avevano una gran parte dei fondi per eseguirle, ma avevano bisogno di qualche sussidio per farle progredire. Credo poi non si possa tacciare questa ripartizione di una troppo grande sminuzzatezza che la renda inutile; poichè bisogna guardare le cose praticamente, e praticamente si verifica che alcuni comuni, sebbene avessero già a disposizione somme sufficienti per

far intraprendere lavori di grandissimo vantaggio, si sarebbero tuttavia astenuti dal dargli in appalto, ovvero gli avrebbero appaltati assai più tardi, qualora non fosse stato loro concesso un sussidio che li ponesse in grado di farli progredire.

Giova poi ritenere che, quando il Ministero dà un determinato e limitato sussidio (perchè i mezzi che gli sono accordati sono pure assai ristretti), non debbesi questo riferire in ogni caso a tutto l'importo dell'opera sussidiata, perchè, quando essa richiede una spesa grave e deve essere eseguita da corpi morali che hanno mezzi assai limitati, l'esecuzione si ripartisce in vari anni, ed il Ministero non si toglie certamente la facoltà, nè potrebbe giustamente togliersela, di dare alla medesima nuovi sussidi negli anni susseguenti. Posso assicurare la Camera che con questo metodo si è dato corso a molte e molte opere, e che i comuni, le provincie, i consorzi hanno così avuto tali sussidi da rendere attuabili delle opere, le quali altrimenti non si sarebbe potuto far intraprendere.

Io non andrò esaminando ad uno ad uno tutti i sussidi per me dati nel 1855; pur noterò come alcuni furono concessi a comuni o consorzi veramente mancanti di mezzi, abbenchè appartenenti a divisioni e provincie che pur sono ricche ed agiate.

Fu accordato, per esempio, un sussidio di 5000 lire per l'apertura d'un canale di rettificazione del torrente Lemmo a Novi; ma non già alla provincia, bensì sulla considerazione della costruzione del ponte sullo stesso torrente, il quale stava compendosi con gravissimo suo aggravio, e per cui aveva fatti sforzi veramente lodevoli.

Così pure fu concesso al comune di Bastida Pancarana altro sussidio di sole sei mila lire per un taglio del Po; ma debbo dire che se n'erano già date al medesimo altre dieci mila poichè trovavasi in tali strettezze che non avrebbe potuto da solo far intraprendere l'opera, dalla quale dipendeva la salvezza del suo abitato.

Nel Genevese fu dato un sussidio al consorzio che costruisce una strada nella valle del Tier; strada utilissima, ma che pose quel consorzio nei più gravi imbarazzi. Sebbene l'opera richieda una spesa di considerazione, pure il solo sussidio di lire 5500 che le venne assegnato, indusse il consorzio a cercare i mezzi di farla progredire, motivo questo che mi determinerà a concedergli, anche in quest'anno, una sovvenzione, se mi risulterà che i lavori siano ben avviati.

Citerò pure la strada che, partendo da Mergozzo va a Cuzago sulla sinistra sponda del Toce, alla quale furono date 8000 lire, le quali, se in confronto dell'opera intiera non sono gran cosa, porgono tuttavia un efficace aiuto per l'esecuzione di quella parte che il consorzio si trovava in grado di mandar ad effetto.

Potrei citare ancora altri sussidi; ma, per non annoiare la Camera, dirò soltanto che questi sussidi non sono dati a capriccio dal Ministero, ma devono essere proposti dai Consigli provinciali, ed appoggiati dai Consigli divisionali. Quando il Ministero ha riunite tutte queste deliberazioni, se lo può, colle 200,000 lire, soddisfa a tutte le domande: ma questo, per verità, avviene di rado, anzi è quasi impossibile, per la tenuità della somma stessa, epperò l'unico criterio che ha il Ministero è di distinguere le opere che hanno le volute condizioni, cioè una maggiore e più estesa utilità per una parte, ed un maggior bisogno dall'altra dei corpi morali che le domandano, come pure quelle che sono di una più sicura e pronta attuazione. Questo è il sistema col quale ha proceduto il Ministero, che credo essere il sistema da seguirsi nel dare

i sussidi, i quali vogliono concedere alle opere e non alle provincie.

Esposti questi principii, è chiaro che non potrei adottare il sistema contrario della Commissione, nè quindi accettare l'ordine del giorno che dalla medesima veniva proposto alla Camera. Quest'ordine del giorno non potrebbe essere accettato dal Ministero, perchè, come diceva l'onorevole preopinante, è basato su d'un principio d'uniformità, in virtù del quale si farebbero assegnii alle provincie senza distinzione se ricche o povere, se bisognose o no; quindi molto meno potrei adottare il principio d'una distribuzione fatta a sorte.

È poi giustissima l'osservazione che faceva lo stesso preopinante, che, quando si dovessero introdurre dei cambiamenti in questa distribuzione di sussidi che fossero regolati secondo la circoscrizione delle provincie, sarebbe intempestivo proporli attualmente che si sta rimaneggiando questa circoscrizione. In conseguenza, se la Commissione non insiste nell'ordine del giorno, dietro le osservazioni fatte dall'onorevole preopinante, nulla aggiungerò al sin qui detto; ma, ove la Commissione insistesse, mi riservo di esporre i motivi per i quali credo che non sia accettabile.

ARNULFO. La Commissione, riferendo sopra questa categoria, dice: « la Commissione è d'avviso che per quest'anno si debba mantenere la presente categoria nella somma stessa votata pel 1855, facendone la distribuzione nei soliti modi. » Questi modi li approvo, inquantochè sostanzialmente pel passato i sussidi furono prudentemente, equitativamente distribuiti, e che, se non si è potuto soddisfare a tutte le domande, ciò deriva essenzialmente dalla insufficienza della somma per effetto dell'ultima deliberazione della Camera che ridusse i sussidi compresi nel bilancio dalle 400 alle 200 mila lire, per l'attuale bilancio. In conseguenza rimane colla proposta sopra tenorizzata della Commissione soddisfatto compiutamente a quanto occorre.

Non posso però convenire colla Commissione ed approvare la deliberazione da essa proposta alla Camera, e della quale si tenne finora discorso.

Non voglio inoltrarmi nella discussione del merito della deliberazione medesima, perchè parmi fuori di luogo e prematuro di prendere una deliberazione qualsiasi attualmente, o nel senso proposto dalla Commissione, o nel modo proposto dall'onorevole mio amico il deputato Demarchi.

Abbiamo in corso un progetto di legge per l'organizzazione amministrativa, in conseguenza della quale, od avrà luogo lo scioglimento delle divisioni, o la moltiplicazione loro od il ripristinamento delle provincie, abolite le divisioni. Qualunque sia per essere il risultato della discussione che avrà luogo di tale progetto, io penso che debba precedere l'adozione di una legge relativa allo scioglimento o no delle divisioni, all'esistenza o no delle provincie quali sono, ad un provvedimento qualunque che rifletta i sussidi alle provincie. Quando sarà votata una legge al riguardo delle divisioni o delle provincie, si vedrà la necessità o no, la maggiore o minore necessità di dare dei sussidi; poichè, se le divisioni scompariranno e se rinasceranno le provincie tali quali sono colla loro autonomia, innegabilmente, per principio di giustizia, si dovrà dare alle provincie povere, e molto bisognose di opere, dei sussidi in una somma considerevolmente maggiore di quella che ora è portata in bilancio, e con una distribuzione non fatta a sorte, ma determinata dalla natura delle opere, dai bisogni delle provincie e dalla impossibilità in cui esse si trovino di sopperire alle spese relative.

Se per contro seguiranno le divisioni come sono composte o si costituirà un'altra agglomerazione di provincie, chiamata

con qualsiasi titolo, per modo che le divisioni possano nel senso della legge attualmente vigente venire in soccorso delle provincie povere, allora il bisogno dei sudditi sarà o minore o nullo, secondo le circostanze.

Stabilire dunque *a priori* e fin d'ora che la distribuzione dei sussidi avrà luogo in modo eguale per tutte le provincie, e col mezzo della sorte, sarebbe, secondo me, pregiudicare la questione relativa alle divisioni ed alle provincie medesime, e fare cosa inutile e pregiudicievole.

Per queste ragioni io, senza entrare nella discussione del merito della proposta della Commissione, propongo che si passi all'ordine del giorno puro e semplice sulla proposta medesima, salvo a rivenire su questa materia, a trattarla quando, fatta la legge sulle divisioni e sulle provincie, si abbiano delle norme, delle basi sulle quali fondare una ragionevole ed equitativa deliberazione relativamente ai sussidi da darsi alle provincie ed all'ammontare dei sussidi stessi.

BUFFA, relatore. La Commissione è stata colpita da un fatto ed è questo, che il metodo di distribuzione seguito presentemente circa al sussidio per le provincie non contentava gli amministrati, nè poteva contentarli per due ragioni principalmente: l'una che questa distribuzione dipende dall'arbitrio governativo, l'altra che essa è fatta necessariamente in somme piccolissime, e quindi non può recare tutto quel giovamento che dal complesso della somma si dovrebbe ricavare. Ho detto che dipendeva dall'arbitrio del Governo; non già che io non riconosca che, nella distribuzione fatta negli anni passati, il signor ministro ha posto la maggior cura per adattare questi sussidi ai bisogni delle varie popolazioni; ma perchè l'arbitrio è inerente al sistema medesimo; e, quand'anche di questo arbitrio non si faccia nessun uso contrario alla giustizia, è certo almeno che può e deve sorgere il sospetto che tale uso sia fatto. Basta il sospetto per rendere meno efficace il provvedimento.

Ho detto poi che la distribuzione fatta per piccole somme diventava molto meno efficace di quello che si potrebbe desiderare. Infatti, siano pure lire 200 mila o 400 mila, come erano prima; distribuendole a lire 5000, 4000, 3000 per località su tutta la superficie dello Stato in ciascun anno, si potrà benissimo, come il signor ministro ci ha dimostrato, promuovere qualche opera di second'ordine; aiutare qualche municipio a condurne a compimento taluna, che senza questo piccolo sussidio non avrebbe avuto la forza di terminare altrimenti che entro un giro forse assai lungo di anni; ma non si potrà così facilmente mandare ad esecuzione nessuna di quelle opere maggiori che hanno un interesse più generale per le popolazioni.

Questi difetti non li ha trovati a capriccio la Commissione: la Camera stessa li ha riconosciuti, e forse ne ha riconosciuti anche altri, ai quali non ho accennato, perchè, or sono due anni, ridusse a lire 200 mila questa somma, che prima era di lire 400 mila. Se essa fosse stata contenta degli effetti che produceva questa distribuzione, io credo che non avrebbe voluto togliere nè minorare alle provincie in tal mezzo di mandare innanzi lavori di pubblica utilità, e o l'avrebbe conservato nella stessa quotità, o fors'anche l'avrebbe accresciuto.

La Commissione giudicò che il sistema di concedere alle provincie sussidi per lavori stradali e di utilità pubblica fosse ottimo e da mantenersi, perchè la sola prospettiva di ottenere un qualche sussidio dal Governo fa imprendere molte opere pubbliche, per le quali sarebbe mancato assolutamente l'animo alle varie località ed alle provincie medesime. D'altra parte, scorgendo nella distribuzione i difetti dianzi accennati,

difetti che, come ho detto, la Camera ha solennemente riconosciuto col suo voto, la Commissione credette che fosse pregio dell'opera di vedere se si potesse in qualche modo rimediare ai medesimi, ed accrescere i vantaggi che da una distribuzione di sussidi si possono sperare.

La Commissione, a dir vero, non inventò nulla di nuovo nel fare la sua proposta; essa non fece che adattare al Piemonte quello che già si segue da molti anni e con grandissimo profitto nella Svizzera; cosicchè la proposta della Commissione avrebbe già per sé l'esperienza di un popolo a noi vicino.

Nè posso riconoscere fondati in ragione gli appunti che vennero fatti contro alla proposta.

Si disse che, distribuendo egualmente a tutte le provincie il sussidio, si commette un'ingiustizia, che anzi tanto più sarà giusta la distribuzione, quanto più sarà ineguale.

Io prego l'onorevole Demarchi di permettermi di essere di una opinione assolutamente contraria alla sua. Si dice: vorrete concedere alle provincie ricche lo stesso sussidio che concedete alle povere? Io dico schiettamente che lo credo debito di giustizia, quantunque a prima giunta possa parere che le provincie ricche debbano avere minor bisogno di sussidi.

In primo luogo, o signori, le provincie ricche, appunto perchè tali...

DEMARCHI. Se mi permette, rettifico una allegazione dell'onorevole preopinante, che non mi sembra intieramente esatta,

Io non ho detto provincie ricche, ma provincie che sono già vantaggiate da strade ferrate fatte a spese dello Stato. Queste provincie sono già state per questo solo fatto molto avvantaggiate; dunque i sussidi si diano alle provincie più povere, cioè a quelle che non hanno ottenuto questi vantaggi.

BUFFA, relatore. Risponderò anche a questo; intanto continuo il mio discorso.

Le provincie ricche, appunto perchè tali, pagano di più allo Stato; e quindi il sussidio che esse ricevono, essendo pari a quello che si somministra alle povere, resta molto sproporzionato a ciò che esse pagano al pubblico erario, ragguagliato con ciò che pagano al medesimo le provincie povere. Vi è quindi compensazione reciproca.

Ma, si soggiunge dall'onorevole Demarchi, per provincie ricche si debbono intendere quelle che hanno già il beneficio o di ferrovie o di strade reali.

Ed anche su questo parmi che vi sia qualche cosa a ridire. In primo luogo, le provincie che sono solcate da strade ferrate è poi vero che abbiano ricevuto in ogni parte un grande beneficio? E non è vero invece che dove passano le ferrovie vi sono delle località, le quali godevano di uno stato molto florido, e che ora, in conseguenza appunto della ferrovia, sono decadute? Non è vero che nel seno di queste provincie così beneficate si trovano delle comunità povere, le quali prima erano ricche, e le quali perciò possono avere maggior bisogno di altre provincie di essere incoraggiate dai sussidi del Governo? Quindi il mettere per principio assoluto che le provincie le quali hanno ferrovie debbano essere escluse dai sussidi, è ingiusto, perchè anche nelle provincie più ricche, nelle provincie solcate da ferrovie, vi sono località povere, appunto perchè si trovano in vicinanza della ferrovia.

Bisogna poi anche tener conto di un fatto, ed è che le provincie le quali hanno ferrovie sono state da una legge recente aggravate della manutenzione delle strade che prima erano a carico del Governo, e quindi si sono vedute di molto cresciute le proprie spese, epperò cresciuti anche i bisogni di soccorso.

Del resto il signor ministro, che ha combattuto anche egli

la proposta della Commissione, in fondo è dello stesso avviso della medesima. Egli ha detto che ha sempre tenuto il sistema di non concedere il sussidio alle provincie, ma alle opere. Ora, dopo quello che io ho risposto all'onorevole Demarchi, mi pare evidente che nelle provincie di qualunque natura esse sieno, ricche o povere, favorite da ferrovie o mancanti di esse, sono opere da farsi in comunità bisognevoli di sussidio.

L'unica diversità che corre tra il sistema del Ministero e quello della Commissione qual è? È che nel primo la scelta delle opere da sussidiarsi si riserva all'arbitrio del Governo; laddove nel secondo si dà al giudizio dei Consigli provinciali, i quali, essendo sul luogo stesso, e composti di persone che abitano la provincia e ne conoscono i bisogni, hanno maggiori mezzi di scegliere con giustizia che non può avere il Ministero.

Diffatti, su qual fondamento questo fa la sua scelta? La fa sopra la proposta dei Consigli provinciali, approvata dai Consigli divisionali. Quali sono i lumi che servono al Ministero per fare la scelta delle opere da sussidiarsi? Quelli che gli vengono dai Consigli provinciali. Serbate adunque a questi la scelta delle opere da sussidiarsi. A che giova aggiungervi la firma del ministro, il quale, in fondo, o non può farvi mutamento, o farlo per mero arbitrio?

Questo ho voluto dire per provare che la base su cui poggia la proposta della Commissione non è così ingiusta come si tentò dimostrare, ma è anzi fondata sui canoni più severi della giustizia. Nulladimeno, poichè si mette innanzi la legge recentemente presentata alla Camera sull'amministrazione provinciale, la quale può trar seco anche una nuova circoscrizione delle provincie, per cui diverrebbe intempestivo il pigliare ora una deliberazione che forse, approvandosi quella legge, non converrebbe più al numero delle provincie dello Stato, anche a nome della Sotto-Commissione io limito la proposta fatta nella relazione a questo solo punto, che, cioè, non si determini su qual fondamento sarà fatta la legge che deve regolare la distribuzione di questi sussidi alle provincie, ma si inviti il Ministero a preparare per l'anno venturo una legge che regoli siffatta distribuzione, acciocchè per l'avvenire sia fatta con norme fisse, ed appunto perchè stabilita con legge, sia rispettabile a tutti.

PRESIDENTE. Domando se sia appoggiata la proposizione del deputato Demarchi.

DEMARCHI. Io ho fatta questa proposizione per sostenerla nel caso in cui la Commissione persistesse nel suo ordine del giorno; ma, essa non insistendo, io mi unisco alla medesima nella risoluzione che ha nuovamente proposto, perchè spero che il Ministero, presentando questa legge, farà qualche cosa per raggiungere lo scopo che mi era prefisso.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io non entrerò negli argomenti coi quali mi parrebbe di poter dimostrare che non era conveniente la proposta della Commissione, poichè essa non insiste punto nel sostenerla. Accetto perciò l'ordine del giorno modificato della Commissione, in cui non mi viene imposto senonchè di presentare una legge sulla distribuzione di questi sussidi, senza prescrivermi principii sui quali dovermi basare.

BUFFA, relatore. La discussione fatta servirà, se non altro, a preparare l'opinione pubblica.

ARNULFO. Accetto la proposta del relatore della Commissione.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Mazza.

MAZZA P. Poichè la Commissione recede dalla sua proposta, io rinuncio alla parola.

PRESIDENTE. Il deputato Mellana ha la parola.

MELLANA. Credo dover sorgere a parlare contro la proposta, che pare generalmente da tutti accolta, cioè dalla Commissione, dal signor ministro e dagli altri, che dapprima si erano opposti alla proposizione complessiva fatta dalla Commissione. Io ho sempre ritenuto che la supremazia della Camera dei rappresentanti della nazione consiste nella discussione e nella votazione dei bilanci; ma pur troppo la Camera, seguendo altre vie, fece leggi per le quali ha, dirò così, scemato questo suo supremo potere. Io non entrerò qui a discutere sopra questo principio di accattonaggio.

Io ammetto che si dia un sussidio quando sia richiesto dalla specialità d'una cosa, o da un caso straordinario; ma io mi sono sempre opposto a che si stabilisca la massima dei sussidi. Forse l'onorevole deputato Buffa non era qui presente quando la Camera ridusse questa categoria da 400 mila lire a 200 mila.

Essa ciò fece, non già perchè fosse male soddisfatta del modo di distribuzione di quelle somme, ma sibbene per togliere quest'uso di dare sussidi in genere.

Ma, come dico, questa questione sarebbe ora tutt'affatto intempestiva; fatto è però che la Camera deve essere pienamente libera su questo. Mi si risponderà che una legge può sempre essere abrogata quando ne fosse il caso. Ma io osservo che per questo ci vuole il concorso di tutti e tre i poteri dello Stato, mentre il voto del bilancio appartiene, a termini dello Statuto, essenzialmente alla Camera dei deputati. Quindi, rimanendo libera la Camera dei deputati, essa potrà sempre accettare o no, secondo il suo buon volere; invece quando si facesse una legge che ci legasse, noi non potremmo abrogarla senza il concorso dei due altri poteri.

Del resto poi, io non so comprendere come la Camera possa oggi invitare con un suo voto il Ministero a presentare una legge, la quale darebbe la perpetuità al principio dei sussidi dati in genere, mentre essa ha già altra volta diminuita questa somma, perchè riconosceva cattivo questo sistema.

Noi tutti sappiamo che il dare forza durevole ad un principio in occasione del bilancio, non è quello che più sia conveniente da seguirsi, inquantochè, non essendo questo voto preceduto da una speciale discussione negli uffici, potrebbe per avventura essere inconsiderato.

Quindi, secondo me, la Camera, in occasione di questa categoria, deve limitarsi a decidere se pel 1856 vuole accordare le 200,000 lire di sussidi e, tutt'al più, imporre qualche condizione alla loro distribuzione; ma non deve imporre l'obbligo di una legge. Se il ministro crede opportuno di presentarla, ha, come qualunque deputato, l'iniziativa, e può farlo; ma la Camera non deve da sè pregiudicare una questione così essenziale, e che tocca all'essenza della rappresentanza nazionale.

Per questi motivi mi oppongo all'ordine del giorno proposto dalla Commissione.

BUFFA, relatore. Non avendo assistito alla discussione in cui si ridusse da 400,000 a 200,000 lire questo assegno, perchè allora io non era membro della Camera, non saprei se quel voto fosse precisamente motivato nel senso ora detto dall'onorevole Mellana...

VALERIO. Domando la parola.

BUFFA, relatore... tuttavia osserverò al deputato Mellana che il principio dei sussidi alle provincie per opere stradali o simili non dipende da un semplice voto della Camera, nè da una categoria introdotta a capriccio nel bilancio, ma è stabilito da una legge; solo si tratta qui di regolarne l'applicazione.

Ora la Commissione avendo notato che il metodo presentemente seguito non era scompagnato da gravi inconvenienti, propose un mezzo che ovvierebbe ai medesimi; ma lo fece solo nel senso che questo serva quasi di eccitamento all'opinione pubblica, e restrinse la sua formale proposta a chiedere che nel 1857 fosse presentata una legge per regolare la distribuzione di siffatti sussidi.

Nè mi muove l'argomento addotto dall'onorevole Mellana, che la Camera non deve prendere, nell'occasione della discussione del bilancio, l'iniziativa per invitare il Ministero a presentare una legge sopra un dato punto di amministrazione; questo si è fatto molte volte, e credo che sia regolarissimo. So bene che il Ministero, come disse l'onorevole preopinante, ha l'iniziativa delle leggi, e che, se lo crede opportuno, potrà presentare anche questa. Ma perchè la Commissione del bilancio, eletta da tutta la Camera, non potrà anche essa prendere l'iniziativa, e proporre alla Camera che si inviti il Ministero a proporre una legge? Nulla vedo in ciò di pericoloso, nulla che, come diceva l'onorevole Mellana, intacchi la dignità o i diritti della rappresentanza nazionale; quindi insisto nell'ordine del giorno ultimamente presentato.

VALERIO. Poichè si è parlato della discussione che ebbe luogo in questa Camera quando la somma per tali sussidi venne da 400,000 lire ridotta a 200,000, e si è palesato qualche dubbio sul principio onde emanò questo voto, io, che ebbi l'onore di fare tale proposta, potrò chiarire il dubbio.

Nell'occasione accennata io non chiesi soltanto la riduzione da 400,000 a 200,000 lire della somma richiesta, ma insisteva per la soppressione dell'intera categoria, e motivai la mia domanda su ciò, che l'intervento governativo è nel nostro paese eccessivo; che è tempo oramai che si lascino i cittadini amministrare essi medesimi le proprie faccende; che è inutile andare a prendere in tasca ai contribuenti un danaro per poi restituirlo, per arbitrio dei ministri, ai contribuenti medesimi, onde facciano strade locali; ma che è molto meglio imporre meno le provincie, lasciando alle medesime la cura di stabilirsi contribuzioni colle quali possano sopperire ai propri bisogni. Ho dimostrato in quella circostanza, con appositi calcoli, che, qualora le provincie non avessero mai pagato quelle imposte che, per distribuire sussidi, si andavano raccogliendo, esse avrebbero a loro disposizione, per migliorare le loro strade, tanto più che non ricevono, molto più di quello che possano mai in nessun tempo sperare di ricevere. Ecco il movente della mia proposizione.

Quando un membro della minoranza vuole ottenere qualche cosa, è d'uopo che domandi molto; io ho domandato molto, ed ho ottenuto che la categoria fosse ridotta di 200,000 lire. Il movente della mia proposizione è dunque appunto quello che indicava testè l'onorevole Mellana, e che ho brevemente riassunto.

Relativamente poi all'ordine del giorno proposto dalla Commissione, non dirò già che esso sia pericoloso, non lo combatterò nè lo appoggerò; dirò soltanto che è inutile.

Gli ordini del giorno con cui vennero invitati i nostri ministri ad una iniziativa qualunque, specialmente alla presentazione di progetti di legge, sommano ad una quantità favolosa; ne abbiamo in tutte le circostanze e di tutti i colori. Di questi ordini del giorno, alcuni i ministri li hanno accettati, e sono i più; altri non li hanno accettati; ma, qualunque fosse la loro sorte, accettati o non accettati, hanno avuto tutti o quasi tutti il medesimo esito, cioè sono stati perfettamente dimenticati. Io quindi non posso considerare quest'ordine del giorno come pericoloso, ma lo ritengo come poco meritevole di occupare lungamente la Camera. Signori, l'esperienza ci

serva a qualche cosa. Sono sette anni che abbiamo un Parlamento aperto; in questi sette anni abbiamo veduto che gli ordini del giorno della Camera non hanno avuto alcuna efficacia; lo ha persino confessato, in un momento di grande sincerità, lo stesso presidente del Consiglio dei ministri.

Or bene, questo insegnamento della esperienza ci giovi a qualche cosa; e quando noi avremo da ottenere alcunchè dai signori ministri, pensiamo a chiederlo in un modo alquanto più efficace di un semplice ordine del giorno; presentiamo noi medesimi un provvedimento, facciamolo entrare nel corpo delle nostre leggi, ma non contentiamoci della emissione di un nostro voto, che sappiamo per esperienza che non sarà effettuato.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Sulle osservazioni fatte dal deputato Valerio, principalmente sulla influenza governativa che egli crede sia troppa, e che bisogna lasciare quanta più latitudine si può ai corpi morali, perchè si amministrino da sè, io, in generale, ne convengo, ma fa d'uopo prima disporre il paese a questo principio; ed il paese, per quanto veggio, non vi è ancora disposto. Io potrei citare mille casi in cui le intendenze locali e generali possono fare e non fanno, e ricorrono sempre al Ministero perchè decida in questioni in cui esse sarebbero competenti a promuovere e provvedere.

Dunque non v'è ancora questa disposizione, questo spirito; spero che col tempo verrà, ed allora si potrà più largamente vincolare, per così dire, i corpi morali ad agire da sè; ed io credo che nella nuova organizzazione amministrativa questo sarà un principio rispettabilissimo; ma, ripeto, per ora non dipende certamente dal Ministero di non prendere una ingerenza a cui esso non ha l'iniziativa, ma vi è chiamato e vi si determina per non lasciare le cose incerte ed indecise.

Quanto al non rispetto agli ordini del giorno, l'accusa è troppo vaga, nè io veramente credo che il Ministero possa meritarsela.

Io per me domanderei all'onorevole Valerio qual è l'ordine del giorno che abbia votato la Camera, che io non abbia rispettato; domanderei quale sia la legge che mi ha imposto di presentare, e che io non abbia nei termini voluti presentata.

Rispondendo poi al deputato Mellana, gli citerò un esempio di una legge da lui domandata e promossa, e che il Ministero si fece carico di presentare. Questa è la legge con cui si escludono dal novero delle strade reali le strade che corrono parallelamente alle strade ferrate.

Egli ne è stato il primo promotore; perciò non vedo perchè egli dica che io non mi adatterò a quest'ordine del giorno; quando la Camera lo abbia accettato, assicuro il deputato Mellana che io lo osserverò.

MELLANA. Io risponderò all'onorevole ministro che non ho espresso il sospetto che, ove gli si domandasse una legge, egli non la presenterebbe; all'incontro io dirò che ho pur troppo temuto che l'ordine del giorno venisse accettato ed effettuato. *(Si ride)*

Io mi sono opposto al medesimo, perchè temo che il signor ministro lo accolga seriamente, e che presenti quella legge, e che quindi si mantenga il principio; e siccome io credo che questi sussidi debbano tardi o tosto scomparire, io non intendo che il Parlamento si leghi con una legge.

Nè creda la Camera che io, sostenendo questo principio contro i sussidi, sia avverso alle opere pubbliche che si fanno dai corpi morali; ricorderò anzi che, non è un mese, io le ho domandato che volesse estendere di un milione la legge dell'imprestito del Governo alla Cassa dei depositi, appunto per mettere questi corpi morali in posizione di dar compimento

ad alcune loro opere. La Camera ha respinto quella mia proposta. Ora, io non intendo perchè l'unico mezzo semplice, legittimo, come era quello di porre a disposizione di questi corpi morali dei capitali per compiere le loro opere, sia stato respinto, ed oggi si vogliano concedere sussidi.

Ma io ho detto che questa questione deve essere trattata in altro momento, giacchè ora non vi è proposta alcuna che tenda a limitare questi sussidi.

Quanto poi a quello che diceva il signor ministro, che esso desidera ardentemente che le provincie ed i comuni imparino a vivere da sè senza la tutela di altri, e massime di quella del Governo, io dirò che queste parole le abbiamo sentite sempre a ripetere da tutti i ministri; eppure, se esaminiamo tutte le leggi che si sono fatte dal 1848 in qua, vedremo che esse restringono tutte le facoltà dei municipi e delle provincie.

Invece di ripetere sempre un principio, sarebbe meglio effettuarlo; e per effettuarlo, il mezzo unico era quello di aumentare i fondi a disposizione della Cassa dei depositi, anzichè quello di concedere sussidi.

Io prego la Camera di osservare che, ove adottasse l'ordine del giorno proposto dalla Commissione, essa si toglierebbe il mezzo di rifiutare sussidi, qualora se ne facesse la proposta. Come potrebbe la Camera, dopo avere invitato il Ministero a presentarle una legge per regolare questi sussidi, decretare che i sussidi medesimi non debbano più essere accordati? Essa vede adunque che l'ordine del giorno che le viene proposto vincola le sue deliberazioni in avvenire.

Poichè siamo al bilancio del 1856, e non si fanno altre opposizioni, si può votare questo sussidio. Ma la Camera, nella votazione del bilancio del 1857, deve essere pienamente libera di adottare o no la massima dei sussidi; e non potrebbe più esserlo ove avesse, come dissi, già invitato il Ministero a presentare una legge per regolare i sussidi medesimi.

Quindi vedrà la Camera non esservi ragione alcuna per accettare quest'ordine del giorno, e doversi invece temere il pericolo di togliersi su questo punto la libertà di votare nella discussione dei bilanci del 1857.

ASPRONI. Io credo che non valga la pena di occuparsi tanto dell'ordine del giorno proposto. Sia che si presenti o non si presenti dal Ministero una legge, sia che si voti o non si voti, sarà sempre in arbitrio della Camera di cancellare i sussidi dal bilancio, oppure di mantenerli. La legge non è che per l'applicazione delle somme che sarebbero state bilanciate; ma se la somma non è bilanciata, cessa l'applicazione della legge. Quindi mi pare non essere questo un punto meritevole di protratta discussione.

Ma non è su ciò che io aveva chiesto la parola, bensì dopo le dichiarazioni che ha fatto il signor ministro dei lavori pubblici.

Egli ha detto che l'ingerenza del Governo era troppo ricercata e che bisognava avvezzare i popoli alla libertà e ad amministrarsi da sè. Soggiungeva poi che a questo non sono ancora preparati.

Ma, Dio buono! Se prima del 1848 si fosse chiesto di riconoscere se i popoli erano preparati a libertà, cosa si sarebbe risposto? Bisogna prepararli. Ma i popoli si assuefanno più con un giorno di esercizio pratico di libertà, che con 50 anni o un secolo di preparazioni. Le preparazioni sono sempre distraenti da quel principio a cui potrebbero essere dirette.

Il nostro paese è organizzato burocraticamente. Questa burocrazia abbraccia, come una rete, tutto lo Stato, e non vorrebbe mai che fossero svincolati i comuni per amministrarsi da sè.

Infatti, che cosa avviene al giorno d'oggi? L'intendente, per

assicurarsi le spalle, ricorre al Ministero; vi sia o non vi sia la necessità, abbia o non abbia ragione di farlo, vuole un dispaccio superiore con cui resti approvata la sua condotta. Per altra parte pesa sopra il comune, al quale non è neppure lecito di fare la necessaria riparazione di un ponte, se prima non adempie una serie interminabile di formalità. Questo eccesso di tutela uccide e deve cessare.

I signori ministri, invece di dire che si devono ordinare le cose affinché si venga poi a questa liberazione, vengano essi a proclamarla ora. Ma ho visto con sommo dolore (e l'ho impugnato negli uffici) che il progetto di legge, inteso a sistemare l'amministrazione provinciale, non fa neppure parola della libertà dei comuni, quando il sistema dell'amministrazione comunale è la base dell'amministrazione provinciale.

Come potremo noi decidere della necessità di un intendente che sia più o meno vicino alle popolazioni amministrare, se prima non delibereremo sull'ampiezza di libertà che dovranno avere i comuni? A misura che il comune sarà emancipato, o sotto più stretta tutela, sarà più o meno necessaria la presenza di un intendente. Io desidero che l'amministrazione sia larga.

PRESIDENTE. Debbo far notare al deputato Asproni che queste osservazioni non entrano nella presente discussione; esse dovrebbero avere luogo nella discussione del progetto sulla riorganizzazione delle divisioni.

ASPRONI. Io le faceva ora, appunto perchè si ritorna sempre sul tema di preparare alla libertà. I signori ministri parlano di ciò, ma intanto non fanno che perpetuare questa tutela, la quale schiaccia in ogni cosa i comuni.

MAZZA P. La proposta fatta primieramente dalla Commissione aveva una parte buona e ne aveva una cattiva. La buona consisteva in questo: d'introdurre un principio pel quale fossero impediti gl'ingiusti arbitrii e gl'importuni richiami.

La cattiva risiedeva in quest'altro: di mettere a fascio le provincie povere e le ricche; e però contravveniva precisamente allo scopo dello stanziamento di cui si tratta in questa categoria. La Commissione abbandonò questa parte, cioè la cattiva, e fece benissimo; tenne invece l'altra, proponendo che il Ministero presentasse, nella Sessione ventura, una legge, secondo la quale sia d'ora in avanti ordinata a certe norme la distribuzione dei sussidi alle provincie.

Il Ministero ha accettato questa proposta, con che però non gli s'imponesse alcun principio esclusivo da seguire in essa legge. E in ciò il ministro avisò ottimamente, perchè non è solo da attendersi, in proposito, il principio messo in campo dall'onorevole Demarchi, cioè che quelle provincie abbiano il maggior sussidio, le quali ottennero minori vantaggi stradali dalla legge votata l'anno scorso dal Parlamento; ma si deve eziandio por mente all'utilità delle opere che si propongono, all'urgenza più o meno grande dei lavori stradali, non che ad altre circostanze, come sarebbe, a cagion d'esempio, la povertà comparativamente maggiore o minore delle provincie che si tratta di soccorrere.

La proposta pertanto della Commissione impone al Ministero un vincolo per cui la distribuzione di sussidio alle provincie non penderebbe onninamente dal voler suo, ma verrebbe regolata secondo certi principii, e quindi si assicurerebbe in modo incontrovertibile la migliore distribuzione di quelle somme. A me pare che la Camera, se non aderisce a questa proposta della Commissione, cui il Ministero assente, accettando per ciò stesso dei vincoli al suo potere, si mostrerebbe più ministeriale del Ministero stesso. Per questo motivo, colla stessa imparzialità con cui avrei combattuto la prima

proposta della Commissione, aderisco volentieri a questa, modificata nei termini dianzi accennati.

BUFFA, relatore. Non mi fermerò a provare che non sono sempre stati inutili gli ordini del giorno votati dalla Camera; lascierò di questo la cura al signor ministro. Dico però che si potrebbe provare coi fatti alla mano che molte volte non furono inutili. Una legge sull'ordinamento dell'istruzione pubblica fu presentata dietro ordini del giorno proposti da vari deputati e votati dalla Camera; quella della classificazione delle strade ha la stessa origine, e, se avessi tempo, credo che potrei trovare forse delle dozzine di leggi che ebbero per origine qualche ordine del giorno della Camera. Giova sperare che fra gli ordini del giorno fortunati potrà essere anche questo.

È vero che l'onorevole Asproni trova che di quest'ordine del giorno non vale la pena di occuparsi; ma io non so se sarebbero della sua opinione tutti quei comuni i quali sono riusciti a fare dei lavori pubblici per mezzo di sussidi che ricevettero dal Governo; non so se sarebbero della sua opinione tutti quegli altri i quali aspettano ancora per questa via i mezzi di compiere altre opere di pubblica utilità, e soprattutto se lo saranno quelli le cui domande non furono esaudite, e che si credono ingiustamente posposti ad altri comuni.

Del resto mi pare che, se alcuna cosa era affatto fuori di proposito, fosse quella appunto d'impugnare la proposta della Commissione come tendente ad accrescere l'ingerenza governativa nelle amministrazioni municipali. Infatti, che cosa ha fatto la Commissione? Ha voluto sostituire all'arbitrio governativo la regola della legge, e trasportare la scelta nella distribuzione dei sussidi dall'arbitrio del Ministero al giudizio dei Consigli provinciali, trasportarla cioè precisamente agli amministrati.

Che cosa proponeva adunque la Commissione? Proponeva di accrescere l'azione degli amministrati, non dei comuni, ma di chi li rappresenta, cioè dei Consigli provinciali, invece di lasciare quest'azione concentrata nelle mani del Ministero. Ma siccome la proposta era complessiva e involgeva principii i quali non parevano tutti egualmente accetti a molti fra i deputati di questa Camera, la Commissione si restrinse a proporre che almeno fosse formolata una legge, contenta di aver messo innanzi dei principii i quali appunto favorivano il desiderio espresso dagli onorevoli deputati Asproni e Valerio, nel quale desiderio io concorro perfettamente, che, cioè, si accresca, per quanto è possibile, l'azione degli amministrati, anzichè quella del Governo. Debbo però dire francamente che, per quanto io creda sia desiderabile che i comuni arrivino al punto di fare da sé, nondimeno, avvezzi come sono da secoli a fare colle mani altrui, hanno spesso bisogno di essere eccitati; e che, se vi è un eccitamento che si presti meno di qualunque altro alla ingerenza governativa, è precisamente quello dei sussidi di cui trattiamo, perchè la speranza di ottenerne alcuno che li aiuti ad operare, invoglia i comuni ad operare.

Ed in questo non entra punto l'azione burocratica; non è che uno sprone dato all'operosità dei municipi. Io spero che col tempo si arriverà a tal punto che i municipi non avranno neppure bisogno di questo sprone; ma credo che, volendo essere di buona fede, e considerando, non i desiderii nostri, ma lo stato presente delle cose, bisogna confessare che di tale sprone hanno ancora di mestieri la più parte dei nostri municipi.

Io credo dunque che la Camera farebbe cosa molto utile al paese ove accettasse l'ordine del giorno che la Commissione le ha proposto.

ASPRONI. Parmi che l'onorevole relatore della Commis-

sione abbia franteso. Io non ho combattuto nè sostenuto i sussidi; credo anzi che, se fossero bene applicati, sarebbero utili. Ho detto che era inutile l'ordine del giorno che fu combattuto dall'onorevole Mellana, inquantochè egli credeva che, se i sussidi, invece di essere ad arbitrio della Camera, da votarsi ogni anno in occasione del bilancio, dovessero essere stabiliti per legge, si perpetuerebbero. Io osservai all'onorevole Mellana che la legge non avrebbe nessuna influenza sulla stabilità o no di questi sussidi, perchè non era diretta che all'applicazione del sussidio, non a stabilirlo; quindi resta sempre in facoltà della Camera di confermarlo o ridurlo o cancellarlo.

Vede dunque l'onorevole relatore che io non mi sono occupato di questo.

Ho parlato poi riguardo all'ingerenza governativa ed alla libertà dei comuni, non rispondendo in ordine alla questione, ma afferrando le parole uscite di bocca dall'onorevole signor ministro, le quali per me hanno un gran peso, e di cui bisogna prendere atto, perchè serviranno ad appoggiare coloro i quali proclamano sempre la libertà del comune, senza la quale noi non faremo mai cosa degna delle istituzioni che abbiamo, e non si svilupperà l'operosità dei popoli.

È noto che i comuni sono talmente inceppati, che così grande è l'ingerenza degli'intendenti, che è impossibile che i comuni possano muovere una pietra senza che prima si uniformino a tante spese e formalità, da distoglierli piuttosto dall'intraprendere qualunque opera. Per questo io aveva preso la parola e non per mescolare la questione della libertà dei comuni con quella dei sussidi, di cui attualmente si tratta. Spero che l'onorevole relatore comprenderà ora che le mie osservazioni non erano intempestive nè fuori di luogo.

VALERIO. L'onorevole Paleocapa ha detto che, come ministro, non accettava la mia dichiarazione, relativamente al poco conto fatto dal Ministero degli ordini del giorno. Mi duole il dirglielo, ma egli, così facendo, si pone in dissenso col presidente del Consiglio, e viene a costituirsi nel Gabinetto nella condizione in cui io mi trovo rimpetto alla Camera, vale a dire in minoranza, giacchè il medesimo ha più volte dichiarato che gli ordini del giorno non legano il Ministero, e che non se ne era tenuto gran conto per il passato; ed io penso che col presidente del Consiglio stia la maggioranza dei ministri.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha citato un esempio, ma mi permetta di osservare che, anche senza l'eccitamento fattogli dalla Camera, di mettere a carico delle provincie le strade nazionali parallele ad una strada ferrata, io sono persuaso che esso avrebbe egualmente presentata la nuova classificazione delle strade nazionali: troppo era il profitto che ne veniva allo Stato, perchè il ministro delle finanze non pensasse ad una tale disposizione.

Anche l'onorevole relatore ha detto che dieci o dodici risoluzioni della Camera furono causa della presentazione di altrettanti progetti di legge; ma che, sopra duecento o duecentocinquanta di tali risoluzioni, dodici abbiano avuto effetto, non è una prova che esse esercitino una grande influenza sulle deliberazioni del Ministero; anzi, poichè l'eccezione prova la regola generale, proverebbe precisamente il contrario. Probabilmente quelle leggi erano già, come quella citata testè dall'onorevole Paleocapa in petto dei signori ministri, e saranno state chieste d'accordo coi ministri medesimi.

Del resto veniamo alla legge di che si tratta.

È forse questa una di quelle leggi il cui schema non possa essere preparato che dai soli ministri? Non lo credo. La legge invocata dalla Commissione è una di quelle che possono be-

nissimo prodursi per mezzo dell'iniziativa individuale dei deputati. Un membro di una Commissione, o un altro membro qualunque della Camera, può, quando lo voglia, e nel modo che egli crede opportuno, senza uscire dalla propria sfera di azione, presentare all'uopo una proposta di legge; giacchè, non si tratta qui di una di quelle leggi che è mestieri sieno redatte dai ministri, perchè essi soli hanno nelle mani i dati statistici ed amministrativi sui quali la legge deve essere appoggiata. Quindi, anche sotto questo aspetto, me lo lasci dire l'onorevole relatore, l'ordine del giorno presentato dalla Commissione è perfettamente inutile.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno presentato dalla Commissione in questi termini:

« La Camera invita il ministro dei lavori pubblici a presentare nella prossima Sessione una legge per regolare la distribuzione dei sussidi alle provincie. »

(La Camera approva.)

Metto ora ai voti la categoria 15.

BIANCHERI. Prima che si passi alla categoria 16, mi corre debito di muovere una interpellanza al signor ministro dei lavori pubblici.

Colla legge 2 maggio 1855 vennero classificate tra le strade nazionali alcune che dapprima non lo erano, dichiarandosi però che le spese occorrenti alla sistemazione di quelle strade sarebbero poste per metà a carico delle provincie e per metà a carico dello Stato. Coll'articolo 12 si dichiarò che pel concorso che le provincie dovevano prestare all'apertura ed alla sistemazione di alcuni tronchi di strada, si sarebbero promossi consorzi speciali fra le provincie interessate.

La formazione poi dei consorzi è regolata da alcune norme cui il legislatore deve attenersi. Ora desidererei che il signor ministro dei lavori pubblici spiegasse alla Camera perchè, mentre in questo momento è in via di costruzione un tronco della strada nazionale di quella riviera, compreso nella divisione di Nizza, il quale importa la somma di lire 95,000, vorrei che spiegasse, dico, perchè egli non abbia pensato a stabilire il consorzio prescritto dalla legge fra tutte le provincie interessate nella strada medesima, e non abbia procurato che quella spesa, anzichè andare gravitando sulla divisione di Nizza, fosse divisa tra tutte quelle provincie che, a termini della legge, vi sarebbero obbligate.

In secondo luogo, io desidererei che l'onorevole ministro mi dicesse come egli intenda di far fronte alla metà della spesa che, per la sistemazione di quel tronco di strada, deve andare necessariamente a carico dello Stato.

Desidererei uno schiarimento su questi due punti.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Faccio prima presente che la sistemazione del consorzio della strada divenuta nazionale da Nizza a Voltri è in corso di discussione come tutti gli altri, perchè la legge impone che tutti i consorzi siano proposti dalle provincie o dalle divisioni, o almeno che si sentano i loro Consigli sulle proposte del Ministero, e che, dietro le deliberazioni di questi corpi consulenti, si stabilisca il consorzio, e se vi fosse dissenso tra le parti interessate, si venga alla Camera a far approvare il consorzio per legge; questo è stabilito dalla legge citata dall'onorevole deputato Biancheri.

Ora io debbo confessare che non ho potuto riuscire in nessuno di questi consorzi a mettere d'accordo il Consiglio divisionale coi provinciali, sia che abbiano proposta la quota essi stessi, sia che il Ministero, nell'intento di facilitare la loro opera, abbia suggerito esso stesso i modi in cui potrebbe essere equamente fatta la distribuzione delle quote.

Io pertanto mi riservo, se mi riesce a metterli d'accordo,

di approvare il consorzio, e, in difetto, di presentare alla Camera una legge, domandando quella costituzione del consorzio che mi parrà più conforme all'equità.

Questo ho detto per giustificare come non sia fatto il consorzio, il quale, ad ogni modo, secondo lo spirito e la lettera della legge, deve riguardare tutta la strada, e non già soltanto un'opera o l'altra a farsi lungo la medesima.

Specialmente poi parlando dell'opera di cui si tratta, questa è stata intrapresa da molto tempo prima che si facesse la legge; è una di quelle opere che avevano intrapreso le provincie, e che era già molto avanzata, e che perciò ricade nella disposizione dell'articolo 13, secondo il quale tutto quello che è impegnato per una data opera, e quindi molto più tutte le opere che sono appaltate a carico delle divisioni, debbono compiersi dalle divisioni medesime.

E questo appunto fu il motivo per cui a talune delle opere stesse fu dato l'anno scorso un sussidio anche dopo sancita la legge del 2 maggio.

Adunque io non posso che assicurare il preopinante che prenderò tutto l'interesse per quell'opera che è già vicina al suo compimento, e che vedrò se, nella distribuzione dei sussidi di quest'anno, sarà anche il caso di darle un'altra sovvenzione.

BIANCHERI. Era ovvio il vedere se, nello stabilire il consorzio delle varie provincie interessate nella strada in discorso, si fosse presentata la difficoltà in questo senso, che quella provincia, che non veniva a ricevere un vantaggio diretto immediato, potesse essere astretta a concorrere in un lavoro che reca vantaggio ad altre provincie.

Ma il legislatore, appunto in vista di questa difficoltà, aveva stabilito l'articolo 16, a cui forse l'onorevole ministro dei lavori pubblici non ha badato. Infatti quell'articolo stabilisce che, nel caso che qualche provincia compresa nel consorzio, di cui all'articolo 12, rifiutasse di concorrere, il consorzio dovrà essere stabilito con una legge speciale.

Ma c'è un altro articolo che dice:

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

Ora l'onorevole signor ministro aveva in quest'articolo le norme già indicate dalla legge, per cui, avuto il parere dei Consigli provinciali e del Congresso permanente, non che del Consiglio di Stato, poteva stabilire per decreto reale, qualunque vi fossero delle provincie riluttanti, che dovessero sottomettersi a quelle quote che avrebbero dovuto per debito di giustizia sopportare.

Del resto, l'onorevole signor ministro dice: io penserò a formare questo consorzio; vedrò se vi sarà modo di appianare le difficoltà che si affacciano, altrimenti mi presenterò con una legge al Parlamento. Ma io faccio osservare al signor ministro, che intanto questi lavori vanno compendosi, e le spese cui sottostà la divisione di Nizza sono ingenti, mentre altre provincie interessate non vi concorrono punto; e poi fra qualche tempo altri lavori, che richieggono somme anche rilevanti, verranno a decretarsi in altre provincie su quella stessa linea, ed allora appunto perchè l'onorevole ministro non avrà pensato a formare questo consorzio, la divisione di Nizza, che si è trovata sola nel sopportare la spesa cagionata dalla strada ora in costruzione, verrà di più ad essere aggravata della sua quota, nelle spese riguardanti le altre opere che saranno per farsi su quella stessa linea.

Ora, io non mi contento soltanto che l'onorevole signor mi-

nistro mi venga dichiarando che penserà al modo di formare questo consorzio, e che, ove trovi difficoltà gravi, si presenterà alla Camera con una legge; ma egli è pur d'uopo che il signor ministro dichiari ancora che questo consorzio avrà effetto retroattivo, nel senso cioè che abbraccerà le spese a cui attualmente soggiace la divisione di Nizza, pel tronco ora in costruzione, senza di che vi sarebbe questa ingiustizia, che ora la sola divisione di Nizza sopporterebbe questa spesa, e poi col tempo dovrebbe concorrere colle altre provincie alla sistemazione delle altre opere, che per avventura venissero a farsi, e la necessità vi sarà pur troppo.

Riguardo poi alla seconda questione, a cui accennava poco fa, vale a dire del concorso dello Stato nella sistemazione del tronco che è in costruzione nella divisione di Nizza, l'onorevole ministro ha mostrato di credere che la nazione non debba per nulla sopportare la sua parte di quel peso, come è stabilito dalla legge 2 maggio 1855, per la sola ragione che quell'opera già era cominciata all'epoca della promulgazione della suddetta legge. Mi pare che sia principio di legislazione che una legge abbia ad avere la sua applicazione dal punto che essa viene promulgata, e questo principio è tale invariabilmente, salvo che il legislatore non abbia esplicitamente dichiarato che la sua applicazione non dovrà avere effetto se non che in quel punto preciso, o trascorso quel dato tempo.

Ora, per quanto io abbia esaminato la legge del 2 maggio 1855, nessuna disposizione vi ho rinvenuta la quale porti che le opere che già si trovassero in costruzione non dovessero essere comprese fra quelle per le quali lo Stato doveva pure contribuire, e l'onorevole ministro ha, a parer mio, assai male invocato l'articolo 13, in quanto che quest'articolo parla del concorso delle provincie e dice che, quando una provincia avesse già prima d'allora fatta un'offerta per quel consorzio, la stessa offerta si terrà per buona, ed andrà od in diminuzione od in annullamento della sua quota.

Se così sta la cosa, egli è evidente che non si è avuto in mira di far sì che quelle opere che erano già cominciate o decretate, dovessero andare a carico di quelle sole provincie che si fossero assunte tali opere, in quanto che, se così fosse, il legislatore avrebbe detto: le opere già stabilite da una provincia o da un consorzio, saranno a carico di quella sola provincia o di quel solo consorzio; ma, se la cosa non sta in questi termini, ma sta al contrario in senso inverso, vale a dire che il legislatore ha dichiarato che l'offerta andrà in diminuzione della quota che sarebbe iscritta a carico della provincia o del consorzio, oppure in annullamento della stessa quota, egli è evidente che il legislatore ha voluto che la legge avesse applicazione dal giorno stesso della sua promulgazione, e che tutte le parti che dalla legge erano indicate, concorressero per prestarvi la loro opera.

L'articolo 13 della legge dice:

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

« Se queste offerte provengono da provincie che dovranno essere comprese in alcuni dei consorzi di cui all'articolo precedente, esse andranno in diminuzione, od annulleranno, se le superino, le quote di contributo consorziale relative. Se derivino dai corpi morali, ecc. »

Dunque pare a me che assolutamente non ci sia disposizione nella legge, la quale faccia sì che, solo perchè l'opera era già decretata, e cominciata a carico di un consorzio o di

una provincia, il Governo non vi debba prestare la sua parte indicata dalla legge stessa. Perchè l'unica induzione che si può trarre da che un'opera fosse già cominciata, si è che il Governo e le altre provincie, anziché concorrere nella quota che sarebbe loro toccata se l'opera non fosse ancora stata incominciata, vi concorrono solo per quella spesa che rimane a farsi onde l'opera sia ultimata.

L'onorevole signor ministro ha avuto la compiacenza di indicare alcune spese già assegnate, e soggiunse che, per quello che giustizia richiederà, egli sarà pronto ad assegnarne altre ancora a pro di quella strada. Io lo ringrazio delle disposizioni di cui è animato verso quell'opera di sommo rilievo, ma dico francamente che non posso appagarmi di queste sue dichiarazioni.

È bene che la Camera sappia, che quest'opera, la quale è stata cominciata dietro un calcolo approssimativo per una spesa di 60 o 70,000 lire, se ben mi ricordo, quando quella legge è stata promulgata, costava già la somma di 110 o 115 mila lire. Ora, se rimanesse a carico della sola divisione di Nizza la rimanente spesa che salirà a 200,000 lire, non ostante che vi sia una legge la quale dichiara che la spesa di quella strada sarà per metà a carico delle provincie interessate e per metà a carico del Governo, a parer mio, si commetterebbe una troppo flagrante ingiustizia perchè io mi possa appagare delle dichiarazioni del signor ministro.

Io non mi farò a proporre alla Camera nessuna risoluzione per richiamare il signor ministro dei lavori pubblici alla esecuzione della legge, in quanto che non vorrei con un ordine del giorno arrischiare l'esito di una questione, la quale è per sé tanto fondata, che il Consiglio divisionale di Nizza, quando il signor ministro non voglia dare esecuzione alla legge, rivendicherà i suoi diritti innanzi ai tribunali. Ma, primachè il signor ministro si faccia riluttante ad una domanda appoggiata all'equità e ad un principio di giustizia; prima che egli esponga quella provincia a non potere più andare avanti in quel lavoro, perchè difetta di fondi per poterlo proseguire, io lo prego a volere ben studiare siffatta questione, ed a piegarci a quel principio di giustizia che è accennato nella legge stessa del 1855.

FALROCAPA, ministro dei lavori pubblici. Ripeto che ritengo che nello spirito e nella lettera della legge vi è questo principio, che, come le opere compiute, così anche quelle state deliberate definitivamente dai Consigli divisionali, che ne avevano approvato il progetto, e l'avevano appaltato ed eseguito in gran parte, debbono cadere a carico della divisione che le aveva proposte ed avviate, e si era quindi obbligata a sostenerne la spesa.

Il tronco di strada di cui parla l'onorevole preopinante era stato peritato per oltre 80,000 lire nel progetto approvato dietro la deliberazione del Consiglio divisionale, ed io non credo che questo lavoro, come nemmeno la parte che resta a compiersi, debbano entrare in quella associazione di cui egli fa cenno. Io, lo ripeto, credo debba restare a carico della divisione che l'ha approvato, che l'ha ordinato, e che ha fatto già, prima della promulgazione della legge, una spesa di 90 o 95,000 lire; la quale spesa potrà darsi benissimo che salga in totale a 140 o 145,000 lire, ma non certamente all'enorme somma da lui accennata di 150,000 lire in aggiunta alle spese già fatte.

Questa io la credo una esagerazione; ma ad ogni modo io tengo fermo il principio, e credo che, quando i corpi morali, provinciali e divisionali hanno deliberato, appaltato e fatto incominciare un'opera, e condotta la medesima a compimento o quasi, non possono esigere che si metta quest'opera nè in

tutto, nè in parte a carico del consorzio; questo è un principio che io credo assolutamente giusto. Se poi quel Consiglio divisionale vorrà ricorrere ai tribunali, allora io non ho altro a fare che aspettarne la sentenza.

BIANCHERI. Domando la parola. (*Rumori*)

Sarò brevissimo.

È certo che se il legislatore avesse stabilito che il Governo doveva concorrere per metà nelle opere compiute, veramente questo sarebbe stato quasi cadere nel ridicolo; in un'opera compiuta il Governo non ha più da prestare il suo concorso; quanto a questo non c'è dubbio, ma così non è per le opere che sono al loro cominciamento. Ora, io prego il signor ministro di ben considerare che nella legge del 1855 non trovasi assolutamente fatto alcun cenno di quelle opere le quali sono già incominciate, così doveva formarsi una categoria a parte la quale facesse sì che quelle opere fossero a carico semplicemente dei comuni, che se ne avevano assunto l'esecuzione; invece io trovo all'articolo 13 stabilito un principio tutt'affatto diverso da quello indicato dal signor ministro, perchè se le opere dovessero essere a carico delle provincie che le hanno decretate, sarebbe pure stato logico il dire, e conseguente il decretare, che le altre provincie interessate non dovessero neanche concorrere; invece nella legge si è detto che, ancorchè si fossero fatte delle offerte per le opere da incominciarsi, tuttavia le provincie interessate avrebbero dovuto prestare anche la loro parte.

Dunque se il legislatore ha sancito questo principio pel consorzio delle provincie, non avvi ragione per cui si debba assolutamente dichiarare che il Governo non vi andrà egli pure soggetto.

Io poi non ho di certo la pretesa di rimuovere l'onorevole signor ministro dall'opinione che egli dice avere basata nella sua coscienza; ma non v'è dubbio che la questione è tale, per cui, a parer mio, il principio di giustizia è a favore della divisione di Nizza, e se essa rivendicherà i suoi diritti, come dice l'onorevole signor ministro, i tribunali giudicheranno.

PRESIDENTE. Pongo dunque ai voti la categoria 15.

(È approvata.)

Categoria 16. Porti, spiagge e fari (personale di servizio), portata dal Ministero e dalla Commissione in lire 52,360 16.

FALQUI-PES. Vorrei pregare l'onorevole signor ministro dei lavori pubblici di tenere conto dell'eccitamento fatto dalla Commissione in ordine a questa categoria.

La Camera rammenta che colla legge 16 febbraio 1854 erano state autorizzate le spese di lire 62,000 per la costruzione della torre per un faro nell'isolotto dei Cavoli alla parte meridionale della Sardegna, e di lire 62,051 75 per la costruzione d'una simile torre nell'isola dell'Asinara alla punta settentrionale.

Ho sentito con piacere che fra breve va ad essere ultimato il lavoro per quest'ultima. E per l'altro rammento come l'onorevole signor ministro si abbia dato tutta premura di fare pubblicare i biglietti invitativi per chiunque volesse imprendere quei lavori.

Andarono però deserti gl'incanti, e siccome il signor ministro si penetrò della circostanza che alla concorrenza d'imprenditori avesse potuto dar causa la tenuità dei fissati prezzi, venne in seguito accrescendoli; ma neanche con questo aumento si poté riuscire ad appaltare quei lavori, ai quali in conseguenza non si è ancora dato mano.

In questo stato pertanto di cose, trattandosi d'un faro, di cui la Camera ha riconosciuto la necessità, e l'utilità per i naviganti, io lascio alla considerazione del signor ministro, se non creda egli conveniente di recedere dal sistema dell'ap-

palto, e di vedere di far eseguire l'opera ad economia senza eccedere la somma stata già all'uopo accordata dal Parlamento promuovendo la legge all'uopo necessaria.

Colgo anche questa circostanza per far presente allo stesso onorevole signor ministro, che alla categoria 12 del bilancio dei lavori pubblici del 1854, erano stanziati lire 600 per fanali della darsena di Cagliari, e della caserma dei marinai.

Tanto è che nell'allegato n° 6 unito a quel bilancio, al capo 1, si annota relativamente a questi fanali, che alla spesa deggiono concorrere le provincie, ed i municipi, a termini degli articoli 8, 10 e 16 della legge 24 giugno 1852, e della tabella annessa alla legge del 1° maggio 1853, in modo che per la formazione di quei fanali dovessero concorrere la provincia per lire 90, e la città per lire 30, e quindi in totale lire 120.

Eppure questi fanali sono ancora un desiderio per il paese, non ostante la riconosciuta loro necessità, onde evitare i pericoli che spesso s'incontrano, e pressochè annualmente si lamentano.

Pregherei quindi l'onorevole signor ministro di lasciare anche in proposito le convenienti disposizioni, perchè sia data esecuzione alle deliberazioni adottate dalla Camera in quel modo che lo stato attuale delle cose richiedesse.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Quanto al faro dei Cavoli, che è veramente importante, tutti sono d'accordo che vuol essere eseguito. La sua costruzione fu dal Parlamento approvata insieme a quello dell'Asinara; ma per quanti tentativi io abbia fatto, aggiungendo persino il 33 per cento all'ammontare della perizia, e sebbene andati deserti gli incanti abbia tentato di avere offerte private, sollecitando anche l'impresario generale delle strade della Sardegna di assumerne l'esecuzione, finora non mi è potuto riuscire di appaltarlo.

Tuttavia non mi sono punto smosso dalla ferma determinazione che vuol essere fatto, perchè è realmente richiesto dai bisogni del nostro commercio e da quelli in generale della navigazione del Mediterraneo, perchè è situato in un punto importantissimo. Ho dato all'uopo delle istruzioni, ed ho anche incaricato l'ispettore dei porti e spiagge, di esaminare d'onde possa derivare questa riluttanza, ad assumere l'esecuzione di tali opere. Ho pure incaricato l'ingegnere in capo locale di riferire se, a suo avviso, stando nei limiti di quella spesa, o con poco aumento, si possa farle costruire ad economia. Quando avrò ricevuto queste informazioni prenderò norma dalle medesime per venire ove d'uopo nuovamente a proporre alla Camera un progetto di legge per l'esecuzione di questo faro; e non posso disporre altrimenti, perchè, essendo trascorso l'esercizio pel quale furono stanziati i fondi, questi cadono in economia. Stia dunque tranquillo l'onorevole deputato, che il Ministero non perde quelle opere di vista.

Quanto ai due fanali pel porto di Cagliari che importano una piccola spesa, non ho voluto farne oggetto di una categoria speciale, ma lo assicuro che dentro l'anno e forse in brevissimo tempo, saranno eseguiti.

PRESIDENTE. Metto ai voti la categoria 16.

(È approvata; e lo sono del pari le tre seguenti senza alcuna discussione.)

• Categoria 17. *Spese diverse*, portata dal Ministero e ammessa dalla Commissione nella somma di lire 38,455.

Categoria 18. *Spese di annua manutenzione*, portata dal Ministero in lire 215,855 e ridotta dalla Commissione in lire 211,855.

Categoria 19. *Spese di miglioramento - Porto di Genova*,

portata dal Ministero e ammessa dalla Commissione nella somma di lire 63,000.

Categoria 20. *Porto di Savona*, portata dal Ministero ed acconsentita dalla Commissione nella somma di lire 20,000.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Debbo correggere un semplice errore di stampa. Invece di un 9 e di un 6, si sono messi due zeri. La somma era di 29,600 lire.

La Commissione non ha fatto alcuna osservazione; adottò la proposta del Ministero la quale era di 29,600 come si vede nel bilancio; ed in base di questa cifra la Commissione ha detto che non trovava nulla da cambiare.

CORSI. Io vorrei chiamare, a proposito di questa categoria l'attenzione del signor ministro dei lavori pubblici sopra un lavoro che io credo di urgentissima necessità pel porto di Savona, qual sarebbe la costruzione di un fanale sull'entrata del medesimo. Quel porto ora non ha fanale, ma soltanto una lanterna appoggiata ad un'antenna che fa le veci di fanale, senza però mandare più luce di quella che mandano attualmente le lanterne che servono ad illuminare le pubbliche vie, cosicchè quando spira il vento di tramontana o di scirocco, accade quasi sempre che questa lanterna cade o si spegne.

Il giornale di Savona del 5 febbraio ci reca appunto che, in una delle scorse notti un bastimento diede in secco sulla spiaggia, mentre il capitano si credeva di introdurlo nel porto per mancanza di fanale, ossia perchè la lanterna stabilita all'entrata del porto era affatto spenta.

Io non faccio speciale proposta perchè questo fanale sia costruito in quest'anno in modo stabile e visibile ai naviganti che veleggiano in vicinanza di Savona, ma prego il signor ministro a volervi provvedere almeno per l'anno avvenire.

Io credo indispensabile che il porto di Savona debba avere un fanale fisso in muratura, che sia al sicuro da ogni colpo di vento, e da ogni mareggiata.

In un porto come quello di Savona, che dopo quello di Genova è il porto che riceve il maggior numero di bastimenti, non è conveniente che rimanga sprovvisto di un fanale alla notte, a guida dei naviganti.

In conseguenza io prego il signor ministro a volersi rammentare di ordinare degli studi in proposito, se pure non gli ha già in pronto, acciò sia riparato a questo difetto il più presto possibile.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io me ne rammenterò.

L'onorevole preopinante sa che i bisogni dei porti sono grandissimi, ed io vado procurando di sopperirvi secondo i mezzi che mi sono accordati, ed i bisogni che sono riconosciuti più pressanti.

Nessun cenno mi è stato fatto ancora di questo fanale, ma io prenderò informazioni; e se, siccome appare dalle cose esposte, è necessario che vi sia questo fanale, ne farò la proposizione; e qualora la spesa che può importare non sia così grave che non si possa trovare modo di farla entrare nella somma che è stanziata per spese eventuali, farò eseguire quest'opera anche di quest'anno.

PRESIDENTE. Metto ai voti la categoria 20 in lire 29,600.

(È approvata.)

Categoria 21. *Porto di Nizza*, proposta dal Ministero e mantenuta dalla Commissione in lire 14,600.

(È approvata.)

Categoria 21bis. *Faro di Villafranca*, lire 1000.

(È approvata.)

Categoria 22. *Porto darsena di Cagliari*, lire 1950.

(È approvata.)

Categoria 23. *Porto di San Giovanni*, lire 1200.

(È approvata.)

ASPRONI. Domando spiegazione del motivo per cui sia stata tolta la somma di lire 5000 bilanciata per il porto di Terranova.

Nell'anno scorso si era bilanciata una tal somma per rendere praticabile ed accessibile a tutti i bastimenti quell'importantissimo porto; io non so che cosa si sia operato; vedo bensì con dispiacere, che si è tolta la somma che si era stanziata per questi lavori.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Ciò deriva dal nuovo sistema di escavazione che è stato introdotto recentemente. Colle somme che abbiamo spese negli anni scorsi, abbiamo aperto un piccolo canale; ma esso non è praticabile alle grandi imbarcazioni; e non è certamente nelle mire del Ministero di lasciarlo in quello stato; ma questi lavori fatti colle caracche ordinarie in quel sito, di cui egli conosce le difficoltà gravissime meglio di me, hanno importato una spesa affatto sproporzionata al risultato che si è ottenuto. In conseguenza, si è trovato che l'andare lavorando alla spicciolata colle caracche non è conveniente; e si è stabilito di mandare, tosto che si possa, uno dei tre curaporti a vapore che ora sono compiuti; e così si potranno fare scavi sufficienti per rendere questo porto praticabile anche ai bastimenti di più grande portata.

ASPRONI. Ringrazio il signor ministro degli schiarimenti che ha dati. Mi interessava che non fosse dimenticato questo porto, il quale sarà l'approdo di tutt'i bastimenti, e principalmente dei corrieri tra il Continente e la Sardegna, perchè è il più sicuro che vi sia in quel punto.

(Sono approvate senza discussione, e nelle somme rispettivamente proposte dal Ministero e dalla Commissione, le categorie che seguono, cioè:)

Categoria 24. *Concorso dello Stato nelle spese dei porti di seconda categoria*, lire 98,000.

Categoria 25. *Anticipazioni ai corpi morali per spese ai porti di seconda categoria* (per memoria).

Categoria 26. *Sussidi ai porti di terza categoria*, lire 4800.

Casuali. — Categoria 27. *Casuali per lavori pubblici ordinari*, lire 15,000.

Strade ferrate (Spese d'esercizio). — Categoria 28. *Personele*, lire 2,476,650.

Categoria 29. *Spese d'ufficio e di cancelleria*, lire 100,000.

Categoria 30. *Combustibili e grassumi*, lire 2,200,000.

Categoria 31. *Lavori e provviste varie*, lire 820,000.

Categoria 32. *Fondo pel pagamento del 30 per cento sul prodotto delle strade di Pinerolo e di Vigevano*, proposta dal Ministero in lire 331,000, e ridotta dalla Commissione a lire 325,000.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Questa, in sostanza non è che una spesa figurativa, perchè l'intero prodotto delle due strade ferrate di Pinerolo e di Vigevano si versa nelle casse delle finanze; quindi bisogna mettere a carico del bilancio dei lavori pubblici la metà del prodotto che si deve pagare alle società rispettive. Io confido nell'aumento di quei prodotti, ed è in conseguenza di ciò che ho stanziato quella somma nel bilancio; la Commissione ha creduto di togliere 7000 lire.

Veramente io non avrei nessun dato positivo per dire se basterà o non basterà. Ma faccio una osservazione, che dimostra la ragionevolezza di conservare la somma da me proposta, ed è che questa è la metà della somma che nel bilancio attivo

delle finanze è portata quale prodotto dell'esercizio delle strade. Altrimenti si direbbe: perchè mettere nel bilancio attivo delle finanze 662,000 lire, nella supposizione che le dette ferrovie producano questa somma, e poi non stanziare in quello passivo dei lavori pubblici la giusta metà? Dunque siccome in quel bilancio è stata fissata la somma di 662,000 lire, io credo che logicamente qui bisogna mantenere quella di 331,000 lire.

BUFFA, relatore. La Commissione sapeva bene che questa somma non è che figurativa; ma fondando i suoi calcoli sopra le cifre fornite dal Ministero medesimo, credette di poter fare questa riduzione per non ingrossare con cifre inutili il bilancio. Questo dei lavori pubblici doveva essere ventilato prima del bilancio attivo; ma siccome, per ragioni note alla Camera, si fece il contrario, ne viene per conseguenza che bisogna pur mettere, come dice il signor ministro, questa somma in relazione con quella già stanziata nel bilancio attivo, e che più non si può mutare, inscrivendo in questa categoria lire 331,000.

PRESIDENTE. Se non vi sono altre osservazioni, metterò ai voti la categoria 32 nella somma di 331,000 lire.

(È approvata, e lo sono parimente senza discussione le tre seguenti:)

Categoria 33. *Rimborsi per errori di tassazione*, proposta dal Ministero e mantenuta dalla Commissione in lire 10,000.

Categoria 33 bis. *Spese per conto dei terzi dipendenti dal servizio dei trasporti oltre il Confine delle strade ferrate esercite dallo Stato*, portata dal Ministero e mantenuta dalla Commissione a lire 200,000.

Categoria 34. *Sussidi e casuali*, proposta dal Ministero e dalla Commissione in lire 60,000.

Categoria 35. *Sorveglianza sull'esercizio delle ferrovie delle società private*, proposta dal Ministero e dalla Commissione in lire 6000.

Telegrafo elettrico. — Categoria 36. *Personele*, proposta dal Ministero e dalla Commissione in lire 102,920.

ASPRONI. Io prego il signor ministro di considerare se non sia opportuno lo stabilire un telegrafo elettrico da Macomer a Nuoro. Essendo questo il centro di una divisione amministrativa, e forse uno dei più importanti dell'isola, io credo sia altamente necessario di stabilire colà una stazione telegrafica. Il Consiglio provinciale già ne esternò quest'anno il pensiero, ed aveva deliberato di spedire a tale riguardo una rimostranza al signor ministro, di por mente che la spesa sarà tenue, e che le staffette straordinarie, per le quali si debbono spendere ogni anno somme cospicue, per portare gli avvisi all'intendenza generale, mi pare che non si debba fare difficoltà a che si stabilisca l'accennata stazione, e si estenda a Nuoro il filo telegrafico.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Prego l'onorevole Asproni di osservare che le somme qui portate si riferiscono ai telegrafi stabiliti pel servizio delle strade ferrate, e che le spese pei telegrafi inservienti alle comunicazioni commerciali e governative sono iscritte nel bilancio del Ministero dell'interno. Per conseguenza, sarebbe mestieri rivolgersi al medesimo per ottenere l'istituzione dell'accennata stazione telegrafica.

ASPRONI. In tal caso essendo presente il signor ministro dell'interno, lo pregherei di non dimenticare questa mia osservazione, quando presenterà il bilancio dell'anno venturo.

BUFFA, relatore. Poichè si è in via di fare delle raccomandazioni ai ministri, mi permetterò di farne una anch'io, e pregherò il signor ministro dei lavori pubblici di non dimenticare quella che gli è mossa nella relazione del bilancio,

Si nota in essa che la disposizione del personale dei telegrafi elettrici, come è al presente divisa in due Ministeri, non può a meno di portare incagli e spese maggiori, e si invita appunto il signor ministro a vedere, in occasione della legge che sta preparando sulle tariffe dei telegrafi elettrici, se non sarebbe il caso di concentrare tutto quanto il personale dei medesimi o nell'uno o nell'altro Ministero. È certo che mettendoli tutti sotto un dicastero solo, sarà minore la complicazione del servizio e maggiore l'economia. Non si fa del resto una proposta formale, s'invita soltanto il Ministero a volgere a ciò la sua attenzione.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Noi accettiamo l'invito ambedue, poichè eravamo già disposti a fare a questo proposito un'organizzazione nuova. Credo che una qualche separazione dovrà esistere ancora, imperocchè quelli che attendono ai telegrafi elettrici delle strade ferrate, devono necessariamente dipendere dall'amministrazione delle medesime; ciò non ostante procureremo di combinare le cose in modo che il servizio, nel suo complesso, dipenda da un solo Ministero.

PRESIDENTE. Non essendosi fatta alcuna proposizione, porrò ai voti la categoria 36.

(È approvata.)

Categoria 37. *Materiale.* Proposta e mantenuta nella somma di lire 62,000.

CROSA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola l'onorevole deputato Crosa.

CROSA. Credo dover prendere la parola nell'occasione in cui si tratta di questa categoria, per pregare alla mia volta il signor ministro dei lavori pubblici di portare la sua attenzione sopra l'articolo 37 del capitolato annesso alla legge 11 luglio 1852 di concessione della ferrovia da Torino a Novara per Vercelli, col quale è fatta facoltà al Governo di stabilire sulla linea telegrafica della società fili speciali pel servizio tanto dello Stato quanto del commercio.

Io faccio osservare all'onorevole signor ministro come la linea del Po che corre tra Torino e Vercelli sia affatto priva di comunicazioni telegrafiche, quantunque quest'ultima città sia servita dalla gran linea che passa per Alessandria e Casale, e come altresì ne sia affatto priva la gran valle che dal Po si dirige verso Aosta. Io credo che sia sommamente necessario, tanto nell'interesse del commercio quanto del Governo, che non si lasci sussistere questa lacuna, e che quindi tutte le città intermedie tra Vercelli, Casale e Torino, abbiano tali comunicazioni; cosa che possono ottenere senza difficoltà, avendo la legge dell'11 luglio fatta una speciale riserva ove dice che « il Governo avrà il diritto di mettere quegli altri fili che crederà necessari pei suoi usi particolari o pel commercio. »

Io credo pertanto che quando il Governo creda di suo speciale interesse di servirsi di questa riserva, potrà prendere, coll'amministrazione della ferrovia di Novara, quei concerti che crederà più opportuni onde il commercio possa valersi di questa linea telegrafica che di fatto esiste, e di cui intanto il commercio ed i privati non possono servirsi.

Io perciò mi riprometto che il signor ministro dei lavori pubblici, zelante qual è di promuovere quanto può recare maggior comodo ed utile alla generalità delle popolazioni, vorrà far sì che queste siano soddisfatte nei loro desiderii non solo, ma ancora in una necessità.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io farò all'onorevole preopinante la stessa osservazione che già feci all'onorevole deputato Asproni, cioè, che qui si tratta di un telegrafo che serve all'amministrazione ed al commercio, e

che per questa parte non dipende dal Ministero dei lavori pubblici; quanto all'applicazione di fili ad uso del commercio, ed in ordine all'amministrazione, ciò tutto riguarda il dicastero dell'interno.

Aggiungerò solo quest'osservazione, cioè che Vercelli ha la comunicazione per la linea di Casale. Capisco poi che tra Vercelli e Torino vi è Chivasso. (*ilarità*)

CROSA. Io non nego che uno dei motivi per cui mi indussi a fare queste osservazioni è appunto la mancanza del telegrafo a Chivasso. Niuno ignora come quella piazza fa un commercio essenziale di granaglie, e tutti sappiamo come nei momenti di crisi il conoscere le notizie, anche soltanto un'ora prima, sia della massima importanza; infatti, se i giorni scorsi in quella piazza si fossero conosciute le notizie che tutti conoscevano a Novara, a Casale, a Vercelli, molti negozianti avrebbero provveduto meglio ai loro interessi.

Devo però far osservare al signor ministro che questa facoltà il Governo se la riservò espressamente nell'articolo che citai; se esso non crede conveniente all'interesse del Governo di far collocare fili a spese dello Stato, può prendere gli opportuni concerti colla società della ferrovia di Novara, perchè permetta ai privati di servirsi dei fili esistenti. Non chiedo che si faccia una spesa, chiedo che si apra una porta che ora inutilmente si tiene chiusa con grave danno del commercio.

PRESIDENTE. Non essendovi altra osservazione, s'intenderà approvata la categoria 37.

(È approvata.)

Titolo II. — *Spese straordinarie — Categorie comuni ai diversi rami di servizio. — Assegnamenti. — Categoria 38. Maggiori assegnamenti.* Proposta dal Ministero in lire 3295, ridotta dalla Commissione a lire 3200.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Oltre a questa io propongo un'altra diminuzione, perchè hanno cessato di avere maggiori assegnamenti il signor avvocato Cerroni che si è ritirato dal servizio, e il signor Serra che è passato al servizio della compagnia della strada ferrata di Novara. Questa nuova diminuzione sarebbe di lire 400, cioè di lire 200 per ciascheduno, pagando però al signor Serra che non è entrato nell'amministrazione della ferrovia di Novara, che nel corrente mese di febbraio, lo stipendio del mese di gennaio; la categoria si riduce a lire 2816 65.

PRESIDENTE. Se non si fanno osservazioni, s'intenderà adottata questa categoria ridotta in lire 2816 65.

(La Camera approva.)

DE BENEDETTI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

DE BENEDETTI. Prego il signor ministro di voler dare una qualche spiegazione riguardo al ponte da costruirsi sulla Magra, onde possiamo sapere se egli stiasi concertando con qualche società per la sua costruzione. Le antiche gare municipali cominciano ormai ad essere assopite, e il Governo rimane libero affatto nelle sue determinazioni; io non vorrei però che le contese tra le diverse compagnie fossero ora una nuova remora all'esecuzione di quest'opera. La mancanza di un ponte in quella località, oltre ad essere d'ostacolo e d'interruzione per viaggiatori e pelle merci avviate alla parte meridionale d'Italia, è assai dannosa alle giornaliere relazioni degli abitanti delle rive opposte, i quali sebbene appartenenti ad uno stesso Stato, possono per qualche tempo dell'anno essere impediti dal comunicare fra loro.

Io non posso adunque a meno di fare una caldissima istanza al signor ministro perchè si provveda finalmente a questo lamentatissimo inconveniente.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Pel ponte di

Sarzana sono già stati fatti tre progetti dopo che si è disputato lunghissimamente sulla sua miglior posizione, sulla natura dell'opera, e sul modo più economico di eseguirla. Molto tempo fa mi era già stata fatta un'offerta, ma essa era tale da non potersi accettare. Ora una persona onorevolissima del paese, costituita in ottima condizione economica (persona che l'onorevole De Benedetti probabilmente conosce), mi ha sollecitato di comunicarle il progetto, dichiarandosi disposta a promuovere una società che proponga al Governo l'esecuzione di quest'opera a condizioni tali che potrebbero facilmente procurare un'economia all'amministrazione; le proposte in genere sono molto ragionevoli, ne aspetto però una concreta, e allora quando il ministro di finanze convenga meco per accettarla, verrò a presentare alla Camera il relativo progetto di legge, trattandosi di opera talmente importante da non potersi far a meno di una legge speciale.

BIANCHETTI. Giunti alla discussione di questa categoria, chieggo anch'io la permissione di rivolgere una parola al signor ministro dei lavori pubblici.

Da vari anni la provincia dell'Ossola, col mezzo del suo Consiglio provinciale vivamente appoggiato dal congresso della divisione, reclama che la strada del Sempione venga una volta definitivamente restaurata mercè la costruzione dei ponti mancanti in modo che si abbia in ogni tempo un passaggio sicuro.

Al conseguimento di questo intento manca ancora il ponte sul Toce presso Miggiandone, ed io veggio con dispiacere che nemmeno nel bilancio del 1856 non è fatta domanda di alcun fondo per quel ponte; laonde io prego la compiacenza del signor ministro a voler dichiarare se egli intenda di addivenire alla ricostruzione di quel ponte, e se crede di potere quanto prima presentare alla Camera il relativo progetto di legge colla domanda dei necessari fondi.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Quanto alla strada del Sempione, l'onorevole Bianchetti riconoscerà, spero, che in genere si è fatto molto. Egli ricorderà come quella strada fosse stata, si può dire, abbandonata, alcuni dicono anche di proposito; ma il fatto è che quando io entrai al Ministero la trovai in uno stato veramente deplorabile; egli sa i lavori che si sono fatti intorno a quella strada, e che recentemente fu ristabilito anche uno dei ponti sul Toce, quello cioè della Masone; resta il ponte del Miggiandone che è quello cui accenna l'onorevole Bianchetti.

Ora per questo ponte vi sono varie proposte che diedero causa a molte questioni.

La prima questione è che gli ingegneri locali hanno trovato che nel sito in cui era costruito prima che venisse rovinato, non si può più costrurre, e che converrebbe, volendo riedificarlo di pianta, cambiare la sua posizione, ed oltre di ciò eseguire opere molto significanti, tanto più che, come dico, conviene abbandonare le spalle dell'antico ponte, le quali s'erano conservate intatte, perchè il ponte era di legno, e le spalle in pietra.

Sorse un'altra proposizione, ed è che, poichè si doveva fare un ponte necessariamente sul Toce per dare prolungamento alla strada ora dichiarata reale, che per Pallanza ed Intra lungo la sponda del lago conduce al confine svizzero, convenisse meglio portare un ponte solo rimpetto a Monte Orfano, e fare una diramazione per raggiungere la strada che va al ponte della Masone, cioè la strada che attualmente si sta costruendo da un consorzio.

Queste però sono proposizioni piuttosto vaghe, ed ancora non bene maturate. Quando avrò avuto i progetti, e secondo una proposizione e secondo l'altra, allora mi propongo di

prendere un partito in base del quale verrò proponendo alla Camera l'approvazione delle opere da eseguirsi.

SANTACROCE. Io pregherei anche a mia volta il signor ministro di volermi dire che cosa ne sia del ponte sul torrente Coghinas, per il quale si è già fatta dal Parlamento una legge, e che non credo sia ancora terminato.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. L'essenziale del ponte di Coghinas è compiuto. Gli spalloni e i lavori del palco del ponte, che si è stabilito di fare in ferro, sono terminati. Ma sventuratamente l'ingegnere inglese, mandato dall'appaltatore per mettere questo palco, ha adottato un sistema, il quale poteva essere buono quando si fosse trovato in situazione di avere i mezzi sufficienti; ma, mancando questi colà, non si poterono congiungere le due parti del ponte.

Successe anche sventuratamente che l'appaltatore di quest'opera, che era il signor ingegnere Woodhouse, persona sotto ogni rapporto commendevolissima, mancò ai vivi; quindi convenne ricorrere al signor Brassey, il quale incaricò un altro ingegnere inglese di mettere in assetto questo palco del ponte.

Non sono più che tre giorni, ho chiamato l'ingegnere inglese, che è qui incaricato dal signor Brassey, per domandargli in che condizione si trova il ponte e per sollecitarlo. Egli mi ha assicurato che un suo commesso era stato a Torino testè per provvedersi di tutti i mezzi occorrenti, perchè nell'isola non li trovava; che quindi provveduto del necessario era andato sul luogo, e che sperava che fra pochi giorni il ponte sarebbe stato compiuto.

BIANCHETTI. Il signor ministro dei lavori pubblici mi ha osservato che il Governo ha già fatto molto per la strada del Sempione.

Io non disconosco che si sono spese somme anche ragguardevoli per riparare questa strada nella vallata del Diveria, ma egli ben vede che essa poco ci servirebbe, quando restassimo senza ponte, e noti che senza il ponte di Miggiandone restano interrotte le nostre comunicazioni colle provincie del Basso Novarese, dalle quali ritiriamo tutti i generi più necessari alla vita.

Ora, per ciò che riguarda la ricostruzione di questo ponte, ci si dice che sonosi fatti vari progetti; che si è riconosciuto il bisogno di cambiare la sede di quel ponte stesso. Io non vorrei che questi nuovi progetti venissero a produrre dei nuovi ritardi nell'esecuzione di un'opera veramente urgente.

Dapprima si diceva che si stava studiando un progetto, poi fu detto che al progetto già allestito si era trovato conveniente di sostituirne un altro. Più tardi si diceva che si voleva attendere l'esito di un altro ponte costruito con un sistema semi-tubulare sullo stesso fiume Toce, presso la Masone.

Ora si vien fuori coll'idea di un ponte unico sulla Toce presso Mont'Orfano, il quale serva tanto alla strada del Sempione quanto alla strada lacuale che tende alla Svizzera. Qui debbo fare osservare che la strada lacuale che tende alla Svizzera è una di quelle che debbono essere aperte a spese comuni tra le provincie e lo Stato.

Ora, io non so quando la provincia di Pallanza si troverà in grado di destinare dei fondi pella costruzione di questo ponte. Per altra parte io credo che la provincia di Pallanza preferirà di aprire prima la strada, lasciando ultimo il ponte, e servendosi intanto, pel passaggio, di un porto natante, stantechè la Toce non va soggetta in quella località a grandi mutazioni.

Tuttavia, siccome, a detta del signor ministro, si è proposto questo espediente di un ponte unico, e che il Governo dovrà pur prenderlo in considerazione, io pregherei il signor

ministro a far studiare la questione maturamente prima di appigliarsi ad alcun partito.

Io credo che il signor ministro non vorrà lasciarsi sfuggire dalla mente, nel caso adotti la costruzione di un ponte unico presso il Mont'Orfano, la necessità in cui si troverà il Governo, di dover costruire alcuni chilometri di strada nuova per andare a raggiungere la strada consortile che da Cuzzago tende a Mergozzo.

Credo che vorrà anche aver riguardo all'esistenza delle due spalle in vivo dell'antico ponte presso Miggiandone tuttora intatte.

E dico questo perchè ha fatto meraviglia a tutti la voce sparsa (voce, che dalle cose dette dal signor ministro, si vede che aveva buon fondamento), che il Governo volesse mutare la sede del ponte, volesse cioè abbandonare le due belle e robuste spalle in vivo dell'antico ponte, e con esse un buon tratto di strada assai costoso, perchè costruito in rialzo per portare il ponte a pochi metri più basso. Questa meraviglia era puranco divisa da persone distinte dell'arte che conoscono da lunga pezza la natura del fiume Toce, e ne studiarono i diversi fenomeni nei casi di piene d'acqua, per cui mal sapevasi comprendere come si volesse abbandonare l'antica sede; e solo adesso si potrebbe forse spiegare il motivo per cui si cerca di esagerare la spesa della ricostruzione del ponte a Miggiandone col far credere che non sia più possibile approfittare delle spalle esistenti, e del tronco di strada che dà accesso dalla sponda sinistra.

Ma, a questo riguardo prego di nuovo il signor ministro di voler fare esaminare attentamente la questione, e forse vedrà che non c'è assolutamente bisogno di cambiare la situazione del ponte, mentre la Toce in quella località non è mai deviata dal suo corso ordinario, ed il ponte costruito in legno si sa essere caduto per vetustà.

Io spero poi anche, che il signor ministro vorrà nella sua saviezza esaminare, se sia conveniente di sostituire ad un tronco di strada reale, un altro di strada consortile, costruito forse con minori dimensioni, e fors'anche con soverchia economia d'opere d'arte, per cui potrebbe avvenire che nei casi di eseresenze d'acqua, e quando appunto più importerebbe di avere un passaggio sicuro, questa sicurezza di passaggio non si potesse poi per avventura ottenere.

PRESIDENTE. Categoria 59. *Strade reali di Sardegna*; portata a lire 800 mila dal Ministero ed a 900 mila dalla Commissione.

CAVOUR G. Non posso lasciar passare l'occasione della discussione di questa categoria senza rilevare un'anomalia che sembrerà certamente contraria a tutti i principii di giustizia distributiva.

Ritiene la Camera che nella scorsa Sessione abbiamo votato una legge sulla classificazione delle strade, in forza della quale ciascuna delle quaranta provincie di terraferma ha almeno un pezzetto di strada nazionale, od è messa in comunicazione colla gran rete delle strade ferrate dello Stato. Similmente in virtù della legge concernente i lavori stradali della Sardegna, le undici provincie dell'isola debbono avere le loro strade, le quali varranno ad agevolare le comunicazioni, e saranno per l'isola un elemento di prosperità.

Ciò premesso, io debbo far presente alla Camera che, mentre di 31 provincie dello Stato, 30 fruiscono più o meno del vantaggio testè accennato, una sola ne è esclusa. Questa provincia è la povera Gallura.

Io reputo che basti l'accennare questo fatto alla Camera per riconoscervi una grande anomalia che si debbe assolutamente far sparire. Non ha guari un nostro collega con faconde

parole muoveva querela, in questo stesso recinto, perchè la sua provincia era sacrificata ad un'altra, la quale, come sorella maggiore, era elegantemente vestita, mentre la minore si trovava in abito dimesso, e pressochè in cenci. Nel caso che ho testè accennato non si tratta solo di una sorella maggiore che opprime la minore, ma bensì di cinquanta sorelle (*Ilarità*) che prendono parte ad un festino, mentre una povera Cenerentola (*Nuova ilarità*) ne è esclusa.

Io non nego che la Gallura ha già ottenuto una mezza giustizia, mercè la legge votata dal Parlamento, relativamente al ponte di Coghinias; ma appunto per questo bramo che a questa provincia sia fatta giustizia intera.

A cagione delle strettezze dell'erario io non faccio ora una proposta formale, ma ho fiducia che il Ministero terrà conto di questo mio reclamo, e delle mie istanze, e che in un altro bilancio provvederà a questa parte più sfortunata dell'isola, poichè nello stato attuale è separata, per così dire, dal consorzio civile, e non ha mezzo alcuno di comunicare col resto del paese.

ASPRONI. Io associo i miei eccitamenti a quelli dell'onorevole deputato Cavour. Se sta ciò che il signor presidente del Consiglio dei ministri ci annunziava non ha guari, che cioè ci presenterebbe un progetto di colonizzazione dell'isola, certamente una delle provincie prime ad essere colonizzate, come fra le più importanti, sarà la Gallura. Allora il Governo conoscerà la necessità di stabilirvi strade reali, e di promuovere le provinciali. Ma, non era questa la mozione che io intendeva fare. Mi rallegro colla Commissione del bilancio che abbia aumentato la cifra proposta dal Ministero, portandola da 800,000 a 900,000 lire. Avrei desiderato d'altronde che si fosse spinta anche al milione portato dalla legge, perchè così si sarebbero potuti spingere i lavori più celaramente. Quanto però preme che i lavori siano celaramente eseguiti, altrettanto è nell'interesse dello Stato che le spese siano ancora ben fatte. Ed a proposito delle spese, intendo chiedere uno schiarimento al signor ministro per una notizia che mi fu riferita da persone della provincia di Ogliastra. Mi informarono che un temporale distrusse un gran tronco di strada e due ponti; e secondo i calcoli che si fanno, e che io però non oso asserire che siano esatti (ed è perciò che provo una dichiarazione del signor ministro), il danno si farebbe ascendere alla somma di 80,000 lire. Io desidererei sapere se questa opera fosse o no collaudata, se il danno provenne da difetto di costruzione, ed ove occorresse, vorrei ancora si promuovesse una inchiesta per sapere a carico di chi dovrebbero andare le spese. Aspetto che il signor ministro mi dia questi schiarimenti. Altri anni io aveva lamentato il modo con cui si facevano le strade in Sardegna, e se le mie parole fossero state ascoltate, sono certo che il danaro si sarebbe speso con maggiore economia, e con vantaggio più grande dell'isola.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Per dare al deputato Asproni un'informazione esatta su quanto domanda, io non avrei a fare altro che leggere qui il rapporto dell'ispettore Bella, il quale ebbe la notizia di questo disastro succeduto nell'Ogliastra, appunto mentre stava per partire dall'isola.

Il Ministero allora Pinearicò di recarsi subito sul luogo a farvi la sua ispezione, ed ho qui il rapporto con cui egli mi informa, in modo particolarizzato, di quanto è avvenuto. Se la Camera lo desidera lo leggerò.

Voci. No! no!

Altre voci. Si faccia stampare.

ASPRONI. Si faccia pure stampare; io non chiedo alcuna cosa, ma osservo che si tratta di 80,000 lire.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Se vuole che riferisca succintamente...

Voci. Si stampi!

PRESIDENTE. Allora si farà stampare nel rendiconto. (Vedi in fine della presente seduta, pag. 662.) Il ministro accetta l'aumento proposto?

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Sì, sì, l'ho domandato io stesso.

PRESIDENTE. Metto dunque ai voti la categoria 39 nella somma proposta dalla Commissione, di lire 900,000.

(È approvata.)

(Sono quindi approvate, senza contestazione, le seguenti categorie:)

Categoria 40. Strade consortili nella provincia di Nizza, lire 200,000.

Categoria 40 A. Strada da Ivrea ad Aosta, lire 100,000.

Categoria 40 B. Strada del Piccolo San Bernardo, lire 75,000.

Categoria 40 C. Costruzione di ponti lungo la strada di Nizza a Voltri, lire 75,000.

Categoria 40 D. Strada di valle Stura, lire 60,000.

Categoria 40 E. Strada da Susa al confine di Monginevro, lire 75,000.

Categoria 40 F. Ponte sul Po rimpetto alla città di Chiavasso, lire 75,000.

Categoria 40 G. Strada provinciale da Torino a Novara, in provincia di Torino, faciente parte della già strada reale di Milano. La Commissione e il Ministero propongono lire 70,000.

MELLANA. A questo punto chiederei anzitutto una spiegazione, cioè perchè tutte queste categorie siano poste sotto lo stesso numero, e distinte solo con una lettera; siccome queste lettere non sono accennate nella legge che dava al Governo la facoltà di fare storni da un articolo all'altro della stessa categoria, e li proibiva da una ad un'altra categoria, vorrei che il ministro dichiarasse espressamente, se riterrà queste come tante categorie distinte...

PRESIDENTE. Sono tutte distinte.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Naturalmente sono categorie diverse una dall'altra.

MELLANA. Benissimo. Ma qui mi occorre di fare un'altra osservazione. Riguardo alla spesa di 70,000 lire per la strada provinciale da Torino a Vercelli; la Camera avvertirà come, malgrado che col 1° maggio del corrente anno, questa strada cessi di essere nazionale, e passi nella classe delle provinciali, vediamo ancora il bilancio aggravato di una somma così ragguardevole, sebbene sia già aggravato dalla spesa di tante altre strade. E noti la Camera che, contrariamente a quanto si disse nel discutere la legge della classificazione delle strade, le nuove spese superano d'assai i risparmi fatti. Eppure il signor ministro richiede ancora quest'anno la somma di 70,000 lire, allegando essere tal somma necessaria per fare opere di ristaurato attorno a questa strada.

Ora io non so comprendere come ciò si sia potuto domandare a fronte della legge, nella quale, parlando delle strade le quali hanno cessato di essere nazionali, così è detto all'articolo 2:

« Sortiranno dalla classe delle strade nazionali, e la loro manutenzione non meno che le opere di riparazione e di miglioramento che occorresse in seguito intraprendersi, cesseranno di essere a carico dello Stato e cadranno a carico delle rispettive provincie. »

Quindi segue l'articolo 3 così concepito:

« Le provincie a carico delle quali ricadrà la manutenzione

delle strade di cui negli articoli 1 e 2 dovranno incaricarsi dei contratti che fossero ancora in corso alle epoche menzionate in detti articoli. »

Inoltre nel primo articolo è detto che le opere di ristaurato cessano di essere a carico dello Stato e cadono a carico delle provincie.

Ora, ciò non ostante, e sebbene le opere già in corso d'esecuzione fossero poste a carico delle provincie, il signor ministro per lavori che sono ancora da principiare, e relativamente ai quali non so nemmeno se si sieno già fatti gli studi occorrenti, il signor ministro, dico, si fa a domandarci una somma così rilevante.

Ma, se egli crede che questa strada richiegga un trattamento eccezionale e quindi una spesa nuova, perchè non presenta un apposito progetto di legge, anzichè procedere in un modo che potrebbe avere gravi conseguenze? Quest'esempio infatti potrebbe trovare imitatori, giacchè quella legge non riguarda soltanto le strade ivi accennate, ma tutte quelle che si trovano in eguali condizioni; esso adunque potrebbe avere conseguenze gravissime e non vorrei che passasse così inosservato.

Il signor ministro, giovami ripeterlo, ricorderà che questa strada è precisamente una di quelle contemplate dalla legge 2 maggio, le quali devono cadere a carico delle provincie; quindi non vi era ragione per cui dovesse essere portata in bilancio, o, se vi era qualche ragione speciale, doveva farlo per legge.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Nella relazione del bilancio erasi data la spiegazione di questa spesa: essa non è di manutenzione, e nemmeno una di quelle spese comprese nei contratti di cui devono assumere l'impegno le divisioni e le provincie a cui carico passò la strada.

L'articolo che ha citato l'onorevole preopinante si riferisce ai contratti di manutenzione, i quali sono per lo più durativi per parecchi anni; quindi le provincie che ricevono le strade devono rispettare i contratti già fatti dal Governo per mantenerle negli anni successivi. Ma all'incontro l'opera di cui è questione non è di solo perfezionamento, ma di tutta necessità per compire ciò che il Governo aveva incominciato anteriormente, e che non poteva essere lasciato in uno stato precario; il ponte è già fatto; ma, oltre al ponte sulla Stura, si è eseguita una nuova inalveazione del fiume; questa inalveazione ha richiesto spese gravissime; queste spese erano state già in parte sopportate; ma, prima che si trattasse di cedere la strada alla provincia, si era riconosciuta la necessità di fare un'altra coppia di argini ortogonali onde assicurare il ponte.

Io non credo adunque che lo Stato possa esonerarsi dal fare questa opera di assoluta necessità. Dal momento che si cede tale strada ad una provincia, questa ha tutto il diritto di dire: ma voi non avete difeso a sufficienza il ponte dalle piene del torrente; il ponte è sempre minacciato; voi dovete compiere le opere che sono giudicate necessarie alla sicurezza del medesimo, e sono tali pel fatto vostro.

L'aver il Governo assunta la costruzione della nuova inalveazione, l'aver compiuto la principale parte delle opere, pare a me che debba obbligarlo a compiere quelle poche che ancora rimangono; vale qui lo stesso principio: ho già risposto all'onorevole Biancheri che la divisione, che ha assunto l'esecuzione di quell'opera, che l'ha appaltata, e che l'ha quasi compiuta, doveva ultimare l'opera in cui si era impegnata prima di cedere la strada al Governo.

MELLANA. Forse il signor ministro non ha presente la legge.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. L'ho presente.

MELLANA. Egli mi parla di manutenzione. Ora mi pare che nella legge si dica a lettere ben chiare:

« La loro manutenzione, le opere di riparazione e di miglioramenti. »

Osservi la Camera che, in merito a tutte le strade che da provinciali passano ad essere nazionali, certamente lo Stato non può pretendere eguale trattamento dalle provincie.

Questo è un contratto che non può essere guidato che da un solo principio, e la legge lo ha prevenuto ed ha detto chiaramente che tutte le spese di manutenzione e restauri e di miglioramenti dovessero cadere a carico delle provincie.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io ritorno ad osservare che qui non si tratta di una riparazione o di un miglioramento della strada; si tratta di compiere un'opera intrapresa dallo Stato; e se non si compie quest'opera, è minacciato il ponte di essere portato via. In conseguenza, lo Stato che aveva intrapresa quell'opera, prima di consegnarla, doveva compierla e dare la strada in quello stato di sicurezza in cui la divisione ha diritto di esigerla.

Ripeto pertanto che non si tratta di miglioramento o riparazione di strade, si tratta di salvarla contro quei pericoli a cui può andar soggetta per fatto del Governo.

PRESIDENTE. Metto ai voti la categoria 40.

(La Camera approva.)

(Si approvano senza discussione nelle somme proposte dalla Commissione le categorie 41, 42, 43, 44 e 44 bis.)

Categoria 45. *Vetture e vagoni*, proposta dal Ministero in lire 600,000, e ridotta dalla Commissione a lire 500,000.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Questa categoria era proposta dal Ministero nella somma di lire 600 mila, in considerazione dei bisogni ognora crescenti del materiale mobile, cioè vetture e vagoni. La Commissione ha creduto che si possa supplire con lire 500 mila. Io veramente, quando ho presentato il bilancio, non ho potuto presentare un conto positivo di quanto ci sia necessario per questa categoria. Non dico che con lire 500 mila non si possa fare un acquisto di materiale che migliori notevolmente la nostra condizione; ma io credo che volendo servire ai bisogni del movimento attuale, le 600 mila lire sieno indispensabili, e lo siano anche per economia; perchè in alcuni articoli abbiamo veramente un notevole difetto di questo materiale mobile.

Questo difetto io non dico che renda la condizione del servizio delle strade ferrate tale che non possa andare innanzi; ma è contrario non solo al buon servizio, sì ancora all'economia.

Quello di cui difettiamo di più sono le vetture di terza classe e i carri pelle merci. Il movimento sulla strada di Genova si è fatto già notevolissimo e va crescendo continuamente.

Pella deficienza che proviamo di queste vetture di terza classe e di carri pelle merci, avviene che bisogna tenerli in continuo movimento. Basterebbe consultare i dispacci telegrafici che si spediscono continuamente dalle stazioni principalmente di Genova e di Alessandria per vedere che ad ogni momento ci si domandano vagoni; dimodochè, appena giunti qui i vagoni e scaricati, dobbiamo mandarne in aiuto a Genova od Alessandria o pochi o molli, invece che se avessimo un sufficiente materiale, potremmo farne dei depositi a Genova ed in Torino e non farli correre continuamente su e giù vuoti per sopperire al servizio, il che, come ho detto, induce una spesa assai notevole.

Il materiale che abbiamo in servizio dei viaggiatori consiste attualmente in 19 vetture di prima classe, in 36 vetture

miste di prima e seconda classe, in 74 vetture di seconda classe esclusivamente, e 139 vetture di terza classe. Vede dunque la Camera che abbiamo 129 vetture tra di prima e di seconda classe, e sole 139 di terza classe. Basta vedere l'esuberante movimento dei viaggiatori di terza classe, in confronto di quelli di prima e di seconda, per convincersi che non v'è proporzione, e che v'è un'assoluta necessità di aumentare d'assai i vagoni di terza classe.

Quanto alle merci, noi non abbiamo che 938 vagoni per trasporto di merci (esclusi i vagoni dei bagagli di truck, i vagoni pei cavalli e bestiami), i quali, se facciamo il conto sopra il numero dei chilometri, non fanno che due vagoni e mezzo circa per chilometro. Ora l'esempio di tutte le altre strade ben servite mostra di per sè solo la loro insufficienza; mentre nelle strade bene esercitate dalle compagnie è riconosciuta la necessità di avere tre, quattro e più vagoni per ogni chilometro di strada.

La proposta degli uffizi di officina e di locomozione era di eseguire quaranta vagoni di terza classe, e 50 almeno vagoni coperti per le merci. Questi quaranta vagoni di terza classe e cinquanta di merci avrebbero importato 349 mila lire, pur tenendo conto del materiale che abbiamo in magazzino. Le quali aggiunte agli impegni già contratti (a cui dobbiamo far fronte coi fondi di quest'anno, perchè quelli del 1855 non furono bastevoli) e che portano una spesa di 250 mila lire circa, darebbero le lire 600 mila circa, proposte. Io ripeto alla Camera che colle 500 mila lire si potrà fare la maggior parte di questi lavori, ma credo che l'economia domandi che questi vengano eseguiti più largamente nella misura proposta dagli uffizi di locomozione e di officina.

BUFFA, relatore. La Commissione aveva davanti a sè due fatti: l'uno era la deficienza constatata del numero delle vetture; l'altro la mancanza totale di calcoli positivi con cui misurare la deficienza stessa. Quindi doveva ammettere una somma per accrescere il numero delle vetture, ma non poteva riconoscere come intangibile la somma proposta dal Ministero, perchè questi, come ho detto, non aveva fornito i dati positivi necessari per giustificarla.

Del resto, io convengo (e posso parlare anche a nome della Sotto-Commissione) che in queste cose la maggiore economia si è quella di fare una spesa compiuta, anzichè inferiore al bisogno. Quindi, siccome ora il signor ministro ha manifestato quali siano i dati positivi ai quali appoggia la sua domanda, io credo che la Commissione non sarebbe aliena dall'accettare la somma da esso proposta.

PRESIDENTE. Metto ai voti la categoria nella somma proposta dal Ministero.

(La Camera approva.)

Voci. A domani!

PRESIDENTE. Questa discussione continua domani.

La seduta è levata alle ore 5 e mezzo.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Seguito della discussione sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici pel 1856.

2° Seguito della discussione sul bilancio attivo generale pel 1856, e sopra varie categorie dei bilanci passivi, lasciate in sospenso

ESTRATTO DI UNA LETTERA DEL SIGNOR INGEGNERE, ISPETTORE STRAORDINARIO BELLA, DIRETTA AL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI IN

DATA 14 GENNAIO 1856, INTORNO AI GUASTI STRAORDINARI AVVENUTI AL NUOVO TRONCO DI STRADA NELLA PROVINCIA DI OGLIASTRA IN SARDEGNA. (Vedi seduta d'oggi, pag. 661.)

« La tromba d'acqua scaricatasi in queste montagne nei giorni 11 e 12 novembre fu talmente rovinosa e straordinaria, che per ogni verso si aprirono solcature profonde nella falda dei monti, colla rovina di molti vigneti e terreni coltivati, che furono devastati o corrosi. I torrentelli poi, non che i semplici rivi di scolo, furono talmente rigurgitanti di acqua, che le sponde, non potendola contenere, rimasero sommerse e scavate, e ne andarono sradicati gli alberi, le siepi, ed anche i muricci furono rovesciati, per cadere nei gorgi profondi, ed essere poi dalla furiosa corrente trascinati al fiume.

« Da ogni parte le acque raccolte in quantità straordinaria precipitarono sulla strada, non bastando gli acquedotti a dare loro uno sfogo sufficiente, e là dove, per la soverchia pendenza della falda, le acque non acciecarono la luce degli edifici, produssero esse però tali profonde escavazioni allo sbocco, e sconvolsero talmente la platea che ne sosteneva il fondo, che un acquedotto ebbe i muri in ala rovesciati, ed un secondo fu rotto nei piedritti, e rovinato per due terzi della sua lunghezza a valle. Le acque poi scorrenti nei fossi stradali, superando il ciglio e passando sulla strada, scavarono lungo il rivestimento, e ne demolirono una grande estensione, superando poi la convessità del suolo viabile, e scaricando pelle scarpe del rilevato, nel quale produssero profonde solcature, tanto più gravi quanto più labile è il terreno di cui si compongono.

« La costituzione infatti dei terreni di queste falde è tutta particolare, componendosi essi di rocce granitiche in decomposizione, le quali, durissime nello stato naturale, non sono poi suscettive di legarsi tra loro tosto che sono scavate o polverizzate per forza del lavoro, o per l'azione delle vicende atmosferiche. Tale natura di terreno che domina in generale pel tratto specialmente che sale dalla Sogargia a Lanusei, ha reso di gran lunga maggiore l'entità dei guasti prodotti dalle acque scorrenti pelle scarpe dei rilevati, nei quali avvennero dilamazioni, squarciature fortissime. Tanto questo però, quanto ogni altro guasto alle opere d'arte non sarebbe per riuscire gravissimo, qualora non si avesse a lamentare la rovina dei due ponticelli, l'uno sul torrente Bauuxi, l'altro sul Coxinias, quello di 8 metri di luce, questo di 6 soltanto.

« La spalla destra dell'uno e dell'altro edificio fu rovinata dalle acque, traendo nella caduta il volto in pietra, per lo che rimase interrotta la strada, e si sta ora nella necessità assoluta di ricostruire di bel nuovo tali opere importanti, delle quali non sarebbesi preveduta mai una così triste fine. I due torrentelli essendo non molto discosti dallo sbocco nel torrente di Tortoli, che li riceve, il loro fondo è costituito di grossi sassoloni, ed anzi la spalla sinistra del ponte sul Bauuxi è formata appunto da un enorme masso di pietra che sta alla radice del monte. Nello escavare pertanto le fondazioni si incontrarono a profondità assai ragguardevole (di metri 2 sott. le mazze) tali congerie di grossi macigni quasi tra loro legati, che mai più s'immaginava potere essere dalle acque trascinati e sconvolti. Siccome però la luce dell'uno e dell'altro ponte venne quasi intieramente acciecata, specialmente per le numerose piante d'ogni genere che furono trattenute dall'angustia del passaggio, ne avvenne tal pressione e tal forza di escavazione nella corrente a danno del fondo, che si

produssero gorgi fortissimi in tal misura, da sconvolgere la base sulla quale passavano i piedritti, che caddero intieramente, rimanendo in piedi i tratti dei muri di risvolto che servivano a sostenere il rilevato delle strade d'accesso. Le murature che sopravanzarono alla rovina mostrano come i cementi avessero fatta buonissima presa, e come le costruzioni fossero soddisfacenti, non potendosi dalle tracce e dagli indizi che si possono raccogliere sul sito trovare motivo per dubitare del buon esequimento dei lavori, e per ascrivere la rovina ad altra cagione che ad un evento straordinario ed a forza maggiore.

« Ed infatti domina nel paese l'idea d'un generale disastro, da cui furono colpite tutte le proprietà territoriali, scorgendosi in Tartolò, ove la copia strabocchevole delle acque menò maggiori stragi, deserti e derelitti i bei giardini d'agrumi e di aranci, che le acque straripate dal torrente devastarono con danno incalcolabile. All'impressione generale di sgomento prodotta da una piena così straordinaria, che a ricordo d'uomo, nè per tradizione avuta era mai accaduta, vuolsi attribuire il silenzio osservato, giacchè non sarebbero in altre occasioni mancate a cotesto Ministero le lagnanze e le accuse sulla condotta dei lavori, come se dovessero le rovine accadute imputarsi ad ignoranza o ad indolenza degli agenti del Governo.

« Quantunque difficili a risolvere, tuttavia non si trascurarono mezzi per apprezzare quant'è mestieri le eccezionali condizioni di luogo, e portando l'attenzione su ciò che riflette ai maggiori e più gravi danni quali sono la rovina dei due ponticelli suaccennati, non venne ommessa alcuna cura per ricercare in qual modo potessero essi venire convenientemente ristabiliti in modo da resistere ad una novella prova, quando sorgesse il caso che vi dovessero rimanere soggetti.

« Le esplorazioni pertanto sulla resistenza del fondo, le osservazioni per determinarne la luce, quale in una novella ricostruzione giova di adottare, e per la scelta delle forme delle dimensioni e delle forme che meglio corrispondono al doppio scopo della solidità e della economia, furono esaurite intieramente, ed io non lascerò questa sezione senza avere soddisfatto intieramente al debito che m'incumbe, onde offrire a cotesto Ministero un risultato compiuto delle ricerche operate, il quale possa servire per un giudizio tecnico definitivo.

« In quanto al ristabilimento delle parti di rilevato corrose ed alle opere di ristauo degli acquedotti, non ho esitato a prendere su di me la responsabilità dell'eseguimento, come cose che non ammettono dubbio di sorta. Per gli edifici maggiori però si sta preparando il progetto regolare, giacchè la gravità della spesa era tale a lasciarmi esitante nel prendere un partito assoluto, senza avere ottenuto il preventivo assenso della superiore amministrazione.

« Per il restauro dei rilevati, del rivestimento e degli acquedotti si tratta d'una spesa di circa lire 10 mila. Per i due ponti però, i quali nella prima costruzione portarono la spesa di lire 24 mila, si tratta d'incontrare un sacrificio maggiore, che potrà forse equivalere al costo della primitiva costruzione quando si debba, siccome sembra necessario, allargare la luce di sfogo, dando agli edifici una portata maggiore di quella che venne loro assegnata nella primitiva costruzione.

« Appena io sia giunto in Cagliari, darò al signor ministro ragguagli più acconci, che ora per la fretta non posso che informamente enunciare, onde non lasciare incertezza su quanto io mi stia operando. »