

che questa strada merita particolari riguardi, perchè è proficua al commercio, bellissima per la sua costruzione, e percorre paesi ricchi ed assai popolati, in guisa che sarebbe difficile trovare altre strade, che per tutto il tratto su cui scorrono adunino una popolazione così agglomerata come la linea di cui ora parliamo.

Per siffatte considerazioni debbo ripetere che questa strada è altamente importante, sia che venga approvato l'emendamento che ora si discute, sia che si tratti di essa separatamente, come me ne sono riservata la facoltà.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io intendo solo di rettificare un fatto. Siccome la Camera deve giudicare con precisa cognizione di causa, dirò che cosa costa la manutenzione di cui è questione. Il suo importo, secondo i bilanci provinciali, è di 57,424 lire annue. Qui è compresa la parte della provincia di Oneglia...

RICCARDI C. Sino a Mondovì.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Domando scusa, fino a Ceva; la parte che appartiene alla sola provincia di Mondovì, sta al di qua del versante meridionale dell'Appennino, costa per la manutenzione lire 12,500 circa, il resto spetta alla provincia di Oneglia.

Aggiungerò poi non reggere in fatto che questa strada già fosse pel passato considerata reale; basterà ricordare che essa fu bensì costruita a spese dello Stato in forza di regio brevetto del 1816. Ma nel 1817, un anno dopo, emanò il regolamento sulle strade, e fu pubblicato con esso l'elenco di tutte quelle che si dichiaravano reali, nè la strada da Ceva ad Oneglia vi fu compresa.

Questa strada doveva benissimo essere costruita dallo Stato, ma doveva essere riguardata quale strada provinciale; fu questo un favore eccezionale fatto alla provincia a seguito di convenzioni passate tra le finanze dello Stato ed i rappresentanti del principato di Oneglia; ma restò però inteso che, compiuta la strada, la sua manutenzione rimarrebbe a peso della provincia. Ecco perchè, quantunque fosse recentissimo il biglietto sovrano che decretava che questa strada si sarebbe eseguita a spese dello Stato, non venne compresa nell'elenco delle strade reali annesso al regolamento del 1817.

Datasi nel 1825 maggiore estensione a questo elenco vi si aggiunsero due strade, quella da Genova al confine toscano e quella da Chambéry a Ginevra; ma, neppure allora, si parlò della strada di Oneglia. Finalmente, nel 1824, cioè sette anni dopo che il regolamento delle strade era stato fatto, quando l'eccellentissimo Consiglio superiore approvò la classificazione delle strade provinciali, dopo che già tre brevetti reali erano stati emanati per regolare il modo di percezione delle imposte del principato e la loro erogazione nella costruzione di questa strada, vi comprese, fra le altre strade della provincia, quella di Oneglia, sotto il titolo: « Strada da Oneglia a Mondovì: si dirama dalla città di Oneglia, passa per Pieve e termina al passo di Nava. » Questa era la parte che era dichiarata come strada provinciale nella provincia di Oneglia, il resto lo è in quella di Mondovì.

Con ciò io ho voluto solo fare conoscere alla Camera quale è la spesa di manutenzione di questa strada, e provarle non sussistere che fosse prima riguardata come strada reale.

ARBENTI. Mi rincresce che il signor ministro dei lavori pubblici, per far ridere la Camera, abbia dato, specialmente alle mie parole, un senso diverso da quello che hanno realmente. Io non ho detto che l'esportazione degli olii di porto Maurizio si faccia intieramente per l'estero, ho detto anzi che, in gran parte, ha luogo per lo Stato e specialmente pel Piemonte.

Nemmeno nel propugnare la strada di Oneglia col Piemonte io mi fondai sulla miseria della Liguria occidentale; solo accennando al cattivissimo stato stradale della medesima, osservai che nelle attuali circostanze non vi era speranza si potesse di per sè migliorare, al riguardo, la sua condizione, stante le molte altre spese a cui deve sottostare. E giacchè, parlando di spese, il signor ministro ha creduto di dover indicare, quale argomento a favore del porto di Savona, la somma da quella città spesa per il suo porto in lire 700,000, io mi permetterò di osservargli che la città di porto Maurizio, sebbene il suo porto dati soltanto dal 1849 ha già speso intorno al medesimo all'incirca una somma di 450,000 lire.

In quanto poi allo stato di prosperità in cui il signor ministro vuol far credere versi la Liguria occidentale, lascio che a ciò risponda per me l'emigrazione da alcuni anni veramente spaventevole dei molti suoi figli i quali vanno a cercare in lontane regioni quei mezzi di sussistenza che non trovano nella loro patria.

Voci. Ai voti! ai voti!

DURANDO. Domando la parola.

Mi accorgo che la Camera è abbastanza illuminata nell'argomento che è ora in contesa, e non entrero nel merito della discussione. Non intendo fare che una riserva sulla votazione di questo articolo.

Qui vi sono due linee distinte per le quali io mi dichiaro favorevole, sia in vista dell'interesse generale e sia anche (non lo dissimulo) per l'interesse vivissimo che vi hanno la città di Mondovì che ho avuto l'onore di rappresentare altre volte, e la città di Ceva che rappresento attualmente.

Qualora l'emendamento complessivo venga rigettato dalla Camera, io spero che rimarrà intatto l'emendamento proposto dal Ministero, come pure subordinatamente il tronco da Ceva ad Oneglia che ha proposto l'onorevole Riccardi che io pure appoggio. Qualora poi venisse la discussione sulla preferenza della linea da Bra a Montezemolo o quella da Fossano a Mondovì, io mi riservo di prendere la parola per difendere la seconda di queste linee, cioè da Fossano a Ceva per Mondovì.

SINEO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Faccio osservare che su questo argomento ha già parlato quattro o cinque volte. (*Movimenti*)

SINEO. Se l'onorevole Brunati ci avesse detto di aver fatto studi appositi onde avesse ricavati dati precisi sui quali la Camera potesse fondare la sua decisione, io non avrei messa in dubbio la di lui autorità, sulla quale il signor ministro dei lavori pubblici si è esclusivamente appoggiato nel combattere la seconda parte dell'emendamento di cui si tratta. Ma l'onorevole Brunati non ha detto di aver fatto studi speciali intorno a questa linea, nè li ha fatti effettivamente, chè il risultato di essi non avrebbe potuto essere diverso di quelli che intrapresero gli egregi periti Schellino e Nervo, le cui relazioni vi furono presentate dal comune di Dogliani.

Se l'onorevole Brunati ebbe più volte occasione di prendere quella via per recarsi da Torino a Savona, ciò concorre a provare che questa via è veramente la più breve e la più comoda.

Che poi un abilissimo ingegnere, quale è l'onorevole Brunati, si metta in un legno di posta e percorra una strada, e trovi che essa si mantiene sopra un piano altissimo che corre sulle vette dei colli, e presuma perciò che non vi sia facilità di avere ghiaia, si potrà benissimo ammettere questa sua impressione; ma ciò non vale a costituire un'autorità da contrapporsi alla perizia precisa che ha presentato il comune di Dogliani.

Non è dunque il caso di giudicare sopra gli studi dell'ono-