

TORNATA DEL 28 APRILE 1856

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE BON-COMPAGNI.

SOMMARIO. *Comunicazione del ministro degli affari esteri delle ratifiche scambiate a Parigi del trattato di pace colla Russia — Relazioni sui progetti di legge: per il riordinamento dell'amministrazione della pubblica istruzione; per disposizioni concernenti le segreterie delle Corti, dei tribunali, e delle giudicature; e per la riforma della tassa degl'interessi — Congedo — Invio di esemplari del trattato — Discussione del bilancio passivo dei lavori pubblici per l'anno 1857 — Approvazione delle categorie 1 e 2 — Proposizione del deputato Menabrea per aggiunta di due categorie per la stampa di lavori — Parole in appoggio dei deputati Buffa relatore, e Valerio, e spiegazioni del ministro dei lavori pubblici — Approvazione della proposta, e della categoria 3 — Parole del ministro suddetto, e dei deputati Valerio e Buffa — Approvazione delle categorie 4 e 5 — Sollecitazioni dei deputati Laurenti, e Valerio sulla categoria 6, Spese per le strade, e risposte del ministro, e del deputato Quaglia — Istanze dei deputati Chenal e Guillet sulle categorie 16, 41, e risposte del ministro — Approvazione delle categorie, dalla 16 alla 41, e sospensione di quelle concernenti le Poste — Sollecitazioni dei deputati Carour G., Sulis, Asproni, e Zurio sulle categorie 61 e 64, e risposte del ministro — Approvazione delle categorie dalla 61 alla 72 — Opposizioni del ministro alle riduzioni sulla categoria 73 — Osservazioni del relatore Buffa, e del deputato Sommeiller — Approvazione di quella categoria senza deduzione, e delle susseguenti.*

La seduta è aperta alle ore 4 1/2 pomeridiane.

SARACCO, segretario, legge il processo verbale dell'ultima tornata.

ANNUNZIO DELLE RATIFICHE DEL TRATTATO DI PACE COLLA RUSSIA.

PRESIDENTE. Il ministro degli affari esteri ha la parola.

CIBRARIO, ministro degli esteri. Ho l'onore di annunziare alla Camera che ieri nelle ore pomeridiane si sono scambiate a Parigi le ratifiche del trattato di pace, che già venne comunicato alla Camera dei deputati.

PRESIDENTE. La Camera dà atto al signor ministro degli esteri di questa comunicazione.

RELAZIONI SUI PROGETTI DI LEGGE: SULL'AMMINISTRAZIONE SUPERIORE DELLA PUBBLICA ISTRUZIONE; PER LA RIFORMA DELLA TASSA DEGL'INTERESSI; SULLE SEGRETERIE GIUDIZIARIE.

BUFFA, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge sull'amministrazione superiore dell'istruzione pubblica. (Vedi vol. *Documenti*, pagina 568.)

ASTENGO, relatore. Ho l'onore di presentare la relazione della Commissione sul progetto di legge sulle segreterie delle Corti, dei tribunali e delle giudicature. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 993.)

CAVOUR G., relatore. Ho l'onore di presentare la relazione della Commissione incaricata di esaminare il progetto

di legge per la riforma della tassa degl'interessi. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 22.)

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'approvazione del processo verbale della tornata precedente.

(È approvato.)

Il deputato Beldi, dovendo assentarsi per affari di famiglia, prega la Camera di accordargli un congedo di giorni venti.

(Il congedo è accordato.)

Il signor ministro degli affari esteri ha trasmesso alla Presidenza della Camera 200 copie del trattato di pace testè chiuso.

Queste sono state distribuite ieri a domicilio ai signori deputati.

DISCUSSIONE DEL BILANCIO DEI LAVORI PUBBLICI DELL'ANNO 1857.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno chiama la discussione del bilancio passivo del dicastero dei lavori pubblici per l'anno 1857. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 855.)

La discussione generale è aperta.

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

(La Camera passa alla discussione delle categorie.)

Amministrazione centrale. — Categoria 1. *Personale*, portata dal Ministero ed ammessa dalla Commissione nella somma di lire 246,664 54.

(È approvata.)

Categoria 2. *Materiali*, portata dal Ministero in lire 53,000 e ridotta dalla Commissione in sole lire 53,520.

(È approvata.)

MENABREA. Je crois devoir appeler l'attention de la Chambre sur une lacune qui, à mon avis, existe dans le budget des travaux publics; je veux parler de la publication des documents relatifs aux constructions des travaux qui s'exécutent dans notre pays.

Notre pays est riche en travaux remarquables qui ont été exécutés à différentes époques. Dans le siècle passé nous avons à admirer les beaux travaux faits sous le règne de Victor-Amédée et de Charles-Emmanuel. C'est à cette époque que se rapportent les plus grands travaux exécutés pour les canaux d'irrigation qui maintenant fécondent les plaines du Piémont.

Depuis la restauration, des constructions remarquables ont été également achevées ou entreprises. Ainsi c'est à cette époque que l'on a commencé l'endiguement de l'Isère, et que l'on a vu s'élever le magnifique pont sur la Doire, qui est un des plus beaux ornements de la ville de Turin.

C'est alors aussi que se sont exécutés les grands travaux qui ont embelli la ville de Gênes, en percant de nouvelles rues, en créant les magnifiques portiques qui contournent son port.

Mais c'est surtout depuis 1847 que ces travaux ont pris des développements remarquables. Depuis lors l'on a ouvert le chemin de fer qui va de Gênes à Turin, et d'Alexandrie au Lac Majeur, qui constitue l'artère à laquelle se rattachent les autres lignes, et dont l'ensemble assure la prospérité avenir de notre pays. Or, il est très important que les détails de ces travaux soient connus, afin que les ingénieurs, les administrateurs soient à même de puiser dans ces documents des enseignements dont le pays sera le premier à profiter.

Du reste, il y a là un devoir pour nous, utilité pour le pays, une question de gloire pour la nation et un acte de justice à rendre à ceux qui ont employé leur vie à l'exécution de ces travaux.

J'ai dit qu'il y avait devoir pour nous. L'art de l'ingénieur a besoin non-seulement du secours de la science et du raisonnement, mais surtout de l'expérience. Et cette expérience comment, peut-on l'acquérir, si ce n'est en publiant tous les documents, toutes les observations qui ont été recueillis pendant l'exécution des grands travaux? C'est de cette manière qu'un art qui a été dans les temps passés un privilège de quelques individus, de quelques corporations, est devenue une science générale et a pris des développements extraordinaires dans tous les pays civilisés. Nous voyons que dans tous les autres pays l'on fait de telles publications: on les fait en France, en Angleterre, en Allemagne: il est bien juste qu'à notre tour nous payons notre tribut à la science en faisant connaître aux autres nations ce qui se fait dans la nôtre. D'ailleurs, en cela il y a utilité pour nous; et en effet ainsi que je l'ai dit, l'art de l'ingénieur a besoin surtout du secours de l'expérience. Or, si nos ingénieurs n'ont pour guide que l'exemple de ce qui s'est fait dans d'autres pays, ils pourront, sans doute, y puiser des directions précieuses pour l'exécution des travaux qui leur sont confiés, mais cela ne suffit pas; il y a des connaissances pratiques locales, qui ont rapport aux matériaux, à la nature même du sol, que l'on ne peut acquérir que par l'examen et l'étude de travaux analogues exécutés dans le même pays. Ainsi il y aurait, dans la publication que je réclame, de nouveaux éléments pour l'instruction de nos ingénieurs, éléments qui tourneraient à l'avantage même de l'économie; car ils éviteraient des expériences,

des essais, qui sont toujours payés chèrement par ceux aux dépens de qui ils se font.

J'ai dit qu'il y avait là un élément de gloire pour la nation. Certainement, il n'y a aucun indice plus certain du degré de civilisation d'un pays, que la grandeur et l'importance des constructions qui s'y exécutent.

Je crois que notre pays est assez riche sous ce rapport, surtout après tous les efforts qui ont été faits dans ces derniers temps, pour montrer avec honneur aux autres nations ce qu'il a été capable de créer tant de nos jours que par le passé.

J'ai dit également que la publication dont il s'agit sera un acte de justice envers nos ingénieurs. La science de l'ingénieur exige des études longues et multiples. Or nous voyons que dans notre pays les ingénieurs qui ont dirigé de grands travaux se sont, en général, contentés de la gloire de servir leur pays et de remplir modestement leur devoir. Peu d'entre eux, après une vie laborieuse, sont arrivés à une fortune au-dessus de la médiocrité.

Mais il y a une chose qui peut les récompenser d'avoir consacré leur vie à de pénibles travaux; c'est de savoir que ces travaux ne resteront pas inconnus et que les noms de leurs auteurs ne seront pas effacés par l'oubli. Ces publications que je demande seraient donc une récompense et un puissant moyen d'émulation. Elles devraient, à mon avis, se faire d'une manière constante et à mesure que les documents qu'elles doivent embrasser, seraient réunis et coordonnés.

Dans ce but, à l'instar de ce qui a lieu dans beaucoup d'autres nations, une somme devrait être portée au budget ordinaire pour couvrir les dépenses de ces publications. C'est pourquoi je propose, après la catégorie 2, de porter une somme de 5000 francs sur le budget ordinaire: *per la pubblicazione dei documenti relativi ai lavori pubblici*.

Je crois que cette somme sera suffisante pour les publications ordinaires, mais je pense qu'il est également essentiel qu'on fasse une dépense extraordinaire pour la publication de tout ce qui a rapport aux magnifiques travaux de notre chemin de fer.

Nous avons d'autant plus raison d'être fiers de ces travaux qu'ils ont été exécutés pendant les péripéties de la guerre, au milieu des agitations politiques et des désastres qui menaçaient l'Europe entière. Un pays qui fait de telles choses et dans de telles circonstances, a, certes, des éléments de force et de vie. D'ailleurs, sous le rapport de l'art, le chemin de fer de Gênes à Turin est un des plus grandioses monuments de ce genre qui existent.

Là se sont rencontrées toutes les difficultés de l'art, tant sous le rapport de la construction que sous celui de la locomotion; et, nous pouvons le dire, les ingénieurs de notre pays ont surmonté des difficultés devant lesquelles ailleurs on avait reculé. Je crois donc qu'il est de notre intérêt que cela soit connu des autres nations.

Je connais quelques publications dans lesquelles il en est parlé; mais on n'y donne qu'une idée incomplète de ce que nous avons fait. Je crois que notre nation aura tout à gagner à ce que ces travaux soient mieux connus; et certainement, je suis persuadé qu'une telle publication ne manquera pas de produire une sensation et augmentera l'idée favorable que, sous d'autres rapports, notre pays s'est déjà acquise, surtout par la valeur de notre armée.

C'est pourquoi je suis d'avis qu'il serait également convenable d'ailleurs au ministre des travaux publics une somme, que je ne saurais pas encore fixer dès à présent, pour publier tous les documents relatifs à la construction de nos chemins de fer; mais, pour l'exercice de 1857, on pourrait commen-

cer à porter 5000 francs au budget des dépenses extraordinaires pour commencer la publication dont il s'agit.

Du reste, messieurs, ce que j'ai dit relativement aux travaux publics, devrait également s'étendre aux autres travaux des différentes administrations.

Chaque jour le Ministère demande à des personnes qui dépendent de lui, ou même à des citoyens qui veulent bien se prêter à des études utiles au pays, des ouvrages, des recherches qui ont une grande importance. Eh bien, malheureusement ces recherches ne sont que trop souvent d'aucune utilité, parce qu'arrivées au Ministère, elles s'oublient, et restent enfouies dans les cartons.

C'est pourquoi je pense qu'il sera extrêmement important que le Gouvernement entreprenne aussi une série de publications qui soient les annales de tout ce qui est relatif à l'administration publique, et dans lesquelles soient consignés tous les travaux de cette nature, qui peuvent avoir des rapports aux diverses branches des services de l'Etat.

Ce serait, pour ainsi dire, un répertoire général dans lequel l'on verrait toutes les études entreprises par l'ordre du Gouvernement, et qui jetterait du jour sur un grand nombre de questions. Car, messieurs, il ne faut pas nous le dissimuler: nous sommes souvent obligés de divaguer dans de longues discussions qui font perdre beaucoup de temps, et cela parce que nous manquons des documents qui pourraient nous éclairer.

Un grand nombre de ces documents existent sans doute dans les archives des Ministères; mais ils sont inconnus. C'est pourquoi je voudrais que le Gouvernement, qui est constitutionnel et qui, par conséquent, est un Gouvernement de publicité, entrât dans cette voie et nous fit connaître les travaux de quelque importance qui ont été ordonnés par lui. On rendra ainsi un service au pays et, en vue de cette publicité, les personnes qui font ces travaux et qui sauront qu'ils seront livrés à la critique du public, mettront beaucoup de soin à les exécuter, et ce sera en même temps une récompense pour ceux qui les auront faits avec conscience et talent. Mais je me borne à former ce vœu général, et je me restreindrai à proposer à la Chambre de porter une somme annuelle de 5000 francs au budget ordinaire des travaux publics pour la publication des documents relatifs aux travaux publics de l'Etat, et en même temps de porter au budget des dépenses extraordinaires une somme de 5000 francs pour commencer la publication de toutes les documents qui se rapportent à nos chemins de fer.

PRESIDENTE. Il relatore ha facoltà di parlare.

BUFFA, relatore. Non parlerò a nome della Commissione, che in questo momento, come vede la Camera, è tutta concentrata in me (*Il banco della Commissione è vuoto*), ma parlerò a nome mio proprio.

Io appoggio con tutte le mie forze la proposta dell'onorevole Menabrea: credo che da essa debba risultare molto utile al progresso delle costruzioni pubbliche nel nostro paese, e soprattutto molto onore al corpo dei nostri ingegneri.

PALEOCAPA ministro dei lavori pubblici. Io certo non sarò quegli che venga ad opporsi alla proposizione del deputato Menabrea; anzi deploro che questo sistema non sia stato da lungo tempo introdotto; ma per metterlo in pratica con sicurezza d'effetto, è necessario avere un ordinamento di servizio, che non si ha finora, cioè un servizio centrale d'arte.

Noi abbiamo degl'ispettori i quali costituiscono un congresso permanente; questo dà voti sulle relazioni fatte dagli ispettori stessi al congresso, ed esamina i progetti, i quali,

se hanno bisogno di rettificazioni e nuovi studi, passano negli uffici provinciali. Finalmente il progetto si compie e si eseguisce, e tanto i disegni, quanto le relazioni, che vi si riferiscono, restano nella maggior parte disperse nelle provincie; e quando pure restino nei cartoni del Ministero rimangono presso un ufficio semplicemente amministrativo, che non ha elemento per metterli in ordine, e mantenere un sistema di relazione fra l'opera eseguita e i documenti depositati, che possa quandochessia assicurare una giusta ed esatta pubblicazione.

Io ho cercato di rimediarvi in parte anche in questo bilancio, domandando una somma molto modesta per organizzare almeno un archivio dei tipi. Quando abbia organizzato questo archivio, riconoscendo le opere che, venute a compimento, somministrano i documenti necessari per fare un'esatta pubblicazione, io proporrò lo stanziamento dei fondi necessari per dar compimento a questa eccellente misura.

Dirò anzi che fin d'ora sto occupandomi di far eseguire una livellazione generale di tutte le nostre strade ferrate, le quali appunto per quella mancanza d'insieme, che deriva dal non avere nessun ufficio centrale di arte, hanno subito localmente delle modificazioni, che rendono difficile coordinarle in un piano solo. Io adunque faccio ora eseguire una livellazione generale; in base di questa livellazione generale per riordinare tutto il sistema delle opere eseguite, o raccogliendo tutti i dettagli dei progetti, mi propongo, quando sia la cosa venuta a sufficiente maturità, di domandare i fondi necessari per una pubblicazione.

Quanto poi a pubblicare le opere che sono state eseguite in lontane epoche, l'onorevole Menabrea riconoscerà meglio di me quanto dovrebbe essere imperfetta e faticosa l'opera di dar sesto a questo progetto; perchè, come ho detto, quando si lascia trascorrere un lungo spazio di tempo, non si hanno più quegli elementi sicuri, nè si possono conoscere precisamente quelle modificazioni, che nel corso delle opere stesse sono state introdotte. Per ben fare questa cosa, è necessario che sia predisposta la pubblicazione dell'opera, e che in conseguenza, nell'atto stesso che si studia il progetto, sia tenuto esatto conto di tutte le modificazioni introdotte, non solamente in relazione alle variazioni che possono essere succedute nelle spese, e quindi alla possibilità di fare un esatto conto finale, ma anche colla vista di farne poi un'applicazione: cosa che veramente non è stata fatta qui, e cosa che io cercherò intanto di promuovere, rispetto alla generalità delle opere relative alle strade ferrate.

PRESIDENTE. Il deputato Valerio ha la parola.

VALERIO. Quando si tratta del progresso della scienza e dell'onore del paese, in questa Camera non vi è, nè vi deve essere, dissidio; ed è per ciò che io mi associo, con tutta l'anima, alla proposta fatta dall'onorevole Menabrea.

Se il signor ministro reputa di non dover accettare, per quest'anno, l'aumento proposto dal deputato Menabrea, e stima essere miglior consiglio di preparare prima il terreno, onde questo lavoro possa essere compiuto, aspetterò a dare il mio voto a quest'aumento di somma quando egli intenderà di proporlo. Intanto insisto, per quanto sta in me, affinché questi preparativi si facciano, e l'opera, a cui si allude, si compia.

Io credo, se ho ben capito il discorso dell'onorevole Menabrea, che egli non intenda già che la pubblicazione si estenda fino alle opere antiche. Egli, mi pare, non accennava alle opere antiche, se non per dimostrare che la scienza dell'ingegnere non è nata ieri nel nostro paese, ma che gl'ingegneri di questa terra furono sempre distinti per scienza teorica

e per scienza pratica. Ma non mi pare che egli si facesse a domandare che si pubblicassero anche gli studi sui lavori operati nei secoli passati, e che restringesse la sua domanda a che si pubblicassero i documenti relativi ai lavori che vennero compiuti nei tempi in cui viviamo. Ad ogni modo, io desidero che il voto emesso dall'onorevole Menabrea, ottenga adempimento, e per parte mia sarò sempre disposto ad appoggiarlo.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Come dissi, io sono dispostissimo, ed ho già in parte, ma con molta moderazione, avviato questi lavori. È certo che, se mi venissero forniti mezzi maggiori, io potrei darvi uno sviluppo maggiore. Ma, come osserverò nella categoria del personale delle strade ferrate, bisogna anzitutto non restringere eccessivamente tutto ad un tratto questo personale, perchè la prima base è di avere un personale capace.

Ora, se prima che abbiano cessato i lavori, noi tutto ad un tratto andiamo licenziando, o mettendo in aspettativa questo personale, senza mantenere nemmeno quella piccola parte, che sarebbe necessaria per questi studi, certamente non riusciremo a compierli, perchè chi può compierli accuratamente ed esattamente sono quelli stessi che hanno fatto i progetti ed eseguiti i lavori, e che ora, essendo compiute le strade, cesserebbero dall'appartenere al servizio attivo.

Io quindi, quando saremo a quella categoria, domanderò per prima cosa, che mi sia lasciato un fondo alquanto più abbondante per poter mantenere una piccola parte di questo personale, ed applicarlo a questi studi di tavola, benchè gli studi attivi di esecuzione siano già compiuti.

MENABREA. J'étais entièrement convaincu qu'en faisant une proposition qui touche à l'honneur et à l'intérêt du pays, elle serait également accueillie d'une manière favorable de tous les côtés de la Chambre, quels que fussent les bancs d'où partait cette proposition.

Je remercie l'honorable député Buffa et l'honorable député Valerio de l'appui qu'ils ont bien voulu donner à ma proposition.

Je pense également, d'après les paroles qu'a prononcées monsieur le ministre des travaux publics, qu'il ne veut pas s'opposer à l'allocation que j'ai proposée et qu'elle rentre, au contraire, dans ses vues.

Certainement je n'ai jamais mis en doute la pensée de monsieur le ministre, et je suis persuadé qu'il déplore autant que moi la lacune qui existe encore dans cette partie des services publics.

Je vois avec plaisir que déjà, même avant que je prisse l'initiative de cette question devant la Chambre, il s'occupait de réunir les éléments de la publication dont il s'agit.

Les deux sommes de 5000 francs, dont j'ai demandé l'allocation, ne sont pas pour cette année, mais pour l'exercice de 1857. D'ici là M. le ministre étudiera la manière de les employer utilement, et si, pour cela, il a besoin d'une augmentation de personnel, je suis persuadé que la Chambre, conséquente avec elle-même, ne le lui refusera pas.

BUFFA, relatore. Prima di tutto debbo scusare la Commissione di un appunto, almeno di una specie di appunto fatto dal signor ministro per la diminuzione recata nel personale del Genio civile delle strade ferrate.

Il signor ministro si ricorderà che questa restrizione si è fatta d'accordo con esso, e dietro le considerazioni da lui stesso messe innanzi; nè la Commissione ha spinto le cose più in là di quanto si era col ministro stesso convenuto.

Quanto alla proposta del deputato Menabrea, senza dubbio essa è un complemento naturale di quello che ha proposto il

signor ministro medesimo colla nuova categoria dell'archivio tecnico; cioè è il modo di trarre un vantaggio pubblico da questo nuovo istituto.

D'altra parte, non credo che sarebbe opportuno respingere pel bilancio del 1857 l'aggiunta di lire 5 mila proposta dall'onorevole Menabrea.

Abbiamo sentito testè dal signor ministro che i documenti, gli studi, i disegni si trovano sparsi qua e là in tutte le provincie, e ci vogliono spese onde poterli radunare: ebbene queste 5 mila lire serviranno per queste spese. Se il signor ministro potrà mettermi mano sin da quest'anno, tanto meglio: se non potrà, avrà intanto procacciato con questa tenue somma i mezzi per mettermi mano l'anno appresso.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io non ho fatto appunto alla Commissione; ho detto solo che, restringendo il personale al numero strettamente necessario per i lavori in corso, mi si viene a togliere modo di avere un personale sufficiente per attendere a questi studi. La Commissione che cosa ha fatto? Ha detto: ma il personale, di cui avete attualmente bisogno, che cosa è? Quel personale, che resterà impiegato sulla linea che cosa è?

Io ho rappresentato quello e questo personale, e questo personale era possibile che subisse quel restringimento; ma, lo ripeto, quando dalla Camera vedo adottato un avviamento di pubblicazione, del quale mi sono mostrato io stesso desideroso, invocando dalla Camera che mi dia i mezzi di cominciare dal principio, che è di ordinare questi disegni, questo fatto prova che ciò era pure nei miei voti.

Io dunque domanderò, quando venga la discussione delle relative categorie, che si consenta ad un moderato aumento nel personale del genio civile, addetto alle strade ferrate, per conservare due ingegneri, i quali, in luogo di essere messi in aspettativa, possono essere impiegati in questo lavoro; ed allora l'opera procederà più attivamente, perchè a misura che nell'archivio centrale si andranno ordinando i disegni, questi ingegneri potranno anche prestare il loro concorso a fare preparare le descrizioni, ed a mettere in ordine tutto quanto esige un lavoro che deve rendersi pubblico colla stampa.

BUFFA, relatore. Prego la Camera di perdonarmi se prendo ancora la parola una volta nella presente questione.

Il signor ministro vorrebbe fare che si lasciasse alquanto più numeroso il personale per la costruzione delle strade ferrate, e ciò per giovarsene nella pubblicazione proposta dall'onorevole Menabrea.

A me pare che non sia il caso di ammettere la domanda che il signor ministro vorrebbe fare, di giovare di una parte di quel personale per applicarla a questa pubblicazione.

Come mai si potrebbe lasciare nella categoria del personale per le strade ferrate degli ingegneri i quali non servono alla costruzione delle strade ferrate? Sarebbe lo stesso che concedere degli impiegati e delle spese per un oggetto al quale non debbano essere applicate. Bensì il signor ministro potrebbe servirsi di quegli stessi ingegneri che avrebbe dovuto licenziare dal servizio delle strade ferrate, per provvedere a queste pubblicazioni, ma togliendoli dalla categoria delle strade ferrate a cui non debbono più servire, e invece applicandoli a questa nuova categoria. Gli studi che si dovrebbero pubblicare non si riferiscono unicamente alle strade ferrate, ma a tutte le costruzioni pubbliche che si sono fatte o si vanno facendo nel nostro paese.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Debbo ancora dare qualche nuova spiegazione.

Veggio benissimo che si tratta della pubblicazione di tutte le costruzioni che si possono fare nel nostro paese, ma ho

detto che la prima pubblicazione a farsi sarebbe quella stessa che invoca il deputato Menabrea, riguardante cioè le opere delle strade ferrate, che sono certamente le più importanti, quelle che fanno più onore al paese. Diffatti non v'è paese, in cui si faccia una separazione fra gl'ingegneri che sono addetti alle ferrovie, e quelli destinati ad altre costruzioni. Dovrei forse cominciare a licenziare questi impiegati già regolarmente nominati, per riprenderli poi, e destinarli ad un servizio, che ha molta analogia con quello che ora prestano? Credo che non convenga fare una tale separazione, e che questa sia piuttosto questione di parole che altro.

Mi pare che sarebbe più ovvio e più semplice lasciare questi ingegneri nell'attuale loro posizione, ed affidare ad essi senz'altro la pubblicazione di cui si tratta.

MENABREA. Je fais remarquer à monsieur le ministre que j'ai présenté deux propositions: une de porter cinq mille francs aux dépenses ordinaires du budget des travaux publics, pour la publication annuelle des documents relatifs aux travaux exécutés dans le pays; l'autre de porter aux dépenses extraordinaires une somme également de 5 mille francs appliquée d'une manière spéciale pour commencer la publication des documents relatifs à nos chemins de fer. Ces deux propositions comprennent donc une somme totale de 10 mille francs.

Quant à la catégorie dans laquelle on devrait placer le personnel à qui doivent être confiées ces publications, je crois que, pour mettre d'accord tout le monde, on pourrait prendre la 4^e relative au personnel du Génie civil.

PRESIDENTE. Metto dunque ai voti la prima proposta fatta dal deputato Menabrea, cioè di una nuova categoria intitolata: *Pubblicazione dei documenti relativi ai lavori pubblici dello Stato*, per cui s'iscriverebbe la somma di lire 5000 alla categoria 2 bis.

(È approvata.)

Il deputato Menabrea faceva ancora la proposta di un'altra categoria, col titolo: *Pubblicazione dei documenti relativi alle strade ferrate*, per la quale si stanzierebbe pure la somma di lire 5000, e questa sarebbe portata al bilancio straordinario. Siccome però se n'è discusso finora, parmi che la Camera potrebbe in questo momento deliberare sulla medesima.

La pongo ai voti.

(È approvata.)

Assegnamenti d'aspettativa. — Categoria 3. *Assegnamenti d'aspettativa e provvisori*, proposta dal Ministero e dalla Commissione in lire 23,810 50.

(È approvata.)

Lavori pubblici. — *Real corpo del Genio civile, porti, miniere e cave.* — Categoria 4. *Personale*, proposta dal Ministero e dalla Commissione in lire 520,880.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Qui si tratterebbe di vedere se si vuol ammettere quest'aumento di personale, e non fare una così grave diminuzione nel personale delle strade ferrate.

Il personale delle strade ferrate, restringendosi al più stretto bisogno del momento, è stato ridotto a 15 mila lire da 20 mila che ha domandato il Ministero.

Io sono indifferente; non domando se non che questo personale sia mantenuto in una categoria, che mostri che faccia parte del corpo del Genio; monta poi allo stesso che si voglia assegnare ciò in questa od in quella categoria.

Se la Camera vuole aumentare un 5 mila lire, che basterebbero per lo stipendio a due ingegneri, che assistessero a quest'opera di pubblicazione, si potrebbe qui aggiungere

quest'aumento e lasciare allora la diminuzione fatta alla categoria del personale delle strade ferrate.

VALERIO. Noi abbiamo già votato 10 mila lire per queste pubblicazioni indeterminate e di cui manca il piano; 5 mila per una pubblicazione, e 5 mila per un'altra. Venire ora a votare ancora 5 mila lire e col solo scopo di dare principio a quest'opera, mi pare sia atto un po' corrivo. Quando il signor ministro ci presenterà un piano del modo in cui intende procedere in questi lavori, allora certamente la Camera, coerente a se medesima, voterà ancora quelle altre spese che le risulteranno necessarie.

Ma intanto il signor ministro ha già 10 mila lire per quest'opera, e non è stabilito che da queste non ne possa prelevare una parte per adoperarla anche per il personale che crederà di dover impiegare. Venire ora ad aggiungere un'altra spesa di 5 mila lire, senza avere ancora un programma, direi, del modo con cui quest'opera verrà eseguita, mi pare che sarebbe precipitoso.

Ond'io proporrei che per ora ci attenissimo a questo assegnamento di 10 mila lire, aspettando che il ministro ci abbia presentato un piano del modo in cui intenda eseguire il pensiero esternato dalla Camera.

BUFFA, relatore. Credo anch'io che non sarebbe necessario di fissare subito una somma precisa; tanto più che sarebbe difficile conoscere se basti o sia soverchia. Abbiamo un personale discretamente numeroso nel corpo reale del Genio civile: per esso sono portate in bilancio lire 520,880. Può essere che il signor ministro facendo eseguire i lavori preparatorii per le pubblicazioni, trovi che questo personale basta, applicandovi qualcheduno degli ingegneri che già vi sono, il quale non avesse sufficiente lavoro dal proprio ufficio. Così per avventura si potrebbe fare un risparmio; ed ogni risparmio nelle nostre circostanze è un gran bene. Se invece il signor ministro troverà assolutamente necessario l'accrescere qualche impiegato, lo proporrà alla Camera, e vedendo allora quale sia il lavoro da farsi, essa potrà giudicare così del bisogno di ammettere la spesa, come della somma da assegnarvi.

PRESIDENTE. Il signor ministro insiste nella sua domanda?

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. No; anzi confesso che non aveva bene inteso che si fossero assegnate 10 mila lire per quest'oggetto: la mia intenzione era di chiedere 5000 lire per i lavori materiali, cioè per nuovi studi, nuovi disegni, ecc. e 5000 per il personale. Poichè si assegnarono 10,000 lire complessivamente per le spese di questa pubblicazione, io procurerò di supplire con esse.

Noto però che, trattandosi di pubblicare piani di opere con disegni di dettaglio, con incisioni, con descrizioni, sarà necessaria una somma alquanto rilevante; ma in tal caso chiederò alla Camera un supplemento di assegno.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la categoria 4 in 520,880 lire.

(È approvata.)

Categoria 5. *Spese diverse.* Il Ministero e la Commissione propongono lire 41,900.

(È approvata.)

Acque, ponti e strade. — Categoria 6. *Spese di annua manutenzione.* Il Ministero e la Commissione propongono lire 1,465,095 62.

La parola spetta al deputato Laurenti.

LAURENTI-ROBAUDI. Nel bilancio del 1856, io trovo un assegno per le spese straordinarie sulla strada da Torino a Nizza, ed è per la costruzione di un ponticello presso Cuneo: nel bilancio attuale non trovo alcun assegno, quasi ch'è quella

strada fosse in uno stato di perfetto mantenimento, mentre è tutto il contrario.

Io non susciterò qui la questione della strada ferrata per unire Nizza a Torino, e ne avrei buon diritto, perchè le comunicazioni tra il Nizzardo ed il Piemonte sono in uno stato sì deplorabile e pericoloso, in proporzione di quelle che essa ha colla vicina Francia, che si crederebbe piuttosto essere Nizza una provincia francese che non unita allo Stato sardo.

Mi sia dunque permesso di domandare alla Camera e al signor ministro di voler prendere in seria considerazione, e fare qualche sforzo per agevolare, facilitare queste comunicazioni.

La strada del colle di Tenda, particolarmente dalla parte del sud, è in uno stato impossibile a descriversi: essa è pericolosa nell'estate, ed impraticabile nell'inverno. In quella parte la strada ha in diversi punti un pendio del 14 per cento.

A me pare, che se si studiasse quella strada sul luogo si potrebbe con facilità, dandole un maggiore sviluppo, diminuire queste chine, renderla più accessibile in ogni stagione, meno pericolosa sempre.

Avvi un'altra cosa ancora. In questa parte della strada, tre o quattro dei così detti *tournants* minacciano rovina per lo spazio di 500 metri. Se accadesse questa disgrazia, questa strada non potrebbe essere ricostrutta senza spese ingentissime; ed intanto la provincia di Nizza si troverebbe separata dal Piemonte per mesi, e forse per anni.

Finora in questa Camera si è sempre presentata Nizza come terza città dello Stato, come città importante e fiorente, nella quale affluisce numeroso concorso di forestieri, ricca dei propri suoi abitanti, e che so io. Signori, se tale è la condizione di questa città, se tale volete considerarla, perchè rifiutate di accondiscendere alle domande indirizzatevi dall'onorevole mio collega?

Io non saprei perchè vorrete lasciare sì difficile la comunicazione tra voi ed essa.

I corrieri che partono da Torino per andare a Nizza impiegano 24, 26, 30 ore, sovente più, mai meno, e ciò per percorrere 180 chilometri circa, di cui una metà in strada ferrata.

Io dunque proporrei che si aprisse una comunicazione fra la provincia di Nizza ed il Piemonte per mezzo di un traforo del colle di Tenda. Se il signor ministro trova un altro traforo meno costoso, io vi acconsento, purchè si ottenga questa comunicazione sicura tra la provincia di Nizza ed il Piemonte.

Il Governo spende attualmente molte somme per la strada esistente; fabbricò case di ricovero utilissime ai viaggiatori, tiene numerosi, così detti *colanti*, operai pel servizio di quel pericoloso passaggio, e, se si facesse una comunicazione più facile col traforo del colle di Tenda, o, se si vuol meglio, di quell'altra parte che si crederà più agevole, si ritroverebbe economia coll'andar degli anni. Io pertanto raccomando al signor ministro di prendere in serio esame le condizioni di quella strada e vedere se non sarebbe il caso di agevolare queste comunicazioni, e soddisfare così ai giusti richiami di quella provincia.

PRESIDENTE. Il deputato Valerio ha facoltà di parlare.

VALERIO. Io ho domandato la parola sull'enunciazione generale di questa categoria, non per occuparmi di una strada sola, ma di tutte quelle dello Stato, tranne le strade ferrate. Lo stato in cui sono le nostre strade ordinarie è diventato intollerabile, ed è necessario che il Ministero vi pensi, e che la Camera vi provveda. Questo non può più durare lungamente così. Chiunque abbia dovuto percorrere una parte del nostro paese nello scorso inverno, ha potuto scorgere a che punto siano giunte le cose.

Mentre il paese destina ad alcune provincie, per dotarle di vie ferrate, somme egregie, e quindi accresce le imposte di tutti, è in dovere di far sì che tutti i cittadini, a qualunque parte dello Stato appartengano, trovino le loro vie di comunicazione aperte, onde possano continuare i loro affari, quegli affari che solo possono metterli in condizione di pagare le sempre crescenti imposte. Il male è ormai giunto a tal punto che è necessario un rimedio radicale, e questo rimedio radicale io lo invoco dal signor ministro. Faccia egli procedere ad una inchiesta sullo stato in cui sono le strade, destini ispettori straordinari ad esaminare le condizioni, e potrà facilmente riconoscere che il male è così grande, che è indispensabile il porvi riparo.

Io non sono ingegnere, ma avendo percorso una delle strade del nostro Stato, ho visto farsi una operazione la quale mi ha grandemente scandalizzato. Ho veduto su di una strada posta in mezzo a due torrenti ricchissimi di pietre, rompersi ad una grande profondità una parte della strada per estrarne quei sassi che erano stati messi a fondamento della strada, e di quei frantumi coprìne la strada medesima.

Ora, io domando se questa sia operazione che si possa da un buon cittadino vedere di sangue freddo! Io ho detto che questa strada si trovava collocata in mezzo a due torrenti, torrenti che pur troppo trascinano in abbondanza pietre nelle nostre campagne, eppure ho veduto distruggersi metà della strada per trarne fuori pietre che si potevano facilmente estrarre da quelli.

Quella parte della strada donde vennero tolte quelle pietre che formavano la sua base, e per cui, anche quando si trovava un po' malconcia, era tuttavia solida e si poteva percorrere, divenne nell'inverno affatto impraticabile. Ed io non veggio lontano il tempo in cui si dovranno spendere cospicue somme di danaro per rifare quello che fu improvvidamente distrutto; poichè quelle terre sono paludose, e le strade a cui non si faccia artificialmente un fondo solido, presto divengono impraticabili.

Io quindi, senza proporre veruna nuova categoria, e nemmeno veruna mutazione di cifra, certo d'interpretare il voto della massima parte delle nostre popolazioni, perchè questi mali sono generali, come sono generali le lagnanze, domando che il signor ministro voglia preoccuparsi seriamente di questo stato di cose, e cerchi di stornare alquanto la sua attenzione dalle vie ferrate per consacrarla anche alle più umili strade ordinarie, le quali formano ancora la massima parte dei mezzi di comunicazione del nostro paese, e far sì che coloro che pagano le imposte non abbiano a perdere i mezzi più indispensabili di poter attendere ai loro affari, onde traggono i loro mezzi di sussistenza, ed abbiano quel che è loro dovuto e che scontano assoggettandosi ai tanti pesi di ogni genere.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Osserverò anzitutto all'onorevole deputato di Nizza signor Robaudi su quanto egli dice che, veduta la facilità delle comunicazioni colla Francia, e vedute le difficoltà delle comunicazioni con Torino e le altre provincie dello Stato, si crederebbe che fosse piuttosto provincia appartenente alla Francia che non allo Stato Sardo.

Ma Nizza è separata dalla Francia dalla valle piana del Varo, ed è separata dal Piemonte da una delle più alte catene degli Appennini; dunque è giocoforza che quelle facilità che si offrono per andare in Francia, non ce le possa offrire il difficile passaggio del colle di Tenda.

Le difficoltà del passaggio del colle di Tenda sono da lunghissimo tempo conosciute, e sono sempre state gravissime, e credo poter asserire non istare nel vero il dire, che quel

passaggio sia in oggi deteriorato: credo anzi che sia molto migliorato; ma notevolmente migliorato non vuol dire che sia ridotto a un passaggio facile. Tutti sanno l'estrema ertezza del colle di Tenda; nè per istudi che siensi fatti, è stato mai possibile d'immaginare un piano sicuro da ridurre la discesa ad una dolce pendenza. L'unico sistema, l'unica opera che poteva condurre a questo risultamento, era la perforazione di una galleria. Io l'ho proposta altra volta alla Camera; ma questa non credette di dover aggravare l'erario di una spesa così ingente. Quest'opera d'altronde non sarebbe stata sufficiente, perchè sarebbe stato necessario passare sul pendio meridionale del colle di Tenda, ed entrare nella valle della Roia, nella quale si può avere un passaggio continuo sino alla marina.

Questo studio è stato fatto; abbiamo un progetto per fare la nuova strada nella Valle della Roia, ma tutte queste sono opere grandiose che importano milioni, e non parve che, nello stato attuale delle finanze, si possa sperare che, fatta questa proposizione al Parlamento, essa sia accolta favorevolmente, perchè, come dico, siamo aggravati di tante altre spese, che bisogna limitarsi a quelle che sono di più urgente necessità.

Il passaggio d'altronde dal Piemonte a Nizza sarà certamente per alcune stagioni dell'anno molto difficile, ma dire che sia minacciata Nizza di una separazione dal Piemonte, credo che sia cosa esagerata, tanto più che, quando pel colle di Tenda non si possa passare, allungando alquanto il cammino si può discendere ad Oneglia, e per di là avviarsi a Nizza, come in alcuni casi per una caduta di neve straordinaria si è dovuto fare. Per altro osservo che anche quest'inverno il passaggio è sempre stato mantenuto, ed è già molto tempo che non succede nessuno di quegli eventi siasi, di cui egli ha fatto parola.

Credo adunque che per ora non sia il caso di occuparsi di questa comunicazione, e che, venuti tempi migliori, e provveduto alle più urgenti necessità, ed a quelle opere altresì che sono di più immediata utilità al paese, si potrà benissimo pensare anche a questa comunicazione nuovamente tracciata per rendere più facili le relazioni fra Nizza e Torino.

Quanto a ciò che ha detto l'onorevole deputato Valerio riguardo alle strade ordinarie, credo che vi sia alquanto d'esagerazione.

La prego di osservare che una delle cagioni per cui si rese più grave lo stato delle strade è l'accrescimento enorme del movimento che ebbe luogo principalmente nei dintorni di Torino. Prima che si avessero le ferrovie che ora hanno sollevato d'un grande carreggio le strade più difficili a mantenersi, le spese di manutenzione erano state in alcuni siti aumentate, ma non certamente in proporzione del movimento. Il Ministero si è occupato di riconoscere il movimento che ha luogo sui rami principali di strade che sboccano a Torino, e si è veduto che il movimento è così grande che forse ci sono poche località in altri paesi che abbiano un movimento così grande e così insistente. Attualmente una gran parte di queste strade sono sollevate dalle ferrovie, o sono affidate alle cure delle amministrazioni provinciali.

Quanto alle cose speciali di cui l'onorevole deputato ha fatto cenno, non so di quale strada egli intenda parlare.

VALERIO. Nel Canavese.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Non è una strada reale?

VALERIO. È la strada da Leyni ad Agliè.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. È una strada comunale.

VALERIO. È parte reale, parte provinciale.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Per quei lavori si sono pur fatte ispezioni dagl'ingegneri; ma può darsi che sia uno di quei casi in cui, secondo il sistema che si è trovato il migliore, si siano disposti dei grossi ciottoli, dei grossi sassi ad una piccola profondità sotto il suolo. Questo sistema è stato riconosciuto necessario non solo da noi, ma anche in tutta la Francia.

I grandi pavés che prima esistevano, e che sono stati conservati, e coperti di uno strato di ghiaia, sono poi stati distrutti; si sono rotti i sassi, e si sono ridotti in piccoli frammenti, i quali si sono lasciati sulle strade per fare la base. Ma fu riconosciuto fatale il conservare quei pavés, perchè il carreggio che ci passava sopra non faceva altro che distruggerlo in brevissimo tempo, e ridurlo a ghiaia, la quale, trovandosi schiacciata contro questa massa superiore, si convertiva facilmente in polvere.

E questi cambiamenti furono fatti generalmente dappertutto ove esistevano i pavés, in tutta la Lombardia, ed anche in Francia.

Quindi credo che quel lavoro, il quale l'onorevole Valerio giudicava così improvvido, sia dovuto all'applicazione di questo nuovo sistema.

VALERIO. Io ho chiesta la parola quando l'onorevole ministro accennava alla galleria che deve aprirsi nel colle di Tenda. Egli ha detto, che dopo aver proposto questo progetto, la Camera si era mostrata renitente.

Io ho per fermo all'incontro, che piuttosto siasi mostrato renitente il ministro stesso, perchè più volte sono sorti deputati a domandare la discussione di quel progetto, e nessun ministro sorse mai ad appoggiare una tal domanda.

Del resto, nel modo in cui sono distribuiti i nostri lavori, tutti sanno che il più delle volte gli ordini del giorno sono fatti dietro la richiesta dei signori ministri: ed è chiarissimo che, se essi avessero voluto promuovere l'apertura di quella galleria, quel progetto sarebbe stato discusso in seno del Parlamento.

Ma, dopo aver lanciato questo progetto di legge, non ne dissero più parola, e quel povero progetto rimase dimenticato, malgrado che alcuno dei deputati, nel cui novero mi trovo anch'io, perchè faceva parte della Commissione che lo aveva esaminato, abbiano promossa quell'opera con tutte le loro forze, ed abbiano fatto più volte insistenza perchè venisse posto all'ordine del giorno.

Ora, egli è evidente che il voler rimandare una più facile comunicazione del Piemonte colla contea di Nizza ai tempi floridi delle nostre finanze, è cosa troppo differita, e quindi troppo dolorosa.

A malgrado che lo stato delle finanze non sia troppo florido, noi abbiamo iscritte nel bilancio 600,000 lire all'anno per facilitare le nostre comunicazioni coll'America; quindi mi pare che si possa ora fare qualche cosa anche per facilitare le comunicazioni fra Nizza ed il centro dello Stato. Per conseguenza, io appoggerò ogni domanda la quale ci venga sporta affinché sieno rese più facili queste comunicazioni.

Egli è vero che da una parte vi è la strada ferrata che va a Genova, la quale verrebbe ad accorciare, sino ad un certo punto, la strada che conduce a Nizza, ma non è men vero che quella strada che da Nizza conduce a Genova, così spesso intersecata da fiumi, manca di ponti, e nelle frequenti piene...

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Non dissi questo: ho detto che in caso di un'assoluta impraticabilità del passaggio del Colle di Tenda, ciò che avviene molto raramente, perchè con ispesa assai rilevante si è mantenuto

anche in quest'anno costantemente il passaggio sul medesimo, in caso, dico, che sia impossibile tale passaggio, il corriere prende la strada di Oneglia.

VALERIO. E questa strada di Oneglia, che io conosco, non è molto comoda; vi mancano i mezzi di trasporto; non essendo molto praticata, ed inoltre lunga. Egli è evidente che una comunicazione facile e pronta tra la provincia di Cuneo e quella di Nizza tornerebbe di grande profitto alle due provincie, e quindi anche allo Stato; ed è quello che si domanda, perchè i prodotti di Nizza portati rapidamente a Cuneo, e quelli di Cuneo portati rapidamente a Nizza, troverebbero vicendevolmente un grande smercio.

Vengo ora alla questione generale delle strade. L'onorevole signor ministro ha detto che le mie lagnanze sono esagerate. Voglia consultare l'opinione del paese, il signor ministro; voglia interrogare i sindaci dei villaggi di campagna, dei paesi dove non vi sono strade ferrate, e vedrà che io sono temperatissimo; che le lagnanze sono ancora più gravi. Egli diceva che le strade hanno dovuto, pel passato, subire un trasporto straordinario pella costruzione delle strade ferrate; ma io risponderò che le strade le quali sono in peggiore stato sono appunto quelle che non hanno nulla a che fare colle strade ferrate, che non hanno subito verun aumento di trasporto, che è proprio per negligenza e per incapacità di coloro che vennero preposti a sorvegliarle che il loro deterioramento ebbe luogo.

Venendo al caso che io ho indicato, il signor ministro mi disse che quello che fu praticato nella strada da me accennata, fu praticato anche in Francia.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io non ho vista quella strada; lo suppongo.

VALERIO. Io l'ho vista: e posso dire al signor ministro che si scavarono i fossi profondi per andare a distruggere quel fondamento che era stato posto alla strada: che non si trattava mica d'uno strato di grosse pietre, il quale fosse quasi a fior di terra, giusta il sistema delle antiche vie francesi, ma era quello strato profondo fatto alle nostre strade, dietro il nostro antico sistema, secondo il quale noi avevamo il vantaggio che, quand'anche fossero mal tenute, tuttavia erano sempre praticabili. Invece adesso, quando viene un po' di pioggia, la strada si fa così molle, che le comunicazioni diventano impossibili in quelle parti di strade, ed io non posso credere che questo sistema possa essere giustamente applicato.

Prima di farne parola, dubitando delle mie cognizioni tecniche in proposito, ne richiesi alcuni degli ingegneri più distinti dello Stato, e ad una voce mi dissero che quel sistema era pessimo, e che fra qualche anno saremmo costretti a rifare quanto ora si distrugge; perchè, come dico, non si tratta di strade giusta il sistema francese, le quali avevano un vero selciato sulla strada con sopravi poca ghiaia; dietro il nostro antico sistema, si scavava un fosso profondo, dentro cui si faceva un selciato di grosse pietre, su queste si metteva terra alta diverse oncie, e sulla terra si gettava per ultimo la ghiaia; così la strada diventava carrozzabile in qualunque tempo. Ora distruggendo questo selciato, il terreno rimane molle, e siccome le strade non si mantengono come in Lombardia, succede che le comunicazioni sono diventate incomportabili. Io so di paesi, a cui una volta si giungeva in tre ore, ed ora se ne richiedono sei o sette.

Domando se questo stato di cose sia da tollerarsi. Per conseguenza prego il signor ministro di voler consacrare una parte del suo tempo e della sua esperienza a questa questione. Mandi degli ispettori, straordinari ad esaminare in che modo sono fatti i lavori, ed io sono persuaso che troverà un rime-

dio, e farà sì che le strade se non diventeranno ottime, almeno ritorneranno come erano pel passato, ed io mi contento.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Laurenti.

LAURENTI-ROBAUDI. Io voleva presentare alcune osservazioni in risposta al signor ministro, ma l'onorevole Valerio mi ha prevenuto, ed io ne lo ringrazio.

Proponendo il perforo del Colle di Tenda, io credei di farlo nel momento più favorevole per ottenere sicura riuscita.

La pace testè segnata; il ritorno delle truppe dalla Crimea, che sta effettuandosi, e il rinvio di gran parte dei soldati alle case loro, permetteranno un'economia su quel bilancio, ed io credo che il miglior impiego a darsi a questi fondi sia appunto l'applicarli in opere di pubblica utilità, fra cui non posso a meno di annoverare questo traforo.

Il signor ministro promette di fare qualche cosa per queste comunicazioni fra qualche anno; io vorrei che questo anno non fosse troppo lontano, perchè io non so se il signor ministro sia informato di quanto gli accennai dei 500 e più metri che minacciano rovina. Questa è incontrastabile verità, e quindi fra non molto ci troveremo forse esposti a una totale separazione di comunicazioni tra Nizza e il Piemonte. Perlochè rinnovo le preghiere che già feci.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Quaglia.

QUAGLIA. Ho domandato la parola per dare qualche spiegazione sul progetto di legge pel traforo del Colle di Tenda.

Nel 1851 essendo stato nominato relatore della Commissione che era incaricata di studiare quel progetto di legge, ne ho stesa relazione, ed ho conchiuso per la sua approvazione; ma essendo allora la Sessione della Camera verso il suo termine, quel progetto non ha potuto essere discusso. Nella nuova Sessione sembrava che le idee si fossero modificate riguardo all'utilità di questa strada, e ciò negli stessi deputati del contado di Nizza. Si erano fatti progetti di strade ferrate che si credevano possibili per congiungere il Piemonte col litorale verso Ventimiglia, ed altre per riunire Nizza alla provincia di Cuneo, per un'altra comunicazione più occidentale, se non erro, per la valle del Vesubia, per San Martino di Lantosca, che credevasi preferibile per molti riguardi. Si era nello stesso tempo stanziata la somma di lire 400,000 per migliorare le strade interne del contado Nizzardo, e si era ravvisato quell'altro passaggio per venire in Piemonte più utile e più comodo di quello del Colle di Tenda; poichè quest'ultimo avrebbe richiesto ingenti spese per le rapide salite e discese che nella valle del Roia conveniva superare. D'altronde, il progettato traforo del Colle di Tenda non avrebbe abbassato il passo, se ben mi ricordo, che di circa 200 metri, computati sull'altezza verticale di quella salita; e quella strada, sia attraverso il Colle di Tenda, sia nella valle suddetta verso Nizza, sarebbe stata sempre disastrosa per il carreggio, e per nulla paragonabile alle più dolci pendenze che a tempi attuali si fanno in qualsiasi nuova strada.

Il fatto quindi è che, sia il Ministero, sia la maggioranza della Commissione (di quattro contro tre) era ben disposto a sostenere e a riprendere il progetto di una tale opera, qualora gl'interessati di Nizza ne avessero con qualche parola dei loro rappresentanti riprodotta l'istanza, e dichiarato persistere nel ravvisare quell'opera un desiderio del loro paese; ma un tale appoggio essendo mancato, il Ministero e la Commissione non credettero dover riprodurre quel progetto. D'altronde, si considerò che il costo calcolato di oltre due milioni, era degno di tal considerazione per lo Stato, a non dovere insistere altrimenti.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la categoria sesta in lire 1,165,095 62.

(È approvata.)

Categoria 7. *Spese di miglioramento - Strada nazionale di Piacenza* proposta dal Ministero e dalla Commissione in lire 15,000.

(È approvata; e lo sono del pari, senza discussione, le seguenti sino alla 15 inclusivamente:)

Categoria 8. *Strada di Ginevra*, in lire 4200.

Categoria 9. *Strada di Levante*, in lire 19,000.

Categoria 10. *Strada da Cagliari a Porto Torres*, in lire 14,498 82.

Categoria 11. *Strada della Svizzera per Pallanza ed Intra*, in lire 5000.

Categoria 12. *Strada Vercellese per Borgosesia alla ferrovia dello Stato*, in lire 13,668.

Categoria 13. *Strada da Bonneville ad Annecy*, in lire 8400 90.

Categoria 14. *Strada da Acqui a Carcare*, in lire 4695.

Categoria 15. *Lavori idraulici*, in lire 5200.

Categoria 16. *Concorso dello Stato nei lavori stradati idraulici*, in lire 44,000.

CHENAL. Je prierais M. le ministre des travaux publics de vouloir bien nous donner quelques détails relativement à la catégorie 16. Comme ces détails ne sont pas mentionnés dans le rapport qui nous a été présenté, je lui serais très-reconnaissant d'y suppléer en nous donnant les éclaircissements qui nous manquent.

Je désirerais savoir si dans les 44,000 francs portés au budget, il y a quelque chose qui se rapporte au pont des Plagnes, commune de Passy, mandement de St-Gervais.

Monsieur le ministre serait-il assez bon pour me donner les explications que je sollicite?

Puisque cette catégorie se rapporte au diguement de l'Arve, il m'importerait d'en connaître les applications locales pour que je puisse faire quelques observations sur la manière dont seront employés ces 44,000 francs.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Il deputato Chenal sa che, relativamente all'arginamento dell'Arve, s'istituì una Commissione d'inchiesta per vedere come erano proceduti precedentemente i lavori, sia pella parte tecnica, che pella parte amministrativa. Questa Commissione adempie al suo mandato, ed il solo motivo per cui non ne ha presentato ancora il risultamento alla Camera, gli è che dagli studi di questa Commissione risulta evidentemente la necessità, onde togliere di mezzo tutte le incertezze, le recriminazioni che si sono fatte nel procedimento seguito finora, di attuare un piano generale di sistemazione per tutto il corso dell'Arve.

Il Ministero ha dato ordine di studiare questo progetto; avuto il progetto, egli intende di presentare una legge con cui siano sistemati definitivamente questi lavori, secondo il piano che spero, avrà l'adesione della Camera.

Questo piano comprende tutta la valle dell'Arve in quei punti che devono essere sistemati, abbraccia il generale sistema economico, non che la costituzione di un consorzio di cui farà parte lo Stato per quelle quote per cui egli fu già imposto anteriormente, e che sono state accordate negli scorsi esercizi.

Debbo però notare che tal lavoro non potè ancora essere ultimato, appunto perchè io non accettai proposizione alcuna che non si riferisse ai lavori urgenti, volendo che si compia tutto il progetto prima di presentarlo alla Camera, affinché non resti più appiglio a dubbi di sorta sul modo di procedere.

Se la Camera approverà il progetto sotto il rapporto si

tecnico che amministrativo, io spero che le cose saranno in breve condotte a termine con soddisfazione generale delle provincie. Siccome però varie piene successive avevano ridotte molte delle opere già esistenti in uno stato tale che, se non si veniva ad una pronta riparazione, si arrischiava di perdere anche una gran parte nei lavori fatti; così è stata stralciata dal progetto quella parte che si riferiva ai lavori assolutamente urgenti; ed avuto riguardo che, tra i fondi della provincia e quelli stati assegnati a carico dello Stato in vari successivi bilanci, si aveva il modo di far fronte alla spesa, ho fatto por mano alle opere più urgenti le quali sono attualmente in corso di esecuzione. Ora, la somma che si domanda è per farle in seguito proseguire, e, come dico, si proseguiranno nel 1857, in base del progetto che, se non ho più speranza di poter presentare in questa Sessione, presenterò certamente in principio di quella del 1857. In questo progetto si comprenderanno tutti i lavori in parte per opere nuove, in parte per compiere quelle già avviate; finalmente, per perfezionare quelle che non si trovano essere sufficienti per far fronte alle grandi piene dell'Arve. E posso assicurare l'onorevole preopinante che, fra le spese che saranno contemplate, avvi anche una somma che sarà destinata a dare ulteriori sussidi ai lavori di Sallanches che, già intrapresi ed in corso di esecuzione, hanno portato un carico al comune di Sallanches, il quale, malgrado il sussidio statogli accordato sui fondi stanziati nei bilanci, è a temere che non possa sopprimerli di per sé.

Prego adunque l'onorevole deputato Chenal a pazientare ancora fino al principio della Sessione prossima, in cui vedrà presentato questo sistema generale, assicurandolo che, a tutto ciò che è urgente, si è già provveduto.

CHENAL. Je remercie M. le ministre des travaux publics des explications qu'il a bien voulu nous donner. Je ne doute pas que, dans la répartition qui sera faite, ne préside un sentiment de justice pour les communes qui sont le plus maltraitées. Il y a des douleurs tellement cruelles, tellement vives, que j'ose espérer que M. le ministre voudra bien y apporter un prompt remède.

En attendant, je le remercie, non-seulement au nom de Sallanches, mais encore au nom des autres communes environnantes non mentionnées par lui, mais aux droits desquelles il m'est cher d'espérer qu'il aura bien voulu penser.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la categoria 16 proposta dal Ministero e mantenuta dalla Commissione nella somma di lire 44,000.

(È approvata, e lo sono del pari senza discussione le seguenti venticinque categorie fino alla 40 inclusivamente:)

Categoria 17. *Sussidi alle provincie*, lire 200,000.

Porti, spiagge e fari. — Categoria 18. *Personale di servizio*, lire 35,985 16.

Categoria 19. *Spese diverse*, lire 59,214.

Categoria 20. *Spese di annua manutenzione*, lire 220,450.

Categoria 21. *Spese di miglioramento — Porto di Genova*, lire 71,000.

Categoria 22. *Id. di Savona*, lire 24,000.

Categoria 23. *Id. di Nizza*, lire 12,000.

Categoria 24. *Id. della Darsena di Cagliari*, lire 8580.

Categoria 25. *Id. di Porto Torres*, lire 3550.

Categoria 26. *Id. di San Giovanni*, lire 4000.

Categoria 27. *Id. di Cala Gavetta*, lire 6000.

Categoria 28. *Concorso dello Stato nelle spese dei porti di seconda categoria*, lire 70,000.

Categoria 29. *Anticipazioni ai corpi morali per spese ai porti di seconda categoria (per memoria).*

Categoria 50. *Sussidi ai porti di terza categoria*, lire 5000.
Casuali. — Categoria 51. *Casuali per lavori pubblici ordinari*, lire 20,000.

Strade ferrate. — Categoria 52. *Personale*, lire 2,570,650.

Categoria 53. *Spese d'ufficio e di cancelleria*, lire 95,000.

Categoria 54. *Combustibili e grassumi*, lire 1,885,000.

Categoria 55. *Manutenzione del materiale stabile*, lire 415,000.

Categoria 55 bis. *Manutenzione del materiale mobile*, lire 456,000.

Categoria 56. *Fondo per pagamento del 50 per cento sul prodotto delle ferrovie di Pinerolo e Vigevano*, lire 542,000.

Categoria 57. *Rimborsiper errori di tassazione*, lire 10,000.

Categoria 58. *Spese per conto dei terzi dipendenti dal servizio di trasporti oltre il confine delle strade ferrate esercite dallo Stato*, lire 200,000.

Categoria 59. *Sussidi e casuali*, lire 60,000.

Spese varie. — Categoria 40. *Sorveglianza sull'esercizio delle ferrovie di società private*, lire 6000.

Telegrafo elettrico. — Categoria 41. *Personale*, portata dal Ministero e mantenuta dalla Commissione in lire 21,800.

GUILLET. Lors de la discussion du budget des dépenses du Ministère de l'intérieur, j'ai demandé si le Gouvernement avait l'intention d'établir des lignes télégraphiques dans quelques provinces de la Savoie, qui en sont encore privées; et j'ai appelé spécialement son attention sur la province du Chablais. M. le ministre de l'intérieur m'a fait observer que la création de ces lignes était dans les attributions du Ministère des travaux publics. Il a bien voulu, en même temps, m'assurer des bonnes dispositions du Gouvernement qui, au fond, est le principal intéressé.

J'adresserai donc à monsieur le ministre des travaux publics la prière que je voulais faire à monsieur le ministre de l'intérieur, de vouloir bien réaliser au plutôt les bonnes intentions du Gouvernement envers les provinces dont j'ai parlé, et particulièrement envers le Chablais, à cause de l'isolement dans lequel il se trouve, et afin de faire cesser une disparate choquante pour les étrangers qui le traversent en allant de l'un dans l'autre des Cantons suisses dans lesquels il est pour ainsi dire enclavé.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io credo che siavi equivoco in ciò che ha detto l'onorevole preopinante, cioè che il ministro dei lavori pubblici è soltanto incaricato di far eseguire i lavori, quando la Camera ha assegnato i fondi per una nuova linea, che non sia destinata ad esclusivo servizio di una strada ferrata. Quando una linea telegrafica è principalmente stabilita nell'interesse di una ferrovia, viene a far parte di quest'amministrazione, e sta quindi al ministro dei lavori pubblici la domanda dei fondi occorrenti per la sua esecuzione. Ma, trattandosi di linee telegrafiche, che non servono a strade ferrate, ma servono soltanto alle corrispondenze del Governo e del commercio, allora spetta al ministro dell'interno il chiedere i fondi occorrenti, salvo al ministro dei lavori pubblici il fare eseguire le opere quando il Parlamento li ha votati.

Io dunque non so se il ministro dell'interno abbia riconosciuto il bisogno della linea accennata dall'onorevole preopinante; ma, vedendo che non ha presentato alcuna legge in proposito, suppongo che, almeno per il momento, non abbia riconosciuto questo bisogno. Se egli però li chiederà ed il Parlamento si determinerà a concederli, io sono pronto a farne eseguire i lavori.

PRESIDENTE. Il deputato Guillet ha la parola.

GUILLET. Le député ne peut que signaler les lacunes

quand elles existent; c'est au Ministère à pourvoir et à demander les crédits nécessaires pour les combler. La lacune dont j'ai parlé est certaine; elle a été reconnue. Monsieur le ministre de l'intérieur a même bien voulu me donner l'assurance que mon observation avait déjà été prise en considération et que le jour où un projet de loi serait présenté au Parlement n'était, peut-être, pas éloigné.

Aujourd'hui il paraît que le Chablais et d'autres provinces encore sont plus éloignés qu'ils ne l'étaient, il y a quatre jours, d'obtenir ce que monsieur le ministre de l'intérieur m'avait fait espérer en leur faveur. Mais ce n'est là, j'aime à le croire, qu'un malentendu qui n'aura pas de suite. Je renouvelle donc à monsieur le ministre des travaux publics la prière que je lui ai faite, et j'y ajoute, au besoin, celle de vouloir bien s'entendre avec son honorable collègue, monsieur le ministre de l'intérieur.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io non posso che ripetere che non spetta a me il fare questa proposizione alla Camera; bisogna che la faccia il ministro dell'interno cui spetta più specialmente di conoscere quali siano i bisogni del commercio, che possono determinare la presentazione di questa legge. L'onorevole preopinante ha veduto che recentemente il ministro dell'interno ha presentato dei progetti di legge per chiedere i fondi necessari per la costruzione di linee telegrafiche, le quali non appartengono all'esercizio delle strade ferrate; quando questi fondi saranno assegnati, il ministro dei lavori pubblici farà eseguire i lavori.

PRESIDENTE. Metto ai voti la categoria 41.

(È approvata.)

Categoria 42. *Materiale*, proposta dal Ministero in lire 58,000 e ridotta dalla Commissione in lire 54,000.

(È approvata.)

Regie poste....

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola sulla totalità delle spese proposte per l'amministrazione delle poste. Esse sono inserite in questo bilancio, perchè al principio del 1857 questo servizio passa nelle attribuzioni del Ministero dei lavori pubblici. Ma io debbo confessare che non conosco ancora l'ordinamento di quest'amministrazione; non mi sono ancora sufficientemente noti i bisogni di questo servizio, perchè non ebbi mai sinora ingerenza di sorta nel medesimo.

Il direttore generale delle poste ha presentato ultimamente proposte di modificazione al bilancio, stato da lui redatto e concertato anche col Ministero delle finanze. Di queste modificazioni, quantunque di non grave entità, io non potrei rendere conto, come, lo confesso, non potrei nemmeno sostenere, quando vi si facessero appunto le altre proposizioni fatte in questo bilancio riguardo all'amministrazione delle poste.

Io pregherei quindi la Camera a sospendere la discussione di questa parte del bilancio. Domani io pregherò S. M. di firmare un decreto onde nominare a commissario, per sostenere questa parte del bilancio, il signor direttore generale delle poste, il quale verrà a dare ragione al Parlamento, sia delle proposte primitive, che dei cambiamenti che ha ultimamente presentati.

PRESIDENTE. Si passerà dunque alla discussione del titolo II, *Spese straordinarie*, rimandando a domani la discussione delle categorie riguardanti le regie poste.

Titolo II. *Spese straordinarie*. — *Categorie comuni ai diversi rami di servizio*. — Categoria 60. *Maggiori assegnamenti*, lire 6605 10.

(È approvata.)

Acque, ponti e strade. — Categoria 61. Strade nazionali di Sardegna, portata in lire 1,000,000.

CAVOUR G. Io non posso lasciar passare l'occasione di questa categoria, senza rinnovare un'osservazione già stata più volte da me rassegnata alla Camera, sulla condizione anomala, unica della provincia di Gallura, la quale sola, di tutte le provincie del regno, si trova priva di qualunque tratto di strada nazionale.

Non vorrei mi si dicesse che io mi renda tedioso alla Camera col ritornar tante volte alla carica su questo argomento; ma pregherò la Camera a voler considerare che questa è tale un'ingiustizia che richiede assolutamente riparo.

Per non abusare dei preziosi momenti della Camera, ripeterò solo: si faccia una volta un tronco di strada per la Gallura.

SULIS. Fra le opere attinenti alla impresa Marsaglia, incaricata della costruzione delle strade nazionali in Sardegna, vi ha l'opera importantissima della strada che da Macomer mette a Nuoro.

La facilità del terreno su cui devesi lavorare, il numero stesso ragguardevole dei lavoranti che in questa campagna stessa eranvi destinati, tutto faceva supporre che, nel corso della campagna stessa, questa strada avrebbe toccato il suo termine.

Nulladimeno, ebbi notizia che l'impresa avendo voluto inopinatamente ridurre d'assai il prezzo ai lavoranti, ed avendo voluto anche fare delle ritenenze settimanali ai medesimi, ne avvenne che i lavoranti disertarono i lavori, i sardi abbandonando il terreno, i continentali rivalicando il mare per tornare in patria.

Se in questa notizia che m'ebbi, vi ha cosa di vero, io mi credo in obbligo di pregare il signor ministro acciò ponga rimedio a questo inconveniente, perchè sarebbe cosa deplorabile che l'impresa volesse ottenere l'impunità dai carichi del contratto, sottraendosi colla negazione dei giusti salari.

La necessità che presto si faccia questa strada è da tutti riconosciuta; tutti desiderano che questa opera nazionale sia compiuta: ma il signor ministro meco converrà che, se mai, ad ogni piè sospinto abbiamo ad incontrare di questi impedimenti, è certo che l'opera non verrà mai ad essere compiuta; quindi approfitto di questa circostanza per pregare di nuovo il signor ministro dei lavori pubblici a darmi qualche schiarimento, se mai ne abbia, a questo proposito, e, ad ogni modo, a provvedere a che questi sconci non abbiano a rinnovarsi.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. A me veramente non consta che l'impresa abbia fatto riduzioni di paghe; ma non posso altro osservare al preopinante, salvochè non è in facoltà del Governo, quando ha appaltata un'opera, di obbligare l'impresa a dare una paga più che un'altra; ciò si è cercato d'introdurre in vari casi, ma io ho osservato che non si poteva fare.

Gli è però certo che nella provincia di Nuoro, sia per circostanze di lavori agricoli che richiedono la mano d'opera degli abitanti, sia per altra circostanza qualunque, vi era una grande scarsezza di lavoratori; ed è un fatto che l'impresario ha condotto anche in quest'anno in Sardegna 850 od 860 operai dalla terraferma, nè mi consta che questi abbiano disertato. È però vero che questi 860 lavoratori non sono stati addetti ai cantieri della strada di Nuoro, ma sibbene ad altri lavori, per causa delle circostanze che il preopinante venne rappresentando.

Del resto, altro non posso dirgli se non che avvi realmente grandissima difficoltà di trovare in paese la mano d'o-

pera necessaria ai lavori, per cui anzi era anche insufficiente quella condottavi dalla terraferma. Che poi l'impresario Marsaglia voglia procedere in guisa da prolungare i lavori non mi pare nemmeno probabile, in quanto che sa l'onorevole Sulis, ed io l'ho rappresentato alla Camera nei rapporti stati stampati, che dopo molte contese con quell'impresa che sin dall'anno scorso non voleva continuare i lavori e cercava di sciogliersi affatto dal suo impegno, fu fatta una convenzione per cui il Marsaglia cesserà dentro l'anno, o tutto al più al principio dell'anno venturo; ed io intendo che, cessata quell'impresa, la quale assolutamente non vuole più oltre proseguire, i lavori vengano messi all'appalto in lotti separati, ciò che, spero, soddisferà al desiderio dei Sardi, perchè nessuno più di me vuole che le cose procedano bene. Quanto poi a questi fatti particolari, non posso dir altro se non che sono mancate le braccia e si sono incontrate difficoltà assai più gravi di quello che si credesse, per essere le linee molto difficili e per richiedere le medesime lunghi lavori.

ASPRONI. È un fatto certo che dai primi d'aprile si è manifestato lo scontento fra gli operai in generale e più specialmente fra i continentali. Finalmente è scoppiata la tempesta nella sera dal 15 al 16 di questo mese: gli operai riuniti in massa percorsero le vie di Nuoro incutendo anche qualche paura ai capi-squadra ed agli agenti dell'impresa; hanno poi finito, dopo tali dimostrazioni, con imbarcarsi tutti e ritornare nel continente. Cause di questi mali umori erano appunto le ritenute e le vessazioni che si facevano soffrire a questi operai.

Ai lavoranti del continente hanno tenuto dietro i Sardi che certamente non erano meglio trattati nella retribuzione delle paghe. Non sussiste poi che mancassero le braccia per la continuazione di questi lavori, perchè questa è appunto la stagione in cui gli operai sardi sono pressochè disoccupati. In aprile sono terminate le operazioni agricole. Si potevano i lavori con raddoppiata opera ed attività spingere innanzi per aver la comunicazione aperta da Macomer a Nuoro. Invece sono scomparsi gli operai con vero dispiacere della popolazione intera. Sarebbe ora tempo d'investigare quali sono le cause di questi dissapori fra gli operai e l'impresa. Sono persuaso che vi saranno stati quelli che avranno cercato di seminare il dissidio e il disordine come non ne mancano mai, ma la colpa principale deve ricadere assolutamente sull'impresa.

Molto meno sussiste l'osservazione che faceva il signor ministro dei lavori pubblici riguardo alle difficoltà dei luoghi dove passa quel tronco di strada; perchè dal ponte di Tirso per arrivare a Nuoro non vi è che una piccolissima salita, che è l'unica parte che rimanga a fare, onde sia messa in comunicazione la città di Nuoro colla strada di Macomer.

Non so se avremo la fortuna di veder in breve costruito questo piccolo tronco che resta a fare; ma è certo che la cosa è degna dell'attenzione del Governo, affinchè si provveda che i lavori sieno ripigliati, tanto più che quella strada sarebbe stata messa in attuazione prima del finire del mese di giugno. Il difficile sta nella continuazione della strada tra Nuoro ed Orosei; e credo che non sia stato il miglior consiglio quello di farla passare dalla parte più accidentata e più difficile, e dove porta anche dei danni ai particolari. Mi pare che la strada avrebbe potuto percorrere, con minor dispendio e con maggior utilità della stessa provincia e dello Stato, un'altra linea. Ma questo lo vedranno gl'ingegneri. Dirò bensì che furono fatti tre piani da questi stessi ingegneri, e questi stessi piani furono poi disapprovati dal Consiglio permanente: così che io dubito ancora che il piano di questa strada, che deve terminare in Orosei, sia ultimato, e che col piano ideato dagl'ingegneri resterebbero senza comunicazione i villaggetti

della baronia di Orosei; perchè il ponte, invece di farsi in maniera che abbracci tutti e due i rami del fiume Cedrino, si costruirebbe sopra un solo ramo, e resterebbe l'altro impraticabile. Queste cose le dico perchè le conosco; ma in quanto alla questione tecnica, la lascio alle persone competenti dell'arte.

Di questa seconda parte ne potremo parlare col tempo: quello che oggi è più bisognevole di pronta provvidenza è il fatto accaduto in Nuoro.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io assicuro l'onorevole Asproni che non ho avuto alcuna notizia di questo fatto; ma, quand'anche ne fossi stato informato, mi converrebbe indagare donde deriva, perchè alle volte può benissimo provenire da che si esigano mercedi maggiori di quelle che sieno dovute. Per esempio, l'anno scorso è avvenuto un tumulto, non in Sardegna, ma in terraferma, perchè l'imprenditore, avendo fra gli altri presi 60 circa operai dalla Valsesia e condottili a Genova, questi non vollero imbarcarsi se prima non si assicurava loro un salario di tre lire al giorno; al che essendosi l'imprenditore rifiutato, e avendo dichiarato che avrebbe data loro una mercede proporzionata al lavoro, essi tumultuarono e tornarono a casa.

In Sardegna io non so se egual disordine sia avvenuto; me ne informerò, e vedrò se vi abbia dato causa l'appaltatore.

Del resto, ripeto che questo è sul punto di cessare per questioni insorte tra esso e l'amministrazione, perchè egli voleva abbandonare i lavori fin dall'anno scorso; ma, come ho già detto, si è addivenuto ad una transazione con cui si stabilirono le linee, terminate le quali avrebbe cessato. Una di queste linee è appunto quella che conduce a Nuoro, che io sperava veder ultimata in quest'anno; ma ora non lo credo più possibile.

Quando poi ho detto che non si verificarono tutte le difficoltà rappresentate dall'onorevole Sulis, non ho inteso di parlare tassativamente del tronco di strada accennato dall'onorevole Asproni, ma in generale della linea.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la categoria 61 in lire 1,000,000.

(È approvata.)

Categoria 62. *Strada da Ivrea ad Aosta*, lire 60,000.

(È approvata.)

Categoria 63...

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Perdoni: vi è la 62 bis.

PRESIDENTE. Questa è già stata approvata per legge.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Bisognerebbe inserirla in bilancio.

PRESIDENTE. S'inscriverà, ma non si può porre ai voti perchè è già votata.

Categoria 65. *Strada del Piccolo San Bernardo*, proposta dal Ministero e dalla Commissione in lire 60,000.

(È approvata.)

Categoria 64. *Strada da Nizza a Voltri*, proposta dal Ministero e dalla Commissione in lire 60,000.

ZIRIO. Domando la parola.

Dopo che venne presentato il bilancio dei lavori pubblici, su questa strada si sono verificati due fatti assai gravi, i quali io posso garantire per veri alla Camera, e credo non ignoti al signor ministro dei lavori pubblici. Il primo si è la rottura di una metà del ponte sul Nervia, ponte, la cui costruzione ha costato una somma assai ingente, cioè lire 150,000 circa: l'altro è quello della nuova traversa di Ventimiglia, la cui costruzione fu appaltata in lire 76,000 circa, ed ora costa già lire 140,000, e credo che bisognerà ancora aggiungere una somma ragguardevole per compierne il lavoro.

Il ponte sul Nervia dovrà sicuramente essere riattato al più presto. Dopo la rottura di questo ponte, che in principio fu disegnato di sette archi, poi per una male intesa economia ridotto a cinque, ed in ultimo, con vera lesineria, fu costruito con tre, malgrado che quel torrente abbia un letto vastissimo, sono già succedute due disgrazie.

Il servizio del trasporto dei dispacci essendo fatto dalla compagnia delle Messaggerie Imperiali con vetture pesanti, ne è succeduto, in febbraio ultimo scorso, che una di esse, guadando l'alveo di detto torrente, si è rovesciata, ed un ufficiale che con essa viaggiava, ebbe un braccio rotto, ed altre persone rimasero, chi più chi meno, ferite o malconce.

Io credo dunque che il signor ministro vorrà far sì che questo ponte sia riattato il più presto possibile, tanto più che si tratta di una strada che fra pochi mesi, come nazionale, dovrà essere mantenuta a spese dello Stato.

Queste mie osservazioni conducono alla conseguenza che la somma di lire 60,000, stanziata in questa categoria, sia affatto insufficiente a fronte dei cresciuti bisogni, e che non solo si dovrebbe conservare l'allocazione che avevamo nel 1856 di lire 75 mila, ma che questa categoria vuole essere aumentata. E se non si aumenta, io mi permetterò di chiedere al signor ministro in qual modo egli crede che si possa sopprimere alla spesa delle due opere indispensabili, alle quali ho accennato, ed alle quali lo Stato deve concorrere; come si possa sopprimere alla spesa degli altri tre ponti che il signor ministro accenna nel rapporto che precede il suo bilancio, e che credo siano, non posso dirlo di certo perchè sono accennati in termini generici, il ponte sull'Arnia, quello tra Diano e Cerro, ed il ponte di Andora.

Non parlo dei piccoli rivi i quali non sono poi di estrema necessità, ma la necessità dei tre ponti da farsi col concorso dello Stato e delle provincie, è riconosciuta dalle stesse parole del signor ministro, e la somma di lire 60,000 non basta per la tangente di concorso dello Stato a queste tre sole opere, tenendo anche conto dell'allocazione fatta nel bilancio corrente.

E giacchè sono su questo punto, aggiungerò ancora un'osservazione che prego il signor ministro di tenersi bene a mente, e questa è che, se mai s'intendesse ricostruire il ponte sul Nervia nel modo che era prima della rottura di uno dei suoi archi, alle prime piene succederà quello che è successo nello scorso inverno.

Io son persuaso che, se esso si vuole ricostruire in modo solido, sia necessario di portarlo almeno a cinque archi; poichè, per la conoscenza che ho di quelle località, io credo impossibile che esso possa sussistere nel modo in prima designato; e l'esperienza è quella che lo ha già dimostrato.

Quando si tratta di opere sui torrenti della Liguria, le teorie degli ingegneri spesso riescono fallaci, perchè è difficile calcolare l'importanza delle piene: onde in tali opere è importantissimo seguire l'opinione ed i consigli dei pratici, e questi non mancarono quando si tracciò di soli tre archi il detto ponte; ma non si vollero ascoltare, e chi ne sta più sensibilmente di mezzo sono le povere provincie.

Io dunque prego la Camera ed il ministro ad accondiscendere che questa categoria, attesi questi due casi sopraggiunti, venga aumentata a lire 75,000, come era nel corrente bilancio.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Dei due casi accennati dall'onorevole preopinante, parlerò prima di quello di Ventimiglia, postochè è pur vero che la strada si è intrapresa colla fiducia di poterla compiere con sole 80,000 lire, prezzo sul quale si ebbe anche il ribasso; ma che all'atto del-

L'esecuzione si sono manifestate, pella condizione dei terreni, esigenze imprevedibili e che hanno aumentato assai i lavori.

Osserverò però che questa è una di quelle opere stata antecedentemente intrapresa dalle provincie, e che, secondo la legge del 5 maggio 1855, doveva essere compiuta a carico delle medesime.

Ciò non vuol dire che il Governo abbia tralasciato di occuparsi di questo lavoro, perchè basta esaminare i bilanci di vari esercizi passati, in cui sono stati accordati sussidi, e si vedrà che nessuna opera è stata più largamente sussidiata della traversata di Ventimiglia.

Anche in quest'anno il Ministero è disposto a concedere pella medesima quel più largo sussidio che sarà possibile; ma dichiaro che, a fronte della disposizione della legge del 5 maggio, non si può riguardare quest'opera come una di quelle la cui spesa deve stare per metà a carico dello Stato, e per l'altra metà a carico delle provincie; la spesa vuol essere sostenuta dalle provincie che hanno intrapresa quest'opera e lo Stato non deve intervenire fuorchè concedendo loro un sussidio.

Quanto al ponte sulla Nervia, io nulla posso ancora dire di positivo, perchè aspetto la relazione dei due ispettori del Genio, che ho mandati appositamente sul luogo per verificare la condizione ed il vero stato di quel ponte. Però mi consta sin d'ora che questo non è già distrutto nella maggior parte, come diceva l'onorevole preopinante, e non vi è che un arco rovinato per la caduta della coscia del ponte, stato fortemente investito dalle acque per l'irregolarità dell'alveo, piuttosto che per insufficienza di stabilità.

Ad ogni modo, ripeto, per ora non posso dare giudizio, attendendo innanzitutto la relazione dei due ispettori testè menzionati, e quando sarò pienamente al fatto delle cose, prenderò quel partito che mi parrà più conveniente.

Quanto ai fondi, osserverò all'onorevole preopinante che con quelli accordati per quest'anno e colle 60,000 lire si potrà fare intanto tutto quello che si è diviso di fare, metà a carico dello Stato ed il resto delle provincie.

ZIRIO. Trattandosi, quanto alla traversa di Ventimiglia e quanto al ponte sul Nervia, di opere d'arte iniziate prima della legge che ha dichiarato nazionale la strada tra Nizza e Voltri, il signor ministro non disconverrà certo che sarebbe peso troppo insopportabile per le provincie ove si trovano, ed anche per la divisione, il dovervi interamente sopperire, senza l'aiuto del Governo o per via di concorso, come è disposto da detta legge per ciò che ancora resta a farsi, ovvero per via di sussidio.

Le 60,000 lire portate in bilancio potranno bensì essere sufficienti per sopperire alla costruzione dei tre ponti nuovi cui accenna il signor ministro, ma non per concorrere o per sussidiare le due opere da me accennate.

Persisto dunque nel pregare e la Camera ed il Ministero o a mantenere l'antica cifra da me proposta o, quando ciò non si volesse, ad invitare il Ministero che, oltre l'allocatione delle lire 60,000 per concorso dello Stato alle opere nuove a farsi sul detto stradale, veda modo di dare sul fondo stabilito per sussidio alla provincia una buona tangente alle due opere sopra indicate, senza di che ne preveggo assai lontana la sistemazione e il perfezionamento, tanto necessari alla sicurezza dei viaggiatori e del commercio.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io credo che, quand'anche la Camera volesse accordare queste 15,000 lire per dare un sussidio maggiore alla provincia, non lo si potrebbe stanziare in questa categoria, perchè essa è destinata a sopperire alle spese di quelle opere che si devono

condurre a termine in concorso delle provincie e dello Stato.

Non potrebbe dunque essere il caso di stanziare tale sussidio in questa categoria, ammesso anche che, lasciando queste opere a totale carico delle provincie, venga realmente riconosciuto che queste ne riescano soverchiamente gravate, perchè questo sistema viene contrastato dal principio stesso della legge, e quand'anche un tale sussidio si trovasse inscritto su questa categoria, io non sarei in grado di disporne allo scopo desiderato dall'onorevole deputato Zirio.

Se adunque egli vuol invocare un sussidio straordinario di lire 15,000 per sopperire a queste maggiori spese che stanno a carico delle provincie, può domandarne lo stanziamento in apposita categoria, ma non portarlo in aumento di questa.

ZIRIO. Prendo atto che le 40,000 lire saranno applicate ai tre ponti, come ha detto la relazione che precede il bilancio, e pel resto il Governo penserà a fare il consorzio.

MENABREA. Puisque l'honorable-monsieur Zirio a parlé de sécurité publique à propos de voitures, je me permettrai de faire quelques observations à cet égard. Je regrette que monsieur le ministre de l'intérieur ne soit pas à son banc, pour appeler son attention sur la manière dont on surcharge ces voitures, ce qui n'est pas sans danger, surtout dans les passages des montagnes, comme celui du Mont-Cenis.

Depuis quelque temps, les accidents sont très-fréquents; les voyageurs s'en plaignent, et l'on ne monte pas dans ces voitures publiques sans une espèce de frayeur qui, malheureusement, n'est très-souvent que trop fondée.

Les plaintes sont générales à cet égard; il serait donc nécessaire que la police surveillât ce service, ce qui pourrait se faire d'une manière facile au moyen de l'administration même du chemin de fer. Comme ces voitures sont obligées de prendre le chemin de fer de Turin à Suse, on pourrait faire vérifier à la station du départ si la charge dépasse les limites fixées par le règlement. Je prierais donc monsieur le ministre de porter son attention sur ce sujet qui intéresse hautement les voyageurs et plus particulièrement ceux qui sont dans le cas de passer souvent le Mont-Cenis.

PRESIDENTE. Pongo ora a partito la categoria 64 nella somma, proposta dal Ministero ed approvata dalla Commissione, di lire 60,000.

(È approvata, e lo sono del pari senza discussione le seguenti sino alla 70 inclusivamente.)

Categoria 65. *Strada di Valle Stura*, lire 78,000.

Categoria 66. *Ponte sul Po a Chivasso*, lire 75,000.

Categoria 67. *Strade consortili in provincia di Nizza* lire 200,000.

Porti, spiagge e fari. — Categoria 68. *Scavazione a profondità normale e manutenzione del fondo dei porti di prima categoria*, lire 220,000.

Categoria 69. *Faro al Capo-Caccia*, lire 20,000.

Strade ferrate. — *Spese di costruzione.* — Categoria 70. *Personale del Genio civile*, lire 20,000.

Qui si porrà sotto il n° 70 bis la categoria stata proposta dal deputato Menabrea, e già approvata, per *Pubblicazione dei documenti relativi alle strade ferrate*, lire 5000.

Categoria 71. *Trasferte e spese varie*, proposta dal Ministero in lire 2000 e ridotta dalla Commissione a lire 1500.

(È approvata.)

Categoria 72. *Casuali e sussidi*, proposta dal Ministero in lire 5000 e ridotta dalla Commissione a lire 2000.

(È approvata.)

Categoria 73. *Vetture e vagoni*, proposta dal Ministero in lire 250,000 e ridotta dalla Commissione a lire 140,000.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Domando la

parola per pregare la Camera a non fare questa diminuzione che è stata proposta o per una mala intelligenza di quello che ho detto, o per una insufficiente cognizione che io potevo aver avuto quando ebbi a parlarne coll'onorevole relatore della Commissione.

Questa spesa di 250,000 lire era assegnata nel bilancio di quest'anno per un aumento indispensabile dei vagoni di cui si ha urgente bisogno per l'esercizio generale delle strade, il quale attualmente si sviluppa per 380 chilometri circa. Qui la Commissione ha ridotto questa categoria a 140,000 lire, ed ha anche inteso che si debba con questa somma sopperire ai bisogni della strada ferrata di Voltri, per la quale esiste una legge espressa.

Una delle condizioni con cui è stato assunto l'esercizio di quella strada era che la società di Voltri dovesse fornire tutto il materiale mobile necessario. Non avendone che una parte, si è fatto il calcolo di quanto vi manca, e nella convenzione annessa alla legge è stabilito il materiale che deve dare ed il materiale che manca, per il quale deve pagare una somma non già di 140,000 lire, ma di 260,000, che è appunto l'importo del materiale che deve somministrare a spese sue. Questo maggior materiale era domandato veramente per aumentare il materiale mobile necessario pel nostro esercizio il quale prende tuttodi maggiore sviluppo, talchè vanno di pari passo le maggiori distribuzioni di materiale mobile che si debbono eseguire. Ci sono difatti alcuni siti, per esempio, Genova, dove è indispensabile l'aver disponibili quaranta o cinquanta vagoni di tutte le classi per l'allestimento dei convogli straordinari numerosissimi che si fanno nella valle della Polcevera, e che si faranno adesso nella riviera di Voltri. Al qual bisogno straordinario, che succede principalmente nei giorni di festa, non si potrebbe sopperire col materiale che si ha d'uso ordinario. Convien quindi che se ne abbia una proporzionata superiore quantità a disposizione. Oltre a questo, vi sono delle circostanze speciali in cui nasce il bisogno di materiale: valga ad esempio la fiera attuale di Pinerolo, per cui si dovettero fare convogli di ventinove o trenta vagoni. È quindi evidente il bisogno di un gran deposito di cotali mezzi.

Finora si è cercato di sopperire al bisogno trasportando questi vagoni da un luogo all'altro, secondo le occasioni, servendosi cioè del materiale di servizio ordinario per poi rimmetterlo a suo luogo appena cessato il bisogno straordinario: ma questo sistema, oltrechè non è sempre sufficiente all'uopo, è talvolta argomento di spesa non indifferente di movimento, tanto più gravosa per l'inutile consumo del materiale e pel trasporto stesso.

Noi abbiamo attualmente 275 vagoni di tutte le classi per 380 chilometri di strada. Ora, se si esamina la dote delle diverse strade, si troverà che le meglio e le più abbondantemente amministrate hanno un vagone e mezzo per chilometro, molte altre uno e un quarto, e quelle appena provviste sufficientemente ne hanno uno per chilometro. Noi, ripeto, avendo solamente 275 vagoni su 380 chilometri di esercizio, siamo realmente in difetto.

È poi sopravvenuta un'altra circostanza la quale aumentò il bisogno non solamente di vagoni, ma in generale dei carri anche da mercanzie, e questa è la costruzione intrapresa della strada ferrata di Stradella.

Questa strada ferrata non può certamente essere compiuta nel 1857, ma la società, solertissima di darle il maggior impulso, ha fatto attualmente un contratto in forza del quale l'appaltatore è obbligato a compiere, entro il corrente anno, i due tronchi da Alessandria a Tortona e da Novi a Tortona.

Io confido che il Parlamento si disporrà a concedere che, almeno finchè la linea non sia compiuta, questi due tronchi di strada siano messi in esercizio col materiale dello Stato. Ma, quand'anche la società dovesse metterli in esercizio col proprio materiale mobile, conviene riflettere che tutti i tronchi di strada che fanno capo alle nostre ferrovie, quand'anche siano esercitate dalle compagnie col proprio materiale, esigono un maggior impiego del nostro materiale.

Quando i nostri vagoni giungeranno carichi a Novi o ad Alessandria, passeranno sulla strada della società senza essere scaricati; fanno quindi un servizio cumulativo colle condizioni che saranno stabilite. In conseguenza si dovrà impiegare una quantità di materiale mobile anche su queste diramazioni.

Lo stesso dicasi della strada di Novara. I vagoni di questa società, quando giungono carichi a Novara, passano sulla nostra linea e sono da noi trasportati fino ad Arona. Così fu convenuto in una transazione che abbiamo fatta con questa società.

Questa circostanza quindi rende evidente il bisogno di aumentare il nostro materiale mobile per avere un servizio buono ed anche più economico, e prego la Camera di persuadermi che non c'è nulla di più funesto che il difettare di materiale mobile.

Io pregherei la Camera, prima di tutto, a considerare che in questa categoria non si è inteso mai di comprendere il materiale mobile di Voltri; e se io avessi espressa quest'opinione, certamente avrei commesso un errore. Faccio presente che la società della strada ferrata di Voltri provvede a tutto il suo materiale, cioè dà la somma necessaria per compierlo, e la dà in 260,000 lire, come è stabilito dalla legge, e che in conseguenza questa dimanda era diretta all'aumento del materiale necessario per l'uso proprio delle nostre linee, e per quei servizi cumulativi di cui ho parlato testè. Io prego dunque la Camera a conservare questa somma.

BUFFA, relatore. È utile che la Camera sappia perchè e come la Commissione abbia fatto questi mutamenti nella categoria di cui trattiamo. Quanto alle lire 140 mila destinate all'esercizio della ferrovia di Voltri, è detto anche nella relazione che è una anticipazione di fondi e non altro, perchè la società della ferrovia di Voltri deve rifondere la spesa; nè furono inserite in questa categoria per capriccio della Commissione.

Nella conferenza che io, come relatore, ebbi l'onore di tenere col signor ministro dei lavori pubblici, ed alla quale era presente anche qualche impiegato del Ministero stesso, fu messa innanzi questa cifra; fu detto che, a tutti i modi, bisognava provvedere immediatamente pel materiale mobile della ferrovia di Voltri, e che non ci voleva meno di 140,000 lire. Io presi nota della somma, la inserii nella categoria; e fu approvata dalla Commissione.

Quanto poi alle 250,000 lire che erano proposte dal Ministero per provvista di vetture e vagoni, la Camera ricorderà che, non è forse più di due mesi, era stata proposta dal Ministero una somma di lire 600,000 per questa spesa nel 1856.

Siccome proponendola il Ministero non dava nozioni precise alla Camera intorno alla medesima, e pareva messa piuttosto presuntivamente che per calcoli positivi, la Commissione la diminuì di lire 100,000. Quando venne la discussione pubblica, il Ministero fece un calcolo a un di presso come quelli che furono da esso esposti poc'anzi, espose, dico, il bisogno che v'era assoluto di spendere la somma intera, ed apportava per ragione quella che abbiamo udita anche testè, che cioè, quando si tratta di questa sorta di spese, il farle li-

mitate riesce poi a dispendi maggiori, perchè il materiale si consuma più prestamente, dovendone far uso senza intermissione, e quindi bisogna non solo racconciarlo spesso, ma dopo breve tempo rinnovarlo per intero.

Allora io, a nome della Commissione, dissi che questa non era aliena dall'acconsentire all'intera somma, perchè si trattava appunto di fare una spesa completa.

Queste osservazioni furono da me ripetute al ministro quando si trattò di prendere in considerazione questa categoria, ed allora, o gli mancassero i dati che ora ha esposti, o qualunque altra ne fosse la ragione, acconsentì che fosse cancellata questa cifra di 250,000 lire. Forse non pensò in quel momento nè alla nuova ferrovia da Alessandria a Tortona e da Novi a Tortona, nè alle altre circostanze che ora ci ha messo innanzi.

La Commissione in fatto di spese di questa natura non può sicuramente arrecare veruna ragione da contrapporre a quelle del signor ministro. Quando chi ha la responsabilità del servizio, quando chi si intende di questa materia dice che ci vuole un tal numero di vagoni ogni tanti chilometri di strada, e che noi manchiamo tuttavia di molti, la Commissione non può a meno che arrendersi a queste rimostranze ed accettare la proposta.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Risponderò all'onorevole preopinante confessando che in quel tempo io non poteva dare esatto conto dello stato delle cose. Allora non si era ancora stabilita alcuna base definitivamente colla società, ed io presumevo che fosse quella somma sufficiente per somministrare alla strada di Voltri quel materiale che le mancava, perchè quelle trattative colla società di Voltri sono state discusse lungamente, e sotto vari aspetti, e tra gli altri sotto quello di prendere un'altra proporzione nel rapporto del prodotto brutto fra l'amministrazione che esercita e la società che ha costruita la strada, lasciando il carico del materiale, che mancava, all'amministrazione. Dopo si è trovato più conveniente, si è potuto venire più facilmente d'accordo riducendo al 50 per cento del prodotto brutto il corrispettivo dell'esercizio, ma lasciando intieramente a carico della società la spesa del materiale mobile.

Allora veramente non pensava neppure che così sollecitamente si avesse potuto avere il servizio dei due importantissimi tronchi di strada, come quelli da Tortona a Novi e ad Alessandria, nei quali, a quanto posso prevedere, avremo bisogno di far viaggiare il nostro materiale per 40 chilometri.

Si aggiunga che dopo allora successe anche la convenzione colla società di Novara, in forza della quale avremo naturalmente d'uopo di mandar buon numero di vagoni per trasportare i carichi della società di Novara ad Arona, e questo servizio richiede copia di vagoni assai considerevole.

Queste, io dico, sono le circostanze che non ho fatte a suo tempo presenti alla Commissione.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Sommeiller.

SOMMEILLER. D'après les informations que je me suis procurées concernant cette catégorie, sur laquelle la Commission a fait une réduction de 110,000 francs, je ne puis m'empêcher d'appuyer la demande de M. le ministre, de vouloir bien la rétablir dans son chiffre primitif; car je me suis convaincu, d'après les informations que j'ai prises, qu'il y avait eu probablement un malentendu entre la Commission et ceux qui lui ont donné les explications.

Il résulte pour moi, d'après ces données, que la somme de 250,000 francs, considérée indépendamment de ce qu'il faudra pour la route de Voltri, est bien loin d'être exagérée pour les besoins courants du matériel des chemins de fer.

Nous aurons tous les ans des fonds à voter pour l'accroissement du matériel des chemins de fer, et si nous nous trouvions jamais dans la position d'arrêter les dépenses à cet égard, cela voudrait dire tout simplement que nos lignes ne sont pas dans un état de prospérité croissante.

Tous les chemins de fer exigent une augmentation de matériel depuis le jour de leur ouverture jusqu'à ce qu'ils soient parvenus à leur plus haut degré de développement, ce qui n'est encore arrivé pour aucun de nos chemins de fer.

Dernièrement vous avez entendu parler d'un contrat passé par un pays voisin avec une société française pour la cession de ses chemins de fer; eh bien, j'ai su, par le directeur de cette compagnie, qu'une de ses premières opérations a été de commander immédiatement 40 locomotives et 5000 wagons, parce que le matériel était au-dessous des besoins. Avec l'augmentation du matériel est venue l'augmentation des recettes.

Nos chemins de fer ne sont pas les plus riches. Sous le rapport des voitures des voyageurs, nous avons, d'après les données de l'administration, 75 voitures par 100 kilomètres. La moyenne sur les chemins de fer étrangers est (je ne prendrai pas les plus productifs) de 90 par 100 kilomètres, et quelques fois même elle dépasse le 100 pour 100.

Nous avons en Piémont la route de Novare qui, pour 95 kilomètres, a 75 voitures de voyageurs, ainsi que monsieur Bronzini qui en a été le directeur, pourrait vous le dire lui-même. C'est plus que n'en possède le Gouvernement. Mais cela ne prouve qu'une chose, c'est qu'il en aura moins à se procurer dans l'avenir et que d'un autre côté le Gouvernement, avec moins de matériel, fait plus d'ouvrage.

Monsieur le ministre a parlé de l'augmentation de matériel qu'il faudra pour la ligne d'Alexandrie à Stradella. Je dirai, à cet égard, que, s'il faut du matériel, et si nous voulons être prêts à l'époque de l'ouverture de ce chemin dont la construction est très-facile, il faut nous y prendre de bonne heure; car pour les locomotives, toutes les fabriques étrangères sont surchargées de demandes, et si vous alliez dans les premiers établissements commander des machines, à peine pourriez-vous les avoir dans deux ans.

On vous les livrera dans deux ans et demi, et même trois ans.

Si nous voulons être prêts, il faut donc que nous y pensions dès à présent. Par conséquent pour les voitures des voyageurs, il y a le plus grand besoin de pourvoir. Ceci est encore vrai pour les voitures à marchandises, parce que chez nous la moyenne est de trois wagons et demi par kilomètre, tandis que pour les routes en fer étrangères, qui ont un développement commercial, il est vrai, beaucoup plus considérable que le nôtre, sans l'avoir cependant du double, il y en a 10 et même jusqu'à 15 par kilomètre.

Nous sommes donc au-dessous de la moyenne qui nous serait nécessaire. J'ai vu pratiquement que l'administration tenait chaque année à ne demander que les fonds absolument nécessaires, pour se tenir dans la plus stricte exigence du service; et pour obtenir ce résultat, elle faisait parcourir à ses véhicules des distances énormes, qui n'ont été atteintes par aucun autre chemin de fer.

Cependant, cet état de choses ne peut pas durer toujours; car au bout d'un certain temps, nous perdons en réparations tout ce que nous économisons sur le capital. De sorte que je crois que, pour la facilité, et même pour la nécessité du service, la Chambre fera bien de rétablir cette catégorie dans son premier chiffre, indépendamment de ce qu'il faut pour la route de Voltri, parce que ce chemin n'est pas fourni de matériel.

C'est un chemin qui donnera beaucoup de mouvement, et il faudra nécessairement beaucoup de voitures de voyageurs, qui sont celles qui coûtent le plus. Ainsi, je prierais la Commission de vouloir bien adhérer au rétablissement de cette catégorie, comme excessivement nécessaire.

PRESIDENTE. Metto ai voti la categoria 73, proposta dal Ministero ed acconsentita dalla Commissione, in 250,000 lire.

(È approvata, e sono pure approvate le cinque seguenti:)

Categoria 74. *Locomotive*, proposta dal Ministero e mantenuta dalla Commissione in lire 150,000.

Categoria 75. *Stazione di Torino*. Per questa c'è il progetto di legge in corso.

Categoria 76. *Stazione di Genova*, in lire 500,000. Questa venne già approvata per legge.

Categoria 77 A. *Stazione di Busalla*. Tettoia per lo scalo dei viaggiatori, lire 20,000.

Categoria 77 B. *Stazione di Mortara*, idem, lire 14,000.

Categoria 77 C. *Tetto sporgente di copertura del marciapiede delle stazioni di Rivarolo, Bolzaneto, Sartirana ed Oleggio*, lire 6000.

Categoria 78. *Sorveglianza governativa per le ferrovie di private società*, lire 80,000.

Categoria 79. *Ferrovia di congiunzione della stazione di Torino collo scalo della ferrovia di Novara*, lire 127,000.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Ma questa è

stata esclusa, e ci è già la legge. Nella legge di concessione della strada ferrata di Novara, è detto che la congiunzione tra lo scalo di Novara e lo scalo nostro dovrà farsi metà a spese dello Stato e metà a spese della società.

BUFFA, relatore. Sì, sì; vi è una legge.

PRESIDENTE. Si può lasciar sospesa questa categoria e intanto procedere alle altre.

Categoria 80. *Secondo binario tra Alessandria e Valenza al punto di congiunzione della ferrovia di Casale*, 520,000 lire.

(È approvata.)

Categoria 81. *Congiunzione della ferrovia del Governo alla ferrovia a cavalli di Sampierdarena*, lire 260,000.

(È approvata.)

Le altre categorie delle poste le possiamo riservare per domani.

La seduta è levata alle ore 4 3/4.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Seguito della discussione del bilancio dei lavori pubblici;
2° Discussione del progetto di legge per l'acquisto di due vapori sul lago Maggiore.