

TORNATA DEL 30 APRILE 1855

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BARONE MANNO.

SOMMARIO. *Sunto di petizioni — Omaggi — Discussione sul progetto di legge portante modificazione alla classificazione delle strade stabilita dal regolamento approvato dalle regie patenti del 29 maggio 1817 — Protesta del senatore Della Marmorata — Proposta del senatore Plezza per la sospensione della discussione, appoggiata dal senatore Gallina e combattuta dal presidente del Consiglio dei ministri — Osservazioni del senatore Di Castagneto, membro dell'ufficio centrale — Aggiornamento della discussione proposto dal senatore Gallina — Parlano in favore di esso il senatore Pinelli; contro, il ministro dei lavori pubblici, il senatore Jacquemoud, ed il presidente del Consiglio dei ministri — Reiezione delle proposte dei senatori Plezza e Gallina — Osservazioni del senatore De Sonnaz — Risposta del ministro dei lavori pubblici — Istanze del senatore D'Oria, e suo ordine del giorno motivato, combattuto dal ministro dei lavori pubblici — Chiusura della discussione generale — Emendamento dei senatori Balbi-Piovera e Della Marmorata all'articolo 1°, oppugnato dal senatore De Fornari e dal ministro dei lavori pubblici — Dichiarazioni del senatore Di Castagneto — Considerazioni del senatore Di Vesme — Reiezione dell'emendamento proposto dai senatori Balbi-Piovera e Della Marmorata — Approvazione degli articoli 1 al 7° — Proposta del senatore De Sonnaz sull'articolo 8, appoggiata dal senatore De Maugny e combattuta dal ministro dei lavori pubblici — Riserva di un emendamento del senatore Plezza — Adozione dell'articolo 8 — Domande del senatore Balbi-Piovera — Schiarimenti del ministro dei lavori pubblici — Considerazioni del senatore Imperiali — Dubbio del senatore Brignole-Sale, chiarito dal ministro dei lavori pubblici — Approvazione degli articoli 9 al 17° — Sviluppo del sovra enunciato emendamento condizionale del senatore Plezza in ordine all'articolo 8 — Opposizione del ministro dei lavori pubblici — Relazione sul progetto di legge per la formazione del catasto stabile — votazione e approvazione del progetto di legge discusso.*

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

PALLAVICINO-MOSSI, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente, il quale è approvato.

PRESIDENTE. Si dà ora lettura di un sunto di petizioni.

QUARELLI, segretario, legge il seguente sunto:

2008. Trentotto abitanti del comune di San Martino di Albaro, provincia di Genova,

2009. Undici abitanti del comune di Vestigné, provincia d'Ivrea,

2010. Centododici abitanti del comune di Pamparato, provincia di Mondovì,

2011. Ventidue abitanti del comune di Drusacco, provincia d'Ivrea,

2012. Sessantacinque abitanti del comune di Viguzzolo, provincia di Tortona,

2013. Centoquindici abitanti del comune di Castelnuovo Scrivia, provincia di Tortona,

2014. Tredici abitanti del comune di Germagno, provincia di Pallanza,

2015. Trenta abitanti del comune di Cavandone, provincia di Pallanza,

Domandano che venga rigettato il progetto di legge sulla soppressione di comunità e stabilimenti religiosi, ecc.

2016. Diversi abitanti dei comuni di Ozegna, Saluggia, Castellamonte, Piverone, Perosa, Borgomasino, Lessolo,

Novareglia, Vialfrè, Scarmagno, Nomaglio, Chiaverano, Trausella e Traversella, provincia d'Ivrea, non che altri del comune di Morgex, provincia d'Aosta, di Bosconero, provincia di Torino, ed un consigliere del comune di Murrello, provincia di Saluzzo, ritrattano le firme da essi apposte ad altrettante petizioni sporte al Senato in favore della legge abolitiva dei conventi, della quale domandano invece il rigetto.

2017. I parroci del vicariato di Vico e quello del comune di Vische, diocesi d'Ivrea, dichiarano di rifiutare qualunque sussidio proveniente dalla legge abolitiva dei conventi senza l'intervento della Santa Sede.

PRESIDENTE. Debbo render conto alla Camera dell'omaggio fattole dal signor Michele Erede di 20 esemplari di un suo scritto sul commercio di Genova; e di altro simile del signor Greppi, d'un esemplare di un suo scritto, intitolato: *Una pagina politica di Casa Savoia.*

DISCUSSIONE E APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER UNA NUOVA CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta la discussione della legge, la quale arreca alcune modificazioni alla classificazione delle strade. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1592.)

Dichiaro aperta la discussione generale, invitando nel medesimo tempo i commissari a prendere il loro posto.

DELLA MARMORA. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola è al senatore Della Marmora,

DELLA MARMORA. Signori senatori! Non intendo portare sul terreno della politica una questione che, per sua natura, dovrebbe esserne assai lontana, ma non posso tacere della inconvenienza e della inopportunità di un cambiamento di nomi, introdotto nell'attuale progetto di legge, cioè della sostituzione delle parole *strade nazionali* a quelle sinora in uso di *strade reali*.

Il momento di questa mutazione mi pare mal scelto, quando si manda il fiore del nostro esercito a combattere a fianco di truppe che si onorano dei titoli di reali ed imperiali.

Signori, le cose e gli uomini politici hanno il loro tempo, e se questa mutazione fosse stata proposta nel 1848, o nel principio del 1849, allorchè i paesi a noi vicini erano in piena rivoluzione, io lo capirei; quantunque ciò sarebbe stato una inconseguenza, poichè il mutamento nostro politico ci venne non dalla piazza, ma dal trono, e non costò nè una lagrima, nè una goccia di sangue, ma in pien 1855, la cosa mi pare così strana al cospetto di tutta l'Europa attuale, che non posso risolvermi a combatterla seriamente. Io dunque ritengo quella sostituzione di parole come l'effetto di una semplice inavvertenza.

D'altronde, signori, bisogna ben metterci in capo che, malgrado tutto ciò che si dice, si scrive, si fa, e si cerca di far fare, il nostro paese è, e sarà ancora per molti anni, essenzialmente monarchico; e permettetemi su di ciò di ripetervi in due parole ciò che ebbi già l'onore di dirvi a modo mio in altra occorrenza, cioè che il Piemonte non vuole nè del berretto rosso repubblicano, nè del cappello nero di don Basilio, nè della tarlata parrucca voltariana, tutte cose che fecero il tempo loro; anzi, agli occhi di persone imparziali, sono più retrogradi quelli che vogliono ricondurre alla metà ed al finire dell'ultimo secolo che gli altri che si sognano di ripigliare il famoso *Palma-verde* del 1814. Sì, signori, il paese non vuole più di tutte queste cose, egli è monarchico costituzionale, nè di più, nè di meno.

Non abuserò, o signori, della vostra sofferenza, dirò ancora soltanto che, invitato dal signor ministro dei lavori pubblici a presiedere di bel nuovo una Commissione, creata nel 1850 per la classificazione delle strade di Sardegna, vedo nelle carte, che a tal uopo furonvi rimesse tre giorni fa, mantenuta la denominazione di *strade reali*; e questa denominazione è, a parer mio, tanto più utile a mantenersi nell'isola, che, malgrado tutti i foglietti che si spandono in quel paese, la parola del *Re* è, e sarà sempre il miglior mezzo di governo e di repressione presso le popolazioni rurali.

Togliete dalla Sardegna il nome del *Re* o di cose *reali*, e subito nascerà in mente a quei popolani che non vi esiste più verun governo, e che essi possono fare quel che vogliono. Io ne feci l'esperimento come commissario regio nel 1849: queste cose sarebbero poi tanto più inopportune in un momento come questo, in cui viene tolta dall'isola una parte di quella poca truppa colà stanziata. Se togliete la forza materiale, almeno non distruggete la forza morale che avete in mano.

Per conto mio, io dichiaro altamente che, anche non avendo nulla di contrario alle conclusioni favorevoli del vostro ufficio centrale, io voterò contro il progetto di

legge se non verrà ristabilito il nome di *strade reali*: ho motivo di credere che molti dei miei onorevoli colleghi la pensino come me.

PRESIDENTE. La parola è al senatore Plezza, il quale la chiese per una questione pregiudiziale.

PLEZZA. Io non intendo colla questione pregiudiziale di impedire che si faccia una risposta dal Ministero alle osservazioni fatte dal senatore Della Marmora, perchè è una questione di parole, ma una questione assai delicata, e tanto più non intendo di ciò impedire, che la risposta mi sembra facile.

Credo che non vi sia nessuna offesa nell'usare indifferentemente e quasi sinonimi la parola *nazionale* invece della parola *reale*; mi pare anzi che invece di essere un'offesa sia una cosa che dovrebbe essere gradita.

Ho proposto una questione pregiudiziale sulla discussione della legge, ed è che mi sembra questa legge di tanta importanza che mi pare non si debba discuterla con un Ministero, il quale avendo dato le sue dimissioni non ha, per così dire, più quella forza che è necessaria per le discussioni delle leggi più gravi, come ha detto l'altro giorno il presidente del Consiglio.

Io perciò proporrei che si aggiornasse la discussione di questa legge sino a tanto che vi sia un Ministero nuovo costituito.

PALROCAPA, ministro dei lavori pubblici. All'onorevole senatore Della Marmora risponderò, che invero mi ha molto sorpreso il veder gli dare tanta importanza alla denominazione che nella legge è stata data alle strade, chiamandole nazionali anzichè reali.

Senza citare quanto io gli scriveva, parlando delle strade di Sardegna, mi basterà invitarlo ad osservare che nella mia relazione su questo progetto di legge ho qualificato questa prima classe di strade alternativamente come strade reali e strade nazionali. Il signor senatore converrà meco che era meglio adottare un termine solo, e la Camera dei deputati ha inteso adottare ovunque quello di strade nazionali; ma l'aver io senza darvi importanza adoperato ora uno ora l'altro dei due appellativi, gli dimostra come realmente io reputassi non esservi differenza tra l'una e l'altra qualificazione, e ciò appunto in riguardo alle istituzioni che ci reggono, in forza di cui la nazione è così immedesinata col Re da non poter fare senso il chiamare una strada nazionale piuttosto che reale. Le strade sono amministrare dal Governo del re, e quindi possono dirsi reali. Esse appartengono alla nazione, e per ciò sta bene chiamarle nazionali.

Io credo dunque che la dichiarazione fatta dall'onorevole senatore Della Marmora, basata ad allusioni che io non voglio ripetere, sia affatto sconveniente e fuori di proposito: me lo perdoni, ma glielo dico assai francamente e liberamente. Quanto poi alla questione pregiudiziale, io non so veramente come si possa credere che una legge d'interesse assolutamente materiale, che non ha il menomo tratto alla politica, che riflette la migliore amministrazione delle strade possa essere riguardata come tale, che un Ministero che cessa non sia in caso di discuterla.

Se, ripeto, fosse questa una questione che anche solo indirettamente potesse aver tratto alla politica, lo comprenderei; ma un progetto di legge d'interesse materiale non so perchè non possa essere sostenuto con un eguale vigore o con un'eguale efficacia anche da un Ministero che sta sortendo, ma che ne ha sostenuta la discussione per venti giorni alla Camera dei deputati.

Io reputo adunque che sarebbe inconvenientissimo che questa legge non venisse discussa da chi ne fu l'autore e la difese con tanta insistenza alla Camera dei deputati; è probabile che tornerebbero a sorgere quistioni assai più lunghe di quelle che possono sorgere adesso, ed alle quali non sarebbe più in posizione di rispondere il ministro che, come dico, ha difesa la legge alla Camera dei deputati.

PRESIDENTE. Siccome la quistione pregiudiziale deve avere la preferenza, così prima di dare la parola agli altri oratori iscritti sulla legge, debbo chiedere al senatore Plezza se, dopo le spiegazioni date dal signor ministro, intende di promuovere il seguito della sua proposizione.

PLEZZA. Almeno si metta ai voti.

PRESIDENTE. Allora io domando se è appoggiata.

Chi appoggia la sospensione, voglia levarsi.

(E appoggiata.)

Se nessuno chiede la parola io la metterò ai voti.

GALLINA. Domando la parola.

Mi pare che la natura di questa legge non sia tanto chiara ed evidente da potersi rappresentare sotto un aspetto così semplice, come opina il ministro dei lavori pubblici.

Prima che la relazione dell'ufficio centrale del Senato fosse conosciuta, credo che da quanto si passava in altro recinto, vale a dire dalla discussione lunga ed animata, la quale recò sul progetto stesso originario del Ministero alcune essenziali mutazioni, si potesse già trarre argomento e giudicare come la legge darebbe luogo qui pure ad un dibattimento complesso in sé stesso; tanto più ch'essa abbraccia molti interessi non solamente delle provincie, ma eziandio del Governo medesimo; i quali interessi, le quali difficoltà la relazione dell'ufficio centrale li ha ad evidenza dimostrati.

E quanto ciò sia vero lo dimostra il sistema nuovo che vien proposto dal relatore dell'ufficio centrale, le cui conclusioni non sono essenzialmente esplicite, ma aprono il campo a discussioni della massima gravità.

Non disconosco l'interesse vivissimo che può avere il ministro dei lavori pubblici nel sostenere esso medesimo il partito suo proprio, recando al Senato tutti i lumi che egli già ha arrecato nella Camera elettiva.

Mi sembra dunque che non sia d'uopo di ulteriori parole per chiarire al Senato l'importanza di questa legge, la quale porta in sé tanti interessi in lotta fra loro.

Se poi vogliamo dare il loro giusto peso ai reclami ed alle istanze che già vennero fatte, e continuano a farsi, non che agli eccitamenti mossi a molti di quelli che hanno relazioni nelle provincie, affinché non lascino senza osservazione non poche parti di questo progetto; se si pensa inoltre che, qualunque sia per essere la risoluzione della crisi attuale, il presente ministro dei lavori pubblici, per essere senatore, assisterà sempre alle nostre adunanze, e potrà dare tutte le spiegazioni e corroborare le opinioni dei suoi colleghi nelle modificazioni che si verrebbero a proporre, parmi che niuno non possa altamente apprezzare la convenienza e giustizia della proposta fatta dal nostro collega il senatore Plezza.

CAVOUR, presidente del Consiglio. Io riconosco cogli onorevoli preopinanti che, in tesi generale, quando un Ministero ha rassegnato la sua dimissione, e non tiene più i portafogli, se non pel disimpegno degli affari correnti, è più razionale che non si discutano leggi di grande importanza, massime se queste leggi rivestano in qualche parte un carattere politico, e non siano in correlazione con

i principii sui quali il nuovo Gabinetto debba formarsi. Ma credo che a questa regola generale si possa e si debba fare eccezione sempre quando vi siano gravi motivi.

In primo luogo osserverò che la presente legge non ha nessun carattere politico, non ha nessuna relazione colla politica; è una legge puramente finanziaria ed economica; quindi è facile il vedere che sulla sorte di questa legge non può esercitare influenza il carattere politico degli uomini che saranno chiamati a surrogare la presente amministrazione.

A conferma di questa mia proposizione mi basterà ricordare la discussione cui diede luogo questa legge in un altro recinto, alla quale presero parte nei sensi più opposti membri dello stesso partito politico, e nella quale si videro uniti coloro che in tutte le altre circostanze erano stati disaccordi: come pure vedo nell'ufficio centrale del Senato, nel quale sono rappresentate varie frazioni della Camera, non essere sorto dissenso sull'opportunità di adottare il presente progetto di legge.

Questa legge dunque ha un carattere tale da poter essere discussa anche quando sui banchi del Ministero non seggano uomini che possano rappresentare un concetto politico.

Allorchè sul banco del Ministero seggono uomini che possono essere in grado di sostenere la parte finanziaria, amministrativa e tecnica del progetto (e a ciò fare io credo che il mio onorevole collega, il ministro dei lavori pubblici, sia in grado quanto qualsiasi altra persona che venga chiamata a succedergli), penso che possa il Senato, senza fallire ai principii del sistema parlamentare, dar passo alla discussione del medesimo; ma quand'anche vi fosse qualche dubbio, io credo che il Senato dovrebbe interpretarlo in modo affermativo per alcune gravissime considerazioni.

Ove il Senato ne rimandasse ad epoca lontana la discussione, e ove per qualunque motivo non possa essere votato nella presente sessione, io credo che ne nascerebbero dannose conseguenze.

Questa legge, come ben avvertiva l'onorevole senatore Gallina, modifica gravemente una parte essenziale della nostra amministrazione, necessita un cambiamento sia nel bilancio dello Stato, sia in quello di quasi tutte le provincie, tocca ad un'infinità d'interessi locali: finchè essa non sarà votata e definita, tutti questi interessi avranno la speranza di conservare quello che la legge loro concede, d'ottenere oltre quello che in essa legge si trova, e vi sarà per ciò un'agitazione d'interessi materiali, la quale finirà per riuscire assai dannosa.

Voi avete visto, o signori, quante difficoltà abbiamo incontrato per ottenere che questa legge uscisse dall'altro ramo del Parlamento; e non è già da stupirsi, poichè non vi è forse località dello Stato, la quale, o positivamente o negativamente, non abbia un interesse in questa legge.

Io credo quindi che emergerebbe un danno immenso dal rimandarla a tempo indefinito, e rimandarla col pericolo di costringere il Governo a doverla riprodurre nell'altro ramo del Parlamento, e dover lasciare non soddisfatti per molto tempo un gran numero d'interessi.

Io mi permetto di far valere un argomento, di cui mi sono già servito da alcuni anni: il Governo, e col Governo anche il Parlamento, hanno dovuto compiere la dolorosa missione d'imporre molte gravanze, le quali si sono fatte sentire su tutte le parti dello Stato. Questa legge è intesa a compensare in parte cotale gravanze col beneficio dell'a-

apertura delle nuove strade, ed in parte colla esecuzione di grandi opere di pubblica utilità.

Questo compenso deve farsi sentire maggiormente su quelle provincie più povere e meno favorite dal lato economico, le quali non hanno sentito il beneficio delle grandi opere state intraprese e mandate ad effetto dal Governo, il beneficio cioè del nostro nuovo sistema economico.

Quindi io considero questa legge come un grande atto di giustizia per molte parti dello Stato, come un mezzo efficace di far sopportare con qualche pazienza le molte gravzze che noi abbiamo dovuto imporre, e che io dubito molto che altri possa per qualche tempo diminuire o togliere. Epperò insisto, per quanto so e posso, onde il Senato voglia intraprendere la discussione della presente legge.

DI CASTAGNETO. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola è al senatore Di Castagneto.

DI CASTAGNETO. L'ufficio centrale avendo espresso le sue conclusioni nel rapporto che ha avuto l'onore di rassegnare al Senato, crede che non gli occorre al momento di entrare nel merito della discussione prima che gli oratori iscritti abbiano potuto emettere la loro opinione.

Io mi terrò adunque al punto sollevato dall'onorevole senatore Plezza e svolto in seguito dall'onorevole senatore Gallina.

Quando l'ufficio centrale, vedendo la gravità della questione, si è deciso tuttavia a concludere per l'approvazione del progetto di legge, la crisi ministeriale a cui alludeva l'onorevole senatore Plezza non erasi ancora dichiarata; in conseguenza questa crisi non ha avuto nessuna influenza sul voto dell'ufficio centrale.

Ma riguardando egli l'importanza dell'argomento, ha creduto tuttavia che qualche cosa ci era a fare nelle circostanze attuali; però dopo aver ben ponderate tutte le difficoltà che si presentarono, dopo aver sentito il ministro dei lavori pubblici nel suo seno, ha creduto che al momento la soluzione più prudente sarebbe stata quella di adottare il progetto quale era presentato, a motivo che molti interessi erano in campo, si sentiva la necessità delle nuove classificazioni vivamente desiderate, nè sarebbe stato prudente di ritardare ancora una determinazione.

Per altra parte poi, siccome il progetto si presentava sotto una forma piuttosto provvisoria che definitiva, poichè un organamento completo dipende grandemente dall'adozione del nuovo sistema divisionale e provinciale, l'ufficio centrale ha creduto senza esitare che, accennando al Senato tutta l'importanza della questione, si potesse intanto adottare il progetto qual è.

Qualora adunque il Senato creda di aderire alle conclusioni dell'ufficio centrale, l'ufficio pensa che la condizione precaria del Ministero non possa influire per nulla sul voto del Senato, e che si possa dar passo alla legge, comunque grave ne sia la portata.

Se poi il risultato della discussione del Senato fosse tale, che dopo i maggiori lumi che risulteranno dalla discussione per le savie osservazioni dei nostri colleghi, il Senato volesse sanzionare fin d'ora una questione di principii, in tal caso l'ufficio centrale egli stesso crede che solo allora si potrebbe sospendere la discussione; ma allo stato delle conclusioni emesse dall'ufficio centrale, egli crede, io lo ripeto, che si possa passare oltre alla discussione della legge.

PRESIDENTE. La parola è al senatore Plezza.

PLEZZA. Quando io ho domandato la parola per la questione pregiudiziale, io non credevo di trovare opponente il Ministero: io pensava che il Ministero avrebbe lasciato

che il Senato discutesse da solo e venisse a votazione sulla mia proposizione.

Il motivo per cui io l'ho fatta è la gravità intrinseca della legge, giacchè si tratta niente meno che di cambiare in gran parte il sistema stradale che era stabilito dalle leggi precedenti. Ora però che ho trovato opponente il Ministero, io credo mio debito di dichiarare che non intendo che il voto che io darò alla proposizione da me fatta abbia per nulla a servire come una disapprovazione del Ministero, giacchè io dichiaro altamente che se non godeva di tutta la mia approvazione la sua condotta passata, nella crisi attuale il Ministero, e nella presente sua condizione, ha tutta intera la mia simpatia e la mia approvazione.

GALLINA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

GALLINA. Se ho bene inteso l'osservazione dell'onorevole senatore Di Castagneto, parmi che il suo argomento, per mettere in discussione la legge, si riduca a questo:

O il Senato approverà le conclusioni dell'ufficio centrale, e farà la legge provvisoria;

O il Senato non le approverà, ed allora si potrà sospendere la discussione e rimandarla a tempo indeterminato.

Veramente in mezzo a questa doppia eventualità, io non capisco come possa essere conveniente di intraprendere questa discussione e mi pare che l'argomento medesimo invocato per ottenere questo effetto sia appunto quello che più si opponga alla proposizione dell'onorevole senatore Di Castagneto, perchè si tratta di una legge provvisoria.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola.

GALLINA. E veramente una legge provvisoria è così poco consentanea alle regole ordinarie che se non vi sono ragioni rigorosissime che possano indurre a scendere a questo aperto abuso, io credo non si debba mai ricorrere ad esso.

Quanto all'altra eventualità, cioè che nel corso della discussione vi possa essere necessità di sospenderla ulteriormente, io la vedo tanto grave che il supporla solamente deve essere bastante per non andarvi incontro.

Ora mi permetto alcune osservazioni in risposta a quelle dell'onorevole presidente del Consiglio.

Apprezzo altissimamente le sue parole perchè dirette allo scopo che l'amministrazione non sia punto intralciata nel corso delle sue operazioni, qualunque possano essere coloro che ne saranno posti a capo; mi accordo interamente con lui, che la presente legge non è politica: pur troppo e gravemente politica è la crisi che tiene sospesi gli animi di tutta la nazione.

In mezzo a siffatta crisi, quando mi è concesso che questa legge abbraccia gli interessi materiali di tutto il paese, quando è evidente che questi interessi materiali riguardano da un lato l'amministrazione delle finanze e dall'altro quella di tutta la popolazione, io dico essere prudente il non esporsi anche ad una discussione la quale a mezzo del suo corso possa essere interrotta.

Io suppongo, anzi spero e desidero (e se qui fosse presente il ministro che è stato incaricato della composizione di un nuovo Gabinetto, mi permetterei di indirizzare a lui medesimo i miei accitamenti); io desidero che questo avvenimento non si compia, cioè che a mezzo della discussione un nuovo Ministero si presenti il quale abbia a discutere una legge in parte votata ed in parte no: questo è un inconveniente gravissimo; e per me hanno sempre un grandissimo peso le osservazioni che partono da un ministro;

quelli che hanno l'amministrazione in mano conoscono partitamente le difficoltà le più minute che bene spesso non si possono comunicare e occasione non viene di comunicarle ad una Camera che discute una legge.

Quindi, quando vedo il ministro dei lavori pubblici, quando vedo il presidente del Consiglio insistere molto per l'esame di questa legge, ho ragione di credere che il complesso di tutti gli argomenti, di quelli che si accennano e di quelli che non si accennano, abbiano un peso che debba far effetto sull'opinione dell'Assemblea. Mi pare però che sarebbe conciliabile e il desiderio da alcuni emesso che si sospenda la discussione, e il desiderio emesso dall'Amministrazione attuale che questa discussione non sia di troppo ritardata, massime se avvenisse la circostanza in cui il progetto cadesse e dovesse essere rimandato ad un'altra sessione.

Farmi adunque che un mezzo termine non mancherebbe, e sarebbe quello di aggiornare la discussione ad un'epoca prossima, vale a dire a tre o quattro giorni. Questa dilazione non pregiudicherebbe certamente ad una discussione che è supponibile durerà assai tempo; di più potrebbe giovare ad accelerare il compimento di quei provvedimenti di cui preme troppo a tutti avere un risultato.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. La prima parte del discorso dell'onorevole senatore Gallina è fondata su ciò che egli riguarda questa legge come provvisoria: mi permetta anzitutto di dirle che egli è compiutamente in errore, ingenerato in lui, come lo disse egli stesso, dall'opinione particolare del relatore di questo progetto di legge.

GALLINA. (Interrompendo) Scusi un minuto; dalle risposte che mi furono date dai membri dell'ufficio centrale...

DI CASTAGNETO. Domando la parola.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io ho dichiarato alla Camera dei deputati, e lo ripeto al Senato, che questa non è una legge completa, ed ho esposto i motivi per cui non credo che sia il momento di fare una legge compiuta e definitiva sul riordinamento stradale e di presentare un nuovo regolamento stradale generale che abbia a formare oggetto d'una legge speciale. Ecco ciò che ho detto e che il relatore stesso ha riconosciuto giusto, avendo lodato apertamente il Ministero di essersi astenuto dal presentare un sistema generale di riordinamento dell'amministrazione stradale, dacchè riconosceva di non poterlo coordinare cogli altri rami dell'amministrazione sia provinciale che divisionale, pei quali si stanno maturando apposite leggi.

Ma le disposizioni del presente progetto di legge sono di loro natura indipendenti, ed hanno tutti i caratteri di un ordinamento stabile e definitivo.

Quando lo Stato si impegna nella costruzione di una strada, ne dà l'appalto, ne sorveglia i lavori, come si potrebbe supporre che quella strada non è a carico dello Stato, secondo questo progetto di legge, se non provvisoriamente? Come vuoi che quando si adotta per sistema, per principio generale, che le strade correnti parallelamente alle vie ferrate cessino dall'essere strade reali e passino nella categoria delle provinciali, si dica che questo stato è provvisorio e che da qui ad alcuni anni le stesse strade torneranno a diventare reali?

Questo veramente mi pare inammissibile.

È vero che l'onorevole relatore ha detto nella sua relazione: « Per non complicare maggiormente il servizio stradale, sarebbe per avventura più logico l'astenersi

per ora da ogni legge interinale.... » Ma, lo ripeto, legge interinale sarebbe quella che avesse per unico scopo un riordinamento generale del sistema e dell'amministrazione delle strade; ma un progetto di legge che tassativamente prescrive che certe linee diventano strade reali, e saranno costrutte metà a carico dello Stato e metà a carico delle provincie, e che lo Stato ne assume fin dal 1857 la manutenzione; una legge che stabilisce che le strade parallele alle strade ferrate cessano di essere reali, non so come possa avere il carattere di una legge provvisoria, di una legge che non dura che momentaneamente.

Altre leggi sono state fatte dopo il primo ordinamento delle strade per dichiararne alcune reali, come è avvenuto della strada da Genova al confine di Toscana, dichiarata reale otto anni dopo che il regolamento del 1817 era in vigore. Così è avvenuto della strada da Giamberi a Ginevra.

Ma certamente questi per essere provvedimenti isolati non si potevano, nè si dovevano chiamare provvedimenti momentanei e transitori. È impossibile che quando una volta si è dichiarata una strada reale, e lo Stato si accinge a lavori corrispondenti, abbia da aspettarsi che dopo alcun tempo si torni a volerla dichiarare strada provinciale.

Io dico dunque che questa è una legge incompleta relativamente all'ordinamento generale, perchè non contiene che quelle disposizioni più urgenti che sono state riconosciute necessarie per sopperire ai bisogni immediati di quei paesi a cui recano beneficio particolare, ma che non è punto una legge nè provvisoria, nè transitoria.

Dirò poi, quanto all'osservazione fatta sull'aver l'onorevole relatore messo avanti un altro suo piano e fatto dei gravi appunti alla legge, benchè dopo l'abbia approvata, che mi duole di non vederlo al banco della Commissione perchè avrei a contrapporgli alcune osservazioni; ma mi restringerò a quello che è puramente necessario per mettere in chiaro la questione che è insorta.

Uno degli appunti più gravi ch'egli fa, e che certamente potrebbe fare impressione alle provincie, è che dichiarando provinciali le strade che corrono parallele alle strade ferrate ne venga alle provincie un aggravio esorbitante, ed egli ha fatto un calcolo di questo aggravio per la divisione di Torino; ma io faccio riflettere che l'onorevole relatore ha preso le cifre della manutenzione attuale delle strade reali che corrono parallele alle strade ferrate e ha supposto che questo sia il peso che incomberà alla divisione; ha supposto adunque che la manutenzione di quelle strade abbia da continuare ad essere così dispendiosa come era prima che si costruissero le strade ferrate, e lo ha dichiarato apertamente.

Egli ha esposti alcuni motivi per cui crede che questo carico, questa spesa diminuirà di poco. Ma io prego il Senato di considerare che questo è contrario a quanto accadde in tutti i paesi e che si verifica già nel nostro. Osserverò anzi tutto che qui si dovrebbe stare al principio il quale consiste nel dichiararle strade provinciali perchè sono diventate di un interesse locale e non servono più al grande transito.

Quanto poi alla spesa io mi appoggerò alla stessa linea che l'onorevole relatore ha preso a considerare, cioè alla linea della strada di Genova. Come si può mai credere che quella linea, già così frequentata pel grande commercio di Genova, abbia come dice il relatore, a conservare quelle condizioni a un dipresso così dispendiose come aveva antecedentemente? Ma da che cosa deriva il maggiore o minor carico di spesa necessaria per la manutenzione di

una strada? Dalla frequenza essenzialmente del transito che vi si effettua. Ora sulla strada di Genova vi è una diminuzione notevolissima di transito. Lo prova il fatto che ora si trasportano colla ferrovia trecento, quattrocento e persino cinquecento tonnellate al giorno di merci che vengono e in parte molto minore vanno al porto di Genova, ciò che vuol dire da 3, 4 a 5 mila quintali al giorno che non passano più su quella strada reale. Ed infatti non si vede più quell'andirivieni incessante di carri che incontravasi altre volte. E dopo ciò si vorrà supporre che la manutenzione di quelle strade costerà ugualmente o poco meno di quanto costava prima?

Io citerò anche un fatto che illumina viemmeglio la questione.

Nel 1854 io domandava al Parlamento la somma di 70,000 lire per spese straordinarie per la ristorazione della strada di Genova, perchè essendo essa, in conseguenza dei lavori delle strade ferrate, venuta in uno stato di degradazione veramente straordinario, io aveva intenzione di farla riparare in guisa da poterla consegnare alla provincia in uno stato conveniente e normale. Mi fu negato questo fondo: e pure le opere che io aveva divisato di fare con quelle 70,000 lire le ho potute eseguire: e in qual modo? Colle economie che risultarono dal minor dispendio di manutenzione a motivo dello scemato carreggio.

Aggiungerò di più che questo succedeva nel 1854 in epoca in cui non era ancora bene avviato il transito per la strada ferrata da Alessandria sino a Novara. Ma nel 1855 il movimento è enormemente accresciuto sulla ferrovia, giacchè anche le merci che vanno in Lombardia passano per la principalissima parte su quella via. Cesserà presto sulla strada reale anche il transito per la Svizzera, perchè è imminente l'apertura della strada di Arona, e nessuno dubiterà che le relazioni del porto di Genova colla Svizzera, quando la ferrovia sia terminata fino ad Arona ed organizzata la navigazione sul lago Maggiore, abbiano a seguire altra via.

Dunque l'allegazione che gli aggravii che si addossano alle provincie restano quali erano dapprima per lo Stato è assolutamente insussistente, ed è smentita dalla ragione e dai fatti.

L'onorevole relatore poi parla anche specialmente della provincia di Torino; ha citato gli ultimi tronchi di strade che mettono capo alla città, i quali, egli dice, saranno straordinariamente gravati di transito, e per le molteplici relazioni colla città stessa, e per il trasporto di materiali da costruzione, e per i tanti bisogni di una così fitta popolazione.

Ma questo argomento milita in favore della legge, perchè questi interessi non sono interessi generali; se la provincia avrà da sopportare qualche peso, essa otterrà anche tutti gli ingenti vantaggi che le derivano dall'essere il punto centrale a cui giungono e da cui si diramano tutte le strade ferrate.

Io non veggo adunque come il principio della legge possa oppugnarsi per sè stesso, nè reputarsi troppo gravoso per la manutenzione che si suppone costare, ad un dipresso come prima.

Posso assicurare che nelle provincie venete, per la strada già frequentatissima da Treviso per Mestre a Padova, che raccoglieva le relazioni fra Venezia e Padova, la spesa di manutenzione si trovò ridotta a circa il terzo di quello che era molti anni fa: e quella da Padova per Vicenza e Verona è ridotta ad una proporzione minore della metà.

Un altro sistema l'onorevole relatore avrebbe voluto sostituire a quello proposto dal Governo e questo sarebbe nientemeno di dichiarare reali tutte le strade provinciali.

Certamente questo è un principio assai semplice e largo. Ma farò anzitutto presente, che una Commissione governativa stata istituita espressamente per proporre un nuovo ordinamento generale delle strade, di quale Commissione l'onorevole relatore era membro, presentò difatti un progetto di regolamento inteso in modo che io non sarei stato alieno dall'adottarlo, qualora non l'avessi veduto così intrinsecamente connesso al vigente sistema d'amministrazione provinciale da non potermi ripromettere di vederlo approvato, a fronte della prospettiva di averlo in breve a mutare, se all'amministrazione provinciale si desse colla nuova promessa legge un nuovo ordinamento.

Ora in quella Commissione l'onorevole relatore sostenne lo stesso sistema che ora vorrebbe riprodurre; ma fu solo nel suo avviso e dovette presentare un voto separato perchè non trovò alcuno de' suoi colleghi che aderisse alla sua idea.

E veramente come potremmo ad un tratto assumere a carico dello Stato quali strade reali 3400 chilometri di strade provinciali, dichiarate tali dai Consigli provinciali e divisionali che hanno loro proprie vedute e non badano che ai peculiari loro interessi? E come potremmo riguardarle ad un tratto quali strade d'interesse generale e mettere, come propone l'onorevole relatore, un'imposta straordinaria su tutte le provincie per sopperire al compimento ed alla manutenzione delle medesime? Oltre di che la costruzione d'alcuna di esse non è ancora nemmeno incominciata, appunto perchè non servono che ad interessi affatto locali e così ristretti, che dopo averle dichiarate provinciali, poco o nulla vi si è fatto d'attorno.

Come potremmo assumere quest'enorme aggravio, perchè il principio è semplice? D'altronde questo si sarebbe forse potuto fare in origine, non ammettendo nella primitiva legge la classe delle strade provinciali, perchè allora sarebbe intervenuto il Governo a dichiarare quali erano quelle che avevano un così vasto interesse da poter essere assunte a carico dello Stato, e non si sarebbe lasciato il farlo all'arbitrio delle provincie o delle divisioni. Ma il venire adesso a questa deliberazione, oltre all'imporre un carico grave allo Stato, perchè la contribuzione speciale si può stare certi che non sarebbe mai sufficiente alle esigenze, produrrebbe anche una ingiustizia evidente e flagrante.

Prendiamo, per esempio, la divisione di Novara, la quale ha già 588 chilometri di strada provinciale in principalissima parte compiuta con un ingente dispendio delle provincie che compongono la divisione medesima.

Questa divisione, che si vede vicina al termine de' suoi lavori stradali e delle spese, dovrà dunque ricominciare da capo ed essere imposta per venir in soccorso delle altre provincie che non hanno finora fatto che poco o nulla.

In generale questo sistema, secondo il quale le provincie che hanno già fatto molto per i propri locali interessi, dovrebbero venire imposte espressamente per compiere altre strade negli interessi speciali di altre provincie, è talmente contrario all'equità che certamente non sarebbe stato ammesso da nessuno dei rami del Parlamento. Oltrechè io riguardo come un principio assai lontano dal promuovere i veri interessi del paese quello che lo Stato decida della convenienza di tutte le strade che riguardano gli interessi provinciali.

Per questo io dico che mi pare non sussista nè il timore messo avanti dal relatore sui troppi aggravii, nè la con-

nienza di adottare l'altro sistema da lui proposto perchè, dice egli, ha il carattere di semplicità; e stimo, che quando si voglia veramente attuare qualche cosa per le provincie di utile e sicuro, benchè incompleto, non però transitorio, sia da adottare il sistema che vi viene proposto dal Ministero e non perdersi in astrazioni, in dubitazioni e in dilazioni senza fine.

FINELLI. Mi sembra che l'onorevole signor ministro, negli svolgimenti in cui è entrato, abbia risposto a due punti, i quali però non comprendevano le vere parti di quell'argomento sopra il quale era necessario principalmente di rispondere.

Se non erro, egli ha ragionato nel senso che la legge, quantunque parziale, quantunque incompleta, non abbia però il carattere provvisorio.

In secondo luogo poi, sorpassando in certo modo la questione pregiudiziale, è entrato in vari riflessi che dimostrano certamente agli occhi di qualunque persona imparziale l'importanza di questa legge ed il dovere del Governo stesso di promuoverla, onde soddisfare a giuste considerazioni.

Ma mi pare che, così ragionando, l'onorevole ministro abbia tralasciato un altro punto messo innanzi dall'onorevole senatore Gallina, ed era che se tale fosse il carattere della legge che potesse veramente esigere un provvedimento, questo provvedimento però non era tale che nelle circostanze attuali non potesse andar soggetto al ritardo di tre o quattro giorni e che tale dilazione non avrebbe potuto pregiudicare per nulla quegli interessi che si tratta di assicurare con questa legge.

Questo riflesso dell'onorevole senatore Gallina mi sembra che poggiasse sopra motivi di alta convenienza, sopra quelli cioè che la situazione politica attuale rende evidente a ciascuno dei senatori, perchè non si può certamente nascondere che la posizione presente lascia a desiderare uno scioglimento il quale faccia cessare delle inquietudini non infondate.

Per conseguenza, in mezzo a considerazioni politiche di tal natura, mi sembra che il partito posto innanzi con tanta convenienza, con tanta misura dall'onorevole senatore Gallina, sia veramente tale da meritare ogni riguardo.

CAVOUR, presidente del Consiglio dei ministri. L'onorevole senatore Gallina, modificando la prima sua proposta in uno scopo conciliativo, propone di sospendere per alcuni giorni la discussione di questa legge, onde dar campo alla crisi ministeriale, in mezzo alla quale versiamo, di giungere al suo termine. Ma io credo che questo mezzo non può raggiungere lo scopo che si propone, quello cioè di vedere discussa e votata la legge nell'attuale sessione ed allontanare il pericolo, la possibilità che essa venga rimandata ad un altro anno, che essa non possa avere esecuzione in quest'anno.

Supponendo, come è probabile e come è conforme ai voti che formo (voti che l'onorevole senatore Gallina forma certamente con me), che la crisi venga a compimento fra breve, io credo che un nuovo ministro dei lavori pubblici dovrà di necessità pregare il Senato di sospendere la discussione di questa legge.

Se fosse una legge politica probabilmente il nuovo ministro dei lavori pubblici arriverebbe su questi banchi con opinioni già formate e potrebbe immediatamente discuterla: ma questa è una legge d'amministrazione, tessuta di una infinità di dettagli.

Il Senato sa come essa abbia dato luogo a molte proposizioni per parte di quegli interessi che non avevano trovata

intera soddisfazione nella proposta ministeriale; quindi un ministro dei lavori pubblici, per poterne sostenere convenientemente la discussione, bisognerà che prima faccia uno studio minuto e particolareggiato delle infinite questioni a cui essa darà luogo.

L'attuale Ministero è assolutamente in caso, e credo lo abbia dimostrato nella discussione seguita nell'altra Camera, di sostenere un pronto e nuovo dibattimento per avere studiato tutti i particolari di questa legge.

Come dunque ognuno vede, la proposta dell'onorevole senatore Gallina, quando venisse accolta, avrebbe per effetto di rimandare la legge non solo fino al compimento della crisi, ma fino a che il nuovo ministro dei lavori pubblici avesse avuto campo di rendersi padrone delle innumerevoli questioni a cui ha dato luogo e può dar luogo ancora l'attuale progetto di legge.

Io credo perciò che se il Senato è convinto della necessità che questa legge venga discussa e votata nell'attuale sessione, deve pure di necessità ammettere che la discussione di essa venga immediatamente cominciata.

JACQUEMOUD. J'avais demandé la parole pour appuyer la proposition de passer immédiatement à la discussion de la loi. J'ajouterai, aux raisons déjà exposées, que les honorables préopinants, qui ont proposé en voie de conciliation de différer cette discussion pendant trois ou quatre jours, ne peuvent pas garantir les conséquences de ce retard. Il serait insignifiant dans des circonstances ordinaires, mais il peut avoir une grande portée dans les circonstances actuelles. Les honorables préopinants ne peuvent pas savoir quelles dispositions seront prises par un nouveau Ministère. Voudraient-ils répondre qu'il ne prorogera pas les Chambres au mois d'octobre? Dans ce cas, le bénéfice de la présente loi serait différé jusqu'à l'année 1857, car les Conseils provinciaux et divisionnaires n'auraient plus le temps de prendre leurs mesures pour préparer dans leurs budgets les fonds nécessaires à l'entretien des routes royales, que cette loi déclare provinciales, à dater du 1^{er} janvier 1856. L'injustice qu'on a voulu réparer serait donc forcément continuée, pendant une année, au moins.

Messieurs, jusqu'à présent les pays de montagne ont contribué d'une manière onéreuse à la création des chemins de fer, qui leurs seront inutiles tant qu'ils n'auront pas de routes pour y aboutir. Ils ont droit aussi à la sollicitude du Gouvernement pour l'ouverture des voies de communication qu'ils réclament depuis tant d'années, dans l'intérêt du commerce intérieur. Ils ont assez attendu; le moment est enfin arrivé d'accorder une compensation à leurs sacrifices et de les décharger de l'obligation de contribuer encore à l'entretien des routes parallèles aux chemins de fer.

Par toutes les considérations qui ont été exposées, je crois que nous ne pouvons prendre un parti plus sage que celui de passer sans aucun délai à la discussion des articles de cette loi.

PRESIDENTE. Io debbo richiamare la discussione alla questione pregiudiziale sollevata dal signor senatore Plezza il quale, quantunque non abbia dato un aspetto politico alla sua proposta, non ha però desistito dal primitivo suo progetto che era di un aggiornamento indefinito della legge.

Siccome una proposta indefinita di sospensione di discussione ha la precedenza sulla proposizione limitata, quale si è quella del senatore Gallina, perciò io metto in primo luogo ai voti la sospensione indefinita di questa legge.

Chi crede che si debba indefinitamente sospendere la discussione di questa legge, voglia alzarsi.

(Il Senato non approva.)

Passo ora alla seconda proposizione.

Chi crede che debba per quattro o cinque giorni sospendersi la discussione di questa legge, voglia levarsi in piedi.

(Il Senato non approva.)

Si continua la discussione generale.

La parola è al senatore De Sonnaz.

DE SONNAZ. Io vedq in questa legge una contraddizione. L'articolo 8° dice:

« Ogni città capoluogo di provincia che non si trovi collocata sopra una delle strade dichiarate nazionali dalle regie patenti del 29 maggio 1817 o dall'articolo 6° della presente legge, nè si trovi in contatto di una stazione di strada ferrata già eseguita o di cui sia accordata la concessione, dovrà essere provvoluta di un braccio di strada nazionale che la metta in comunicazione colla rete generale delle strade ordinarie e nazionali o con quella delle strade ferrate già compite, » ecc.

Osservo che nelle provincie dove c'è una strada reale, come quella che passa da Arbertville, Ancey, La Roche, Thonon, Saint-Gingolph, la strada reale attraversa per un tratto piccolissimo quattro capoluoghi di provincia.

La provincia di Chiablèse, capoluogo Thonon, non è provvista che di un tratto di strada reale, che porta dove? Porta nel territorio di Ginevra.

Questa capitale di provincia è forse messa in rapporto colle strade reali dello Stato? Forse colle strade di ferro? Le sole provincie del Chiablèse e del Faucigny si trovano aver comunicazione attualmente colla capitale del ducato di Savoia e ciò per un territorio forestiero; per conseguenza mi pare che abbiano diritto, assolutamente diritto (giustizia anzi lo vorrebbe), che avessero un tratto di strada reale che le portasse nel centro del ducato di Savoia. E non basta loro quel tratto di strada che è dichiarato reale: quella che da Thonon porta a Douvaine, quella che da Ancey va fino a Bonneville non sono sufficienti a quei paesi, tanto più che sono montuosi, poveri, ed hanno pochi mezzi per le strade rimaste così a carico della loro finanza.

Convenendo poi coll'onorevole nostro collega, il senatore Della Marmora, vorrei che si prendesse una decisione positiva per ridonare a strade di quella categoria il nome di reali: perchè vedo che in tutti i paesi costituzionali questa denominazione è concessa a tutti gli stabilimenti pubblici; così in Inghilterra, così in Francia, così ancora nel Belgio, in Baviera, insomma in tutti i paesi retti da governo rappresentativo.

Come diceva benissimo il ministro dei lavori pubblici, il re è capo della nazione, noi tutti conveniamo in ciò; ma non vediamo perchè si possa cambiare la denominazione reale, che è sempre stata tale tra noi, ed esiste pure in tutti gli altri paesi costituzionali.

Dunque, dovendosi fare un qualche emendamento, e questo parendomi indispensabile, mi sembra che non si possa a meno a suo tempo di porlo a partito.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. La prima osservazione fatta dall'onorevole senatore De Sonnaz avrebbe avuto il suo luogo all'articolo 8, ma poichè egli l'ha anticipata nella discussione generale, dirò che il principio della legge è di dare un braccio di strada a ciascun capoluogo di provincia il quale, malgrado il sistema delle strade reali vigente per la legge del 1817, malgrado le nuove linee

aggiuntevi e malgrado le strade ferrate non si trovi legato a questa rete principalissima di comunicazione.

Io ho fatto vedere, già nella relazione sul presente progetto di legge come delle 30 o 31 provincie di terraferma ve ne fossero più di 20 che si trovavano in questa condizione, durante il precedente sistema, e prima che si costruissero le strade ferrate.

Ho fatto conoscere che questi bracci che io proponeva non dovevano riguardarsi individualmente come d'interesse generale, giacchè quest'interesse generale non può esistere per ogni linea individualmente, ma deve emergere dal complesso della rete. Ora tali rami di strade, in questo senso diventavano d'interesse generale, perocchè facevano che nessun capoluogo di provincia fosse disgiunto dalla rete principale.

Dopo costrutte le strade ferrate ed attuata questa legge, se piacerà al Senato di adottarla, la maggior parte di questi capoluoghi di provincia si troveranno congiunti od a strade ferrate od alla rete generale delle strade reali.

E basterà notare fra le altre che l'approvazione della sola linea di strada nazionale che da Nizza va fino a Voltri, ove ha principio la strada ferrata che mette a Genova, farà sì che comunichino con questa rete generale di strade nazionali la provincia di San Remo, quella di Oneglia, quella di Savona e d'Albenga, le quali non hanno attualmente un palmo di strada reale e non ne avrebbero ulteriormente, ove questo progetto non fosse approvato.

Così avviene di molte altre provincie; Saluzzo che ora non è congiunto alla rete delle strade reali con alcun braccio suo proprio, lo sarà con una strada ferrata che si sta costruendo per a Savigliano. Lo stesso dicasi di Biella, Ivrea ed Aosta che non sono ora in comunicazione colla rete generale, lo saranno dichiarata che sia reale la strada da Chivasso per Ivrea ad Aosta. Lo stesso sarà pure di alcune altre provincie.

Restavano però ancora pochi capoluoghi di provincia disgiunti dalla rete generale; ed in Savoia ve n'erano tre: Albertville, Bonneville e Thonon. Ad Albertville si dà il braccio di strada che correndo la destra dell'Isère arriva al ponte di Chamousset dove si raggiunge la strada reale ed a suo tempo si raggiungerà la strada ferrata che si sta costruendo da San Giovanni di Moriana ad Aix.

In applicazione del suddetto principio Albertville non può esigere di più. Bonneville parimenti disgiunta dalla rete suddetta avrà il suo braccio di strada reale che andrà per la Roche al ponte di Brogny a legarsi colla strada reale da Ancey a Ginevra. Thonon ha domandato con insistenza che si dichiarasse reale una linea interna che mette a Bonneville ed un'altra che dal confine di Saint-Gingolph, passando per Thonon e Douvaine, va al confine di Ginevra. Questa era una domanda esorbitante, ma vedrà il Senato come negli emendamenti stampati e presentati alla Camera vi fossero veramente queste domande. Ma non furono accolte perchè si trattava di un braccio solo di strada; ed il braccio che conveniva più agli interessi di Thonon era certamente quello che conduce direttamente a Ginevra, e lo congiunge nello stesso tempo colla strada che da Ginevra va ad Ancey; questo è nell'interesse della provincia stessa, nè io credo che vi sia inconveniente che si vada prima a Ginevra con cui Thonon ha tante intrinseche relazioni. Così si soddisfa ad un tempo ad una comunicazione interna e ad una internazionale.

Ed i vari emendamenti proposti alla Camera elettiva non miravano già a preferire un altro braccio, ma sibbene

ad averne uno di più; il che non era conforme al principio sancito dalla legge.

Non insisterò poi di più sopra il cambiamento del nome; ho detto i motivi che mi paiono abbastanza ragionevoli per non dare tanta importanza ad un appellativo di strada, quanta si è voluto darne da due onorevoli senatori che ne hanno discorso.

BALBI-PIOVERA. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola spetta al senatore D'Oria.

D'ORIA. Uno dei maggiori bisogni che abbiano le nostre strade reali egli è certamente la costruzione di un ponte sul fiume Magra, per assicurare la comunicazione coll'Italia centrale.

Questo ponte ha subito molte vicende: la città di Spezia faceva impegni perchè esso fosse stabilito nel luogo di Fornola per avere una più facile e breve comunicazione verso il confine parmigiano, per la strada cioè principata ma non ancora ultimata che tende verso Aulla e Pontremoli.

La città di Sarzana invece faceva impegni onde questo ponte si costruisse nella località di San Genisio, al fine di potersi portare con maggiore facilità al porto di Lerici. Io non dirò certamente che il Governo abbia voluto trarre profitto da queste gare municipali; il fatto però è che questo ponte non venne costruito nè nell'una, nè nell'altra località.

Quantunque la strada della riviera di Levante sia stata dichiarata reale fino dal 1825, e siano così trascorsi al giorno d'oggi ben più di 30 anni, e non ostante che tutte le amministrazioni passate, principiando dal 1825 in poi, abbiamo sempre fatte buone parole a quelle popolazioni, tuttavia, lo ripeto, questo ponte non esiste ancora.

È bensì vero che l'onorevole nostro collega il ministro dei lavori pubblici aveva intraprese trattative con parecchie compagnie estere fra cui, se non erro, la compagnia Gandell ed anche con una compagnia genovese, per stabilire un ponte a doppio uso, metà per le strade ferrate e metà per servire giornalmente per le vetture e pei pedoni; ma, sia per la crisi finanziaria sia per altri motivi, queste trattative non ebbero ulteriore seguito.

Io so che l'onorevole signor ministro ha dimostrato e dimostra molto interesse al riguardo; ma finora questo, per noi Genovesi, è un indizio di buon volere e nulla più. Desidererei quindi che questo si attuasse e che perciò, se fosse possibile, il Governo prendesse formale impegno di eseguire realmente questo progettato ponte.

Non ho d'uopo di entrare in lunghi ragionamenti per dimostrare il bisogno, la necessità urgente di questo ponte essendo a tutti noto; nè tanto meno accennare i danni che tuttodì si lamentano per tale mancanza; mi limiterò tuttavia a citare alcuni fatti per far palese al Senato le considerazioni che mi hanno determinato a prendere la parola.

Avviene non di rado, per le piene della Magra, che la comunicazione fra l'una e l'altra sponda della strada reale di levante rimane interrotta, mal potendo servire al tragitto del fiume la barca, ossia *scaffa*, stante il suo cattivo stato; sicchè in tali circostanze il commercio locale fra la Spezia e Sarzana rimane intieramente incagliato.

Inoltre, non poche sono le vittime che si hanno pur troppo a lamentare in ogni anno, le quali imprudentemente volendo guadare il fiume in queste epoche di piene, vengono dall'impeto delle acque trascinate in mare.

Aggiungo ancora che bene spesso le vetture provenienti da Genova, giunte a Spezia, quand'anche il fiume non sia gonfio, i locandieri ed albergatori che hanno interesse di

far fermare i viaggiatori, loro danno ad intendere che vi è piena, e con ciò li trattengono qualche volta più del bisogno, quando che essi avrebbero interesse di procedere innanzi.

Dalla Spezia per andare alla *scaffa* presso Sarzana vi sono 9 miglia: quando vi è piena quelli che partono da quel luogo sono tante volte costretti a ritornare indietro, sicchè hanno fatto 9 miglia per andare e 9 per ritornare ed hanno perduto non solo il tempo, ma ancora fatta una spesa inutile; e questo non può certamente dare una buona idea dell'amministrazione nostra in ordine alle strade.

Lo stesso inconveniente risentono il servizio postale e l'amministrazione.

Diffatti, trovandosi l'ufficio dell'intendenza alla Spezia, ed il tribunale e la diocesi in Sarzana, ne viene che quelli che stanno a Sarzana, e debbono pei loro affari portarsi all'intendenza, vi sono di quando in quando trattenuti dall'ingrossarsi del fiume che separa le due città; e così del pari quelli che sono alla Spezia e che debbono recarsi al tribunale o alla diocesi; e tanto più se si considera che le piene del fiume Magra durano bene spesso più giorni.

Potrei citare ancora molti altri consimili inconvenienti, ma non mi dilungherò di più per non abusare della vostra sofferenza; e mi limiterò solo ad insistere perchè questo ponte sia realmente costruito. Si faccia da una parte, o si faccia dall'altra non importa, purchè si faccia.

A questo proposito aveva formulato un ordine del giorno allo scopo d'indurre il più sollecitamente possibile il Governo al compimento di quest'opera di un interesse così vitale. Esso è così concepito:

« Il Senato, riconoscendo la necessità che sia costruito un ponte sul fiume Magra, invita il Governo a provvedervi indilatamente, e passa all'ordine del giorno. »

● **ALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Farò osservare all'onorevole senatore D'Oria che la questione ch'egli promuove non ha veramente relazione col progetto di legge in discussione; imperocchè questo ha per iscopo di togliere dalla classe delle strade reali alcune strade per farle passare alla categoria delle provinciali, o dichiarare reali altre strade che ora nol sono.

Quanto alla strada cui manca il ponte sulla Magra, essa è già stata dichiarata reale fin dal 1825, come appunto egli ben diceva; dunque non è più il caso di sollecitare il Ministero a fare un'opera che è già deciso dover essere a carico dello Stato.

Io sono penetratissimo del bisogno di far quel ponte; ma se non è ancora fatto, dirò, a mia giustificazione, che da 30 anni non vi si è riuscito; bisogna quindi credere che vi siano ostacoli assai gravi, e questi ostacoli veramente esistono e derivano essenzialmente da interessi locali che si opposero sin qui all'eseguimento di un'opera di tanta importanza.

Aggiungerò che, oltre agli interessi locali che si trovano in contesa, si agitò lungamente e fino a questi ultimi tempi la questione di strategia militare.

Si è creduto che riguardi strategici domandassero di fare il ponte in un sito, e poi si è mutata idea e si trattò di costruirlo in un altro. Tutte queste pratiche ritardarono lunghissimamente l'approvazione del progetto di quest'opera e la sua attuazione.

Il Governo però non ha mai lasciato di vedere se potesse farlo, e, come osservava l'onorevole preopinante, egli ha

già più volte sollecitato private società a fare proposizioni, perchè si sperava di poter combinare la sede di questo ponte colla traccia di una strada ferrata progettata; ma siccome si riconobbe che la costruzione di questa strada ferrata avrebbe dovuto essere protratta ad epoca lontanissima, così intendeva trattare con quelle società perchè anticipassero l'eseguimento di quest'opera; ma quelle società, dopo avermi data qualche fiducia di farla, si sono ritirate, appunto perchè le condizioni economiche generali del paese hanno mutato in guisa che si può sperar poco nel concorso dei capitali.

Attualmente però le risorse delle nostre finanze essendo assai limitate, ed i progetti di ponte che furono sottoposti al Ministero essendo di una spesa grandissima, io cercai di indurre una società che ha eseguito un ponte alla Vergniais sopra uno dei nostri torrenti a fare un'offerta. Questa società promise di presentarmi un piano tale per la costruzione di questo ponte che io confido possa essere eseguito.

Ad ogni modo se anche questo non riuscirà, se non si potrà combinare nemmeno con questa società, l'assicuro che avrò cura di proporre, se sarò al Ministero, o di lasciare al mio successore la pratica così avviata da lasciar speranza che una delle opere principali e di più urgente necessità, quale appunto quella del ponte sulla Magra, sia finalmente eseguita.

Consimile dichiarazione feci all'altra Camera e si persuada l'onorevole senatore D'Oria che io non avrei avuto bisogno degli eccitamenti che egli mi fece nell'interesse di quelle località, perchè, come dico, tutti gli inconvenienti che egli ha accennato sono a me noti, poichè sono quelli che s'incontrano sempre quando una strada di gran comunicazione traversa un torrente di letto amplissimo come è la Magra; mentre però l'amministrazione è penetrata della difficoltà degli esposti ostacoli non può però tener conto di quello accennato dei locandieri, perchè ad ogni modo essa non potrebbe mai essere responsabile dell'inganno che i locandieri potessero fare ai forestieri.

Sia certo l'onorevole senatore D'Oria che, per quanto potrà ancora dipendere da me, cercherò con ogni mezzo di attuare questo ponte; ma è molto probabile che egli debba rivolgere le sue interpellanze, i suoi eccitamenti ad un altro ministro.

D'ORIA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Prima di accordare la parola, io debbo far osservare al Senato che dalla risposta data dall'onorevole ministro dei lavori pubblici si conosce come l'interpellanza sollevata dal senatore D'Oria per nulla appartiene al merito intrinseco della legge la quale ci occupa.

Per conseguenza questa altro non è che un'aggiunta di discussione fatta alla discussione generale.

Ciò posto, io non potrei concedere che quest'aggiunto si prolunghi più di ciò che è già avvenuto.

Io debbo piuttosto invocare il voto del Senato per la chiusura della discussione generale, in quanto che tanto questa proposta (ove mai avesse il proponente ragione di chiarirla più consentanea, più omogenea alla legge di cui si tratta) come quella del senatore De Sonnaz avranno certamente una sede più acconcia allorchè verrà in discussione l'articolo 8 della legge, nel quale si parla appunto di quei tronchi di strade reali o nazionali che debbano essere, i quali metteranno capo alle grandi vie dello Stato.

Lo stesso devo anche osservare a riguardo dei due senatori, i quali non hanno proposto un emendamento, ma

fatto bensì conoscere il desiderio loro che un emendamento sia fatto, col quale la parola *nazionali* si ometta e si ristabilisca l'antica denominazione di *strade reali*, giacchè anche per questo desiderio sarà sede più opportuna il farne argomento di uno speciale emendamento allorchè verrà la discussione dell'articolo 1 della legge in cui questa parola *nazionali* è per la prima volta indicata.

Ciò posto, ove non si faccia osservazione in contrario, io chiederò il voto....

D'ORIA. (*Interrompendo*) Se mi permette, direi soltanto due parole....

PRESIDENTE. Io credo che per l'economia della discussione sia giunto il tempo di chiudere la discussione generale, salvo a chi il crederà opportuno di fare sugli articoli quelle proposizioni che stimerà più acconcie.

Chi crede che la discussione generale debba chiudersi, si levi.

(È chiusa.)

« Art. 1. Le strade nazionali, quando vengono aperte all'uso del pubblico pel trasporto delle persone non meno che per quello delle merci strade ferrate scorrenti nella stessa direzione, e che servono ai principali centri di popolazione, cessano dal principio dell'anno solare successivo alla predetta apertura dall'appartenere alla classe delle nazionali ed entrano in quella delle provinciali; e ciò tanto se queste strade ferrate siano costruite ed esercitate a conto e a carico delle regie finanze, quanto se concesse all'industria privata vengano esercitate dai concessionari o dall'amministrazione dello Stato. »

(*I senatori Balbi-Piovera e Della Marmora chiedono contemporaneamente la parola.*)

PRESIDENTE. La parola è al senatore Balbi-Piovera.

BALBI-PIOVERA. Io parlerò semplicemente sulla parola *nazionali*.

Se non mi sbaglio, la classificazione delle strade fu fatta colla legge del 27 maggio 1817, dove furono segnate le diverse categorie delle strade.

Dopo d'allora nessuna legge ha cambiate quelle disposizioni, e finchè non esiste una legge che faccia questo cambiamento, desso non dovrebbe essere variato.

Del resto io non metto una grande importanza a questo cambiamento, e se ve ne metto si è più pei paesi a noi vicini che per noi stessi.

Si è voluto togliere la parola *reali* a queste strade che erano mantenute col regio erario; ma osserverò che è d'uso il servirsi di diversa nomenclatura a seconda delle forme di governo; almeno così si suole.

In Francia, per esempio, eranvi le strade reali nel tempo dei re, e durante la repubblica le furono chiamate nazionali; ora che havvi l'impero si chiamano imperiali.

Siccome io credo che noi non abbiamo ancora cambiato forma di governo, così mi sembra che dobbiamo adottare l'antico modo di nominare le cose.

Perciò io propongo che si tolga la parola *nazionali*, lasciando sussistere quella indicata dalla legge del 1817.

DELLA MARMORA. Io volevo dire presso a poco quello che ha detto l'onorevole preopinante, ma ripeterò che la cosa mi par così strana che non saprei risolvermi a combatterla seriamente.

Mi pare un cambiamento introdotto nella legge senza motivo. Io credo che sarà sempre meglio conservare la denominazione tuttora esistente e sanzionata da tanti anni.

Si dice: *Corpo reale del genio* e *Corpo reale d'artiglieria*, ecc., e perchè non conserveremo il nome di *strade*

reali? Io non vedo necessità a questo cambiamento. Non la faccio questione di grande importanza, ma temo però che, dopo aver soppresso la parola *reale*, tosto o tardi verremo poi forse a levare il quadro che rappresenta il Re e poi..... (*Rumori prolungati e segni di disapprovazione.*)

DE FORNARI. Se questa questione non fosse stata sollevata, io non prenderei la parola su questo progetto; ma sentendo darsi tanta importanza alla conservazione di quella parola *reale*, io osservo che l'avrei rispettata sicuramente e conservata se non ve ne fosse stata questione; ma essendomi fatto il paragone tra le due parole, io non posso a meno di giustificare il cambiamento che si è introdotto.

Si distinguono le diverse denominazioni delle strade razionalmente in conformità dell'una o dell'altra; vi sono diverse strade; le une sono a carico della nazione, le altre a carico d'una provincia, le altre a carico di una divisione; è assai naturale che si attribuisca a quelle che sono a carico dell'erario comune della nazione la denominazione di *nazionali*, e per conseguenza razionalmente si dovrebbe adottare simile denominazione.

Per altro non troverei nessuna difficoltà a che si preferisse di conservare la denominazione di *reali*; ma rimane giustificato il cambiamento nella parola *nazionali*, quando si avvisi che dette strade, le une sono nazionali, le altre divisionali, altre provinciali, altre comunali ed altre infine vicinali; quindi, ripeto, la denominazione data è veramente razionale.

Ma non parendomi la cosa meritevole d'importanza, aderirò tanto all'una che all'altra denominazione, non avendo avuto altro in mira fuorchè di giustificare il cambiamento che si sarebbe operato.

DI CASTAGNETO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Prima di accordar la parola al senatore Di Castagneto non posso lasciar senza nota di osservazione che parta da questo banco le parole un po' avventate del signor senatore Della Marmora, il quale, mal calcolando la portata del cambiamento che si era introdotto nella legge colla mutazione della parola *reale* in quella di *nazionale*, ha creduto che potesse ciò essere un avviamento a mutare, oltre la classificazione delle strade, anche l'augusta effigie della quale ci onoriamo di essere spettatori in quest'aula, dell'effigie che è alto simbolo della sovranità che tutti stimiamo ed abbiamo in cuore; per conseguenza credo che l'onorevole senatore, per soverchio zelo, che io d'altronde lodo ed approvo, forse si è lasciato trascorrere ad una previsione che non è certamente nè nel cuore, nè nell'animo di alcuno di noi, nè di quelli che hanno potuto prender parte al cambiamento di quella parola. (*Bravo! bravo!*)

DELLA MARMORA. L'esperienza che ho ricavato dagli studi (ed il signor presidente che scrisse una pregievole opera storica l'ha potuto sapere come me) m'insegna che le cose camminano quasi sempre a questo modo: adesso non intendo ritenere per profezie le parole che ho detto, ma io so che quando si comincia ad entrare in una via, soventi volte si arriva ad un punto a cui non si vorrebbe essere stati tratti.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io pregherei il Senato di conservare la parola *nazionali*, perchè, come già dissi, la sostituzione di quel vocabolo a quello di *reali* è cosa di pochissima importanza, derivata accidentalmente e che può mantenersi per le ragioni adottate dall'onorevole

senatore De Fornari, avuto cioè riguardo a chi deve sopportare la spesa di queste strade, cioè l'erario nazionale.

Questa certo fu l'idea dominante che diè luogo alla qualificazione di strade nazionali, senza che però sia sorto in alcuno il pensiero della natura di quello stato esternato in questo recinto.

Ciò è tanto vero che, nella discussione alla Camera dei deputati, avendo io per abitudine chiamato la strade in discorso nazionali e reali, nessuno me ne ha fatto appunto, perchè nessuno vi ha dato la menoma importanza. Ora appunto perchè credo che questa non esista, prego il Senato a por termine a quest'incidente conservando la data qualificazione, anche per non obbligare il Ministero a sottoporre di nuovo questo progetto di legge alla Camera elettiva per un emendamento così insignificante.

DI CASTAGNETO. Dall'ufficio che avevo l'onore di rappresentare fui incaricato di fare specialmente questa osservazione all'ufficio centrale, cioè che la maggioranza dei senatori di quell'ufficio credevano bene che fosse ristabilita la parola *reali* invece della parola *nazionali*, ed i motivi sono quelli essenzialmente esposti dagli onorevoli nostri colleghi: e dividendo io quei sentimenti così dignitosamente espressi dal nostro presidente, me ne resi volentieri interprete presso l'ufficio centrale.

Tuttavia, siccome l'ufficio entrò in divisamento che non fosse il caso di arrecare modificazioni alla legge, egli fu d'accordo che per questa semplice denominazione non fosse il caso di rimandare la legge all'altra Camera. Se poi dal Senato si fossero introdotte altre modificazioni, certamente anche questa dovrebbe essere presa in considerazione.

Io, nel mio particolare, non posso dividere l'opinione che esprimeva poco fa l'onorevole ministro dei lavori pubblici, con dire che egli erasi alternativamente servito della parola *reali* e della parola *nazionali*. È costante anzitutto che il rapporto del ministro poggia sulle parole *strade reali*, perchè il suo lavoro era formato sulla base della legge del 1817, in cui le strade si dividono in reali, provinciali, ecc.

Quindi la proposta del Ministero era formulata con quella precisa denominazione.

Ma dal momento poi che il potere legislativo abbia adottato la parola *nazionali* per tecnica della legge, egli è certo che anche colla miglior volontà del mondo non potrà più impiegarsi alternativamente la parola *reali* e la parola *nazionali*, ma converrà adoperare la parola portata dalla legge.

Nemmeno potrei dividere l'opinione che esternava l'onorevole senatore De Fornari, che cioè sia indifferente questa denominazione. Da noi fu sempre usato che nel governo monarchico-costituzionale gli atti si facessero a nome del Re e vi prendessero la denominazione di *reale*, piuttosto che *nazionale*, il che è tanto giusto che l'erario, le finanze sono denominati erario regio, finanze regie; dimodochè, dovendo classificarsi le strade secondo la competenza della spesa, come si fa appunto del denaro che è denaro regio o denaro provinciale, nasceva la naturale conseguenza che si dovessero di preferenza classificare coll'una o coll'altra denominazione.

Tuttavia, siccome si vuol sperare che questa legge non abbia a soffrire modificazioni, io nel mio particolare che avevo espressamente preferito questa parola *reali*, non credo, d'accordo coll'ufficio stesso, dover proporre che al momento si rimandi la legge per questa semplice denominazione alla Camera elettiva.

Posto che ho la parola, debbo osservare una inconseguenza che esiste nella legge stessa, perchè nell'articolo 1 abbiamo le strade nazionali, nell'articolo 6 abbiamo le strade nazionali, e nell'articolo 9 abbiamo le strade dichiarate reali, dimodochè esiste una confusione tra queste denominazioni. Ne esisterà poi anche un'altra che l'onorevole signor ministro dei lavori pubblici non potrà contestare, ed è che si considera tuttavvia in vigore la legge del 1817, nella parte a cui non sarà colla presente derogato.

Ora, molte strade, in forza di quella legge e di quella del 1825, continueranno a denominarsi reali, mentre altre della stessa categoria saranno nazionali, poichè questa legge è modificatrice, ma non è derogatrice in molte parti della legge del 1817.

Queste sono le osservazioni che io sono in debito di fare al Senato.

PRESIDENTE. Se non m'inganno, il senatore De Maugny sarebbe il primo ad aver la parola.

DE MAUGNY. J'avais demandé la parole pour joindre mes observations à celles de l'honorable sénateur De Sonnaz au sujet des routes....

PRESIDENTE. Excusez-moi; on discute maintenant l'article premier; si vous voulez parler au sujet des routes de la Savoie vous pourrez le faire quand on discutera l'article 8.

Je vous avais donné la parole dans ce moment, parce que je croyais que vous l'aviez demandée à l'occasion de cet incident.

In questo caso la parola appartiene all'onorevole senatore Di Vesme.

DI VESME. Era mia intenzione di domandare la parola prima che parlasse il signor senatore De Fornari per fare ad un dipresso le stesse osservazioni; ma poichè quelle da esso fatte, quantunque simili, non sono perfettamente le medesime, aggiungerò poche parole per dimostrare che le strade che si chiamavano *reali*, anche sotto un altro aspetto possono chiamarsi *nazionali*.

Si chiamano *nazionali* le strade che sono fatte noll'interesse di tutta la nazione, come si chiamano *provinciali*, *comunali* quelle che interessano particolarmente le provincie o i comuni.

Credo adunque che sotto questo aspetto si possa e convenga conservare la presente denominazione.

Osservo poi che le due denominazioni sono usate nella legge: cito ad esempio l'articolo 6.

In esso si dice: Sono dichiarate strade nazionali, salva sempre, ecc.

Nell'articolo 9 si dice invece: Oltre alle strade dichiarate reali nell'articolo 6 della presente legge, ecc.

Quelle stesse strade che erano state chiamate nazionali nell'articolo 6 sono chiamate reali nell'articolo 9.

Credo dunque che per tutti i rapporti non convenga rimandare la legge e si debba conservare la presente espressione.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Il rilievo fatto della contraddizione esistente fra due articoli del presente progetto circa la denominazione di queste strade dette in uno *reali* e nell'altro *nazionali*, prova appunto che non vi si diede la menoma importanza nella redazione, lasciando correre alternativamente le espressioni di nazionale e reale come affatto sinonime in questo caso.

Dacchè, per buona sorte, sotto l'impero delle vigenti leggi la nazione ed il re sono sostanzialmente una cosa sola, egli resta inteso che quando si dirà strada nazionale

s'intenderà pure strada reale, e viceversa quando si dirà strada reale s'intenderà pure strada nazionale.

Diffatti accadde frequentemente che nelle leggi state votate dal Senato si usarono le espressioni di tesoro nazionale, di finanze pubbliche, di regio erario, nè mai si fece alcun appunto, contro simili locuzioni, perchè non colpirono mai l'attenzione d'alcuno, essendo comune l'uso loro promiscuo così nella compilazione delle leggi, come nelle discussioni parlamentari.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole senatore Alfieri.

ALFIERI. Mi fo scrupolo di prolungare questa discussione; epperò rinuncio alla parola.

PRESIDENTE. Il senatore Della Marmora insiste sul suo emendamento?

DELLA MARMORA. Insisto, giacchè se non è adottato, voto contro il progetto di legge.

PRESIDENTE. Chi crede che nell'articolo 1° le parole *strade nazionali* debbano essere surrogate dalle parole *strade reali*, voglia levarsi.

(Il Senato rigetta.)

Pongo dunque ai voti l'articolo 1° della legge come si trova nel progetto.

Chi approva l'articolo 1° della legge, voglia levarsi.

(È approvato.)

« Art. 2. In conseguenza dell'articolo precedente, dal cominciare dell'anno 1856 le strade seguenti, cioè: da Torino per Asti ad Alessandria, da Alessandria per Novi a Genova, da Torino per Carignano e Savigliano a Cuneo, compresa la diramazione di Moncalieri che congiunge la strada nazionale di Nizza con quella di Piacenza, da Torino a Susa, da Torino a Novara, da Novara ad Arona, sortiranno dalla classe delle strade nazionali, e la loro manutenzione, non meno che le opere di riparazione e di miglioramento che occorresse in seguito intraprendersi, cesseranno di essere a carico dello Stato, e cadranno a carico delle rispettive provincie. »

(È approvato.)

« Art. 3. Le provincie, a carico delle quali cadrà la manutenzione delle strade, di cui negli articoli 1° e 2°, dovranno incaricarsi dei contratti che fossero ancora in corso alle epoche menzionate in detti articoli. »

(È approvato.)

« Art. 4. I pedaggi stabiliti sovra alcuna di dette strade spetteranno alle provincie che avranno l'obbligo della manutenzione delle medesime. »

(È approvato.)

« Art. 5. È però fatta facoltà alle provincie attraversate da una delle suddette linee di riunirsi in consorzio per la manutenzione di tutta la linea; e qualora non istimino di ciò fare, il Governo potrà con decreto reale, sentiti i Consigli provinciali e divisionali, ripartire equamente il prodotto dei detti pedaggi in modo che ne profittino tutte proporzionalmente all'importare delle spese per la manutenzione del rispettivo tronco. »

(È approvato.)

« Art. 6. Sono dichiarate strade nazionali, salva sempre la disposizione dell'articolo 1°:

• 1° La strada da Chivasso al confine svizzero per Ivrea ed Aosta;

• 2° La strada del Piccolo San Bernardo da Aosta per Morgex e Borgo St-Maurice a Moutiers;

• 3° La strada provinciale da Nizza lungo il litorale di ponente sino a Voltri;

« 4° La strada provinciale da Savona per Ceva e Mondovì a Fossano;

« 5° La strada da Cuneo al confine di Francia per la valle della Stura;

« 6° La strada provinciale da Susa per Oulz e Cesana al confine francese sul Monginevro;

« 7° La strada provinciale, la quale diramandosi da quella del Sempione va per Pallanza ed Intra sino al confine sardo-svizzero presso Brissago sul lago Maggiore;

« 8° Il ponte da costruirsi sul Po rimpetto alla città di Chivasso per congiungere in quel punto le linee stradali della destra con quelle della sinistra del fiume. »

(È approvato.)

« Art. 7. Il tronco della strada di cui al n° 1° dell'articolo precedente che da Etroubles corre per la valle del torrente Menouve sino al confine svizzero, non sarà costruito che quando sieno definitivamente conchiuse le trattative aperte coi cantoni di Vaud e del Vallese per la costruzione di una galleria sotto il colle Menouve nella catena del Gran San Bernardo; mettendo la spesa a carico di ciascheduno Stato per la parte corrispondente al proprio territorio. »

(È approvato.)

« Art. 8. Ogni città capoluogo di provincia che non si trovi collocata sopra una delle strade dichiarate nazionali dalle regie patenti del 29 maggio 1817 o dall'articolo 6 della presente legge, nè si trovi in contatto di una stazione di strada ferrata già eseguita, o di cui sia accordata la concessione, dovrà essere provveduta di un braccio di strada nazionale che la metta in comunicazione colla rete generale delle strade ordinarie e nazionali o con quella delle strade ferrate già compite, o che stanno per costruirsi o per concedersi. »

Qui sarebbe il luogo di discutere sulle variazioni che intendono proporre alcuni dei senatori che hanno già preso a parlare.

La parola spetta in primo luogo al signor senatore De Sonnaz.

DE SONNAZ. L'onorevole ministro dei lavori pubblici, nostro collega, non mi ha convinto in proposito delle mie osservazioni circa la strada deficiente alla provincia del Chiablese, e particolarmente per il capoluogo della provincia: egli è vero che le si concede un tratto di strada che si dirà *reale* o *nazionale*, come verrà adottato, che va da Thonon fino a Douvaine, ma questo tratto è brevissimo e conduce gli abitanti di quella provincia in territorio estero. Dunque non hanno questi col mezzo di tale strada comunicazione collo Stato se non passando sul territorio estero.

L'onorevole ministro capirà quanto incomodo sia per gli abitanti di un paese d'essere obbligati di attraversare un paese estero, quantunque amico, a causa delle dogane e di tutti gli altri intoppi che si riscontrano su di un territorio straniero.

Mi pare che essendosi concesso alla città di Bonneville, capoluogo della provincia di Faucigny, di avere per reale il tronco che da Bonneville reca ad Annecy, fosse cosa giusta e indispensabile l'accordare da Bonneville a Thonon una strada interna che comunichi propriamente sul nostro territorio colla grande rete generale, come pare lo conceda quest'articolo 8°.

Io non potrei essere soddisfatto delle risposte che mi ha dato su questo particolare: la citata provincia è lesa assolutamente: è in una situazione unica, non ve ne ha altra che sia ridotta a passare sul territorio estero per

comunicare collo Stato cui appartiene, e specialmente col capoluogo della divisione.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Certamente si sarebbe potuto dichiarare reale anche il braccio di strada da Thonon a Bonneville se diverso fosse stato il principio della legge, ma essendosi stabilito doversi dare una comunicazione immediata di quel capoluogo alla strada reale più vicina, più opportuna per metterlo in comunicazione colla rete principale, non si potrebbe più far luogo alla chiesta modificazione.

D'altronde, la strada attuale da Thonon per Douvaine al confine di Ginevra essendo compiuta, e lo Stato non volendosi caricare esorbitantemente d'altre spese, aveva preferito, come ne aveva il diritto, di dichiararla reale, mentre la circostanza non era uguale per la strada da Thonon a Bonneville.

Aggiungerò poi che realmente quando da Thonon si vuole andare verso Annecy, a quello che mi viene riferito anche da persone del paese, si segue generalmente la strada verso Douvaine che raggiunge Ginevra. E finalmente dirò che le comunicazioni con Ginevra sono così intrinseche, così importanti, che parve fosse dell'interesse proprio della provincia del Chiablese il dichiarare questa strada reale, onde dallo Stato possa essere mantenuta perfettamente ed anche migliorata in alcuni punti; ed io credo che questa sia la strada che per Thonon ha il maggior movimento possibile, appunto perchè se da una parte s'incontra l'inconveniente che per unirsi alla rete generale corre per un breve tratto fuori del nostro territorio, si ha per l'altra parte il vantaggio di assicurare una comunicazione col paese estero, con cui si hanno continue ed importanti relazioni.

DE HAUGNY. Je n'ai rien à ajouter, MM. les sénateurs, à ce que vient de dire l'honorable général De Sonnaz; précisément, ses dernières observations sont celles que je voulais joindre à celles qu'il avait déjà faites dans la discussion générale.

Je vois que la loi accorde à chaque chef-lieu de province un seul bras de route; si l'on devait faire une exception, cette exception devrait être faite en faveur de Thonon qui est frontière du canton de Genève, du canton de Vaud, du canton du Valais, et qui n'a aucune communication avec Annecy sans emprunter le territoire de Genève.

Il est vrai, comme l'a dit M. le ministre des travaux publics, que par la route de Thonon on va à Annecy en passant par Genève; mais c'est à travers deux lignes de douanes, et c'est là un inconvénient immense pour le commerce et pour les particuliers. Si l'on fait un amendement quelconque, je pense que Thonon doit être pris de préférence en considération.

PRESIDENTE. Se il signor senatore D'Oria stima di dare qualche risposta, io le accordo la parola.

D'ORIA. Accetto la formale promessa fatta dall'onorevole ministro dei lavori pubblici per la più pronta effettuazione della costruzione di questo ponte sul fiume Magra, epperò ritiro il mio ordine del giorno proposto.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Faccio osservare che non sarebbe questa la sede opportuna di trattare della questione se si debba o no dichiarare reale un braccio di strada che deve dare comunicazione ad un capoluogo di provincia; l'opera d'altronde per cui prende tanto interesse il senatore D'Oria è fuor di contesa un'opera che dovrà eseguirsi dallo Stato, perchè forma un accessorio essen-

ziale di una strada reale, e per questo motivo appunto io vi portai il massimo interesse e se io non avrò la sorte di vederla compiuta durante la mia amministrazione, spero di avere avviata la pratica in modo che il mio successore si troverà in grado di darvi esequimento.

Rispondendo poi al senatore di Maugny dirò che sono con lui perfettamente d'accordo essere un inconveniente quello di dover necessariamente toccare dogane estere, ma che sta per contro il vantaggio da lui stesso riconosciuto, cioè che le comunicazioni più frequenti e più interessanti per Thonon sono quelle che il Ministero ha creduto di favorire nell'interesse del paese.

PIEZZA. Intenderei di proporre un emendamento a quest'articolo; ma siccome è di poca importanza, non vorrei con esso far nascere la necessità di ritardare l'esecuzione della legge; se il Senato me lo permette, vorrei perciò una riserva per proporlo al fine della votazione di tutti gli articoli, nel caso che si voti qualche altro emendamento il quale richiegga necessariamente di rimandarla all'altra Camera.

PRESIDENTE. Il Senato fu più volte invitato a votare un articolo sotto riserva, allorchè vi possa essere qualche altro emendamento.

Chi con questa riserva intende di approvare l'articolo di cui si parla, si levi.

(Il Senato approva.)

* Art. 9. In conseguenza della disposizione dell'articolo precedente, oltre alle strade dichiarate reali dall'articolo 6° della presente legge, verranno dichiarate nazionali le strade:

* 1° Da Varallo per Borgosesia sino a raggiungere la strada ferrata dello Stato, o le diramazioni da quelle che venissero concesse;

* 2° Da Bonneville sino a raggiungere la strada nazionale presso Annecy;

* 3° Da Thonon per Douvin sino al confine di Ginevra;

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

* 5° La strada provinciale da Bobbio a Voghera;

* 6° La strada provinciale da Acqui a Carcare;

* 7° La strada provinciale da Alba a Bra. »

DI COLLEGGNO LUIGI. Farei un'osservazione solamente se non sia per isbaglio che si è messo *Douvin*.

DE SONNAZ. Si scrive *Douvaine*.

BALBI-PIOVERA. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola è al senatore Balbi-Piovera.

BALBI-PIOVERA. Ho chiesto la parola a riguardo della strada che da Bobbio porterebbe a Genova.

Vedo che nella classificazione delle strade reali o nazionali, come si vogliono, è stabilita quella da Voghera a Bobbio; ma non ha altra continuazione; e se non isbaglio, si ha il progetto di continuarla sino a Genova.

Questo progetto importerebbe una somma alla quale quelle provincie e soprattutto quella di Bobbio, che senza farle torto è la più povera di tutte, non potrebbero sopportare.

Ultimamente nel Consiglio divisionale d'Alessandria se ne fece argomento di discussione, ed avrebbe esso Consiglio desiderato di poter fare qualche cosa; ma i mezzi ristretti di quella divisione, che si trova sopraccarica di debiti, non hanno permesso di stanziare somma alcuna, ma soltanto di emettere un voto di speranza che il Governo supplisse; desidererei perciò sapere dal Ministero quali

siano le sue intenzioni sulla continuazione sino a Genova della strada che ora si dichiarerebbe reale o nazionale da Voghera a Bobbio. Questa continuazione non solo sarebbe utile al commercio della piccola città di Bobbio, ma anche moltissimo al commercio genovese pel transito al confine piacentino.

Vorrei sapere se si pensa di aiutare questa provincia, ed il consorzio (che pure già esiste, o quanto meno ne è il principio), ovvero se si pensa di lasciar puramente il carico alla divisione. In quest'ultimo caso credo non se ne farà mai nulla, giacchè non si hanno i mezzi di poter arrivare a formare una strada su di un terreno così difficile.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. L'intenzione del Governo è di ubbidire come è suo dovere alla legge. La legge ha stabilito che ciascuno dei capoluoghi di provincia che non hanno un braccio di strada che lo metta in comunicazione colla rete delle strade reali, dichiarate tali dal regolamento del 1817, o da questa nuova legge, o veramente non lo metta in relazione immediata colla rete delle strade ferrate, abbia un ramo proprio che lo congiunga all'una od all'altra di queste reti.

Si soddisfa perciò alla legge dando a Bobbio una comunicazione per mezzo di una strada reale sino a Voghera, cioè dichiarando reale la strada da Bobbio a Voghera, ed esonerando in conseguenza sia la provincia che la divisione dalla spesa che dovrebbero fare per compierla, poichè vi sono ancora parecchi lavori da eseguire: ma quanto alla continuazione io non credo che possa venirne la conseguenza che essa debba essere dichiarata reale, e ciò per le stesse ragioni che si sono addotte per Thonon. A Thonon si è assegnato un braccio; si poteva discutere se questo od un altro braccio meglio convenisse, ma in sostanza non se ne è assegnato che uno; io non vedo perciò il perchè Bobbio dovrebbe avere la continuazione di strada reale fino a Genova.

Allega l'onorevole senatore Balbi che la provincia non è in caso di costruirla. Veramente sarebbe un po' troppo se lo Stato dovesse incaricarsi di tutte quelle spese che non possono fare le provincie povere; e per queste tutto quello che potrà fare lo Stato si è di dar loro dei sussidii.

Faccio poi riflettere che non havvi nessun titolo di dichiarare detta strada reale (o nazionale che si voglia, che, ripeto, per me è lo stesso), giacchè l'allegata importanza di linea commerciale per comunicare coi ducati, con Piacenza, veramente non esiste; fatta la strada ferrata da Stradella ad Alessandria, dirò anzi solo fino a Novi, è certo che non vi sarà alcuno che, ancorchè detta strada fosse compiuta, si avvisi di risalire a Bobbio per discendere la valle della Trebbia e andare a Piacenza, perchè non solamente quando sarà fatta la continuazione della strada ferrata (che io non dubito sarà fatta, giacchè sonvi troppi interessi che la favoriscono) da Novi per Tortona e Stradella al confine piacentino; ma anche prima che venga fatta questa strada ferrata, anche nello stato attuale delle cose e compiuta che fosse una strada carrozzabile da Genova sino a Bobbio, non si avrà mai colla un gran commercio.

Da Bobbio a Genova vi sono 90 chilometri; da Bobbio a Piacenza ve ne sono 45, e così in totale 135 chilometri; ora di questi 135 chilometri ne abbiamo già 55 per strada ferrata; andando dall'altra parte fino a Novi e da Novi a Piacenza per un'ottima strada piana ne abbiamo 90 o 92 circa.

Egli ved e adunque che sono quasi eguali o di pochis-

sima differenza i due sviluppi; ma uno ha già fin d'ora 55 chilometri di strada ferrata, e la prospettiva, che io tengo come sicura, di compiere tutta la strada ferrata sino al confine piacentino e dal confine piacentino a Piacenza, perchè il Governo dei Ducati ci ha già accennato che trattava con una società per fare la sua parte; chi sarà adunque che voglia montare i gioghi degli Appennini per fare una strada ordinaria che ha quasi eguale lunghezza?

Aggiungo che non so come si possa indurre lo Stato a dichiarare reale una strada che non è aperta, e i cui progetti presentati importerebbero anche in limiti strettissimi circa 4 milioni di lire. Se vi sono poi molti interessi locali che rendano necessaria l'apertura di questa strada, io credo che le provincie aiutata dai consorzi che saranno costituiti, ed anche dai sussidi che loro darà il Governo, potranno farle eseguire poco per volta, ed a seconda della disponibilità dei mezzi che avranno per tal guisa raccolti.

IMPERIALI. La strada, o signori, che da Genova per Bobbio porterebbe al confine di Parma e Piacenza, veramente mi sembra che raggiunga tutti gli estremi voluti dalla presente legge per essere dichiarata reale.

Il commercio di Genova ai ducati di Parma e Piacenza per ora non ha uno sbocco diretto, e già da molto tempo si era incominciata questa strada a spese della provincia, o con un consorzio che si è già formato tra i comuni lungo la vallata del Bisagno, ed anche a spese della provincia di Bobbio.

Si volle nello scorso anno aiutare la costruzione di questa strada, ed il signor ministro dei lavori pubblici si compiacque con due ministeriali di raccomandare la costruzione di questa strada al Consiglio divisionale di Genova.

Ebbi l'onore di essere relatore di questa pratica in detto Consiglio, e mentre molti dei consiglieri erano favorevoli a questa intrapresa, ebbimo contrario, per nostra disgrazia, l'intendente generale della divisione di Genova d'allora, nella qualità di commissario regio. Così per salvare il principio, e perchè non si fosse dichiarato che i fondi, che erano stati allogati per quella strada, non dovessero depennarsi dal bilancio, come ne era stata fatta la proposizione dal signor commissario regio, io m'accontentai del partito proposto da alcuni altri consiglieri di eleggere una Commissione, la quale studiasse meglio la pratica onde riferirne in seduta straordinaria al Consiglio divisionale.

Si trova in questo stato la cosa, e per quanto riguarda la strada da Genova a Bobbio, e da Bobbio a Parma e Piacenza, ne è già fatta una gran parte, ed è costata già molte centinaia di migliaia tanto alla divisione di Genova, quanto a quella di Alessandria, per cui sarebbero ora sprecate tutte queste migliaia di franchi se si fosse obbligati di arrestarsi nella costruzione di detta strada, mentre molti paesi, che ora giacciono nella miseria per mancanza di comunicazioni, e l'interesse del commercio esigerebbero forse che si aiutasse e che fosse dichiarata reale la strada stessa.

Pure, come osservava l'onorevole signor senatore Plezza, forse non conviene a noi di fare degli emendamenti per rimandare la legge alla Camera elettiva, ciò che farebbe perdere immensamente di tempo all'esecuzione di questa legge tanto importante per lo Stato; per cui, non ostante ch'io vegga tutta la giustizia che ci assiste, e ch'io conosca quanto sia ragionevole la dichiarazione di strada reale per quella di Bobbio al confine Parmense, e ch'io sia convinto

del beneficio che apporterebbe alle provincie, per le quali passerebbe quella strada, e ch'io conosca altresì le benevole intenzioni del ministro dei lavori pubblici, pure non insisterò perchè si dichiarasse nazionale o reale una tale strada per i motivi sopra addotti; e mi limiterò solamente a domandare al signor ministro una promessa esplicita che tutti quei fondi, che sarà in sua facoltà di disporre a tal uopo, siano per quota assegnati in aiuto alla costruzione della strada in questione, ed anche di voler sollecitare questa pratica in quanto alla regolarizzazione del consorzio dei comuni, per cui già altre volte io ne facevo istanza al Ministero stesso.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola è al ministro dei lavori pubblici.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io ho esposti già i motivi per i quali non credo che questa strada abbia un carattere da potersi dichiarare quale strada reale, che cioè non abbia quell'alto interesse di gran linea commerciale che si richiede per poterla mettere in questa classe.

In quanto ai sussidi credo oramai sia superfluo che io prenda alcun impegno, che non potrei poi eseguire.

Ad ogni modo, quando lo prendessi, lo prenderei limitatamente a questo, che nella distribuzione de' sussidi mi farei, secondo le somme che mi verranno concesse nel bilancio, e secondo i bisogni, che sono pure molti nelle altre provincie, mi farei, dico, il dovuto carico anche di questa strada.

E l'onorevole senatore sa quali impegni io abbia presi perchè fosse appagato il suo desiderio, e sa quanto io abbia insistito con i signori rappresentanti i consorzi perchè si limitino a proporre opere che siano adattate alle circostanze, e non insistano a voler una grande strada di comunicazione nazionale che importa una somma esagerata, e alla quale le finanze locali non possono sopperire, e che gl'interessi del commercio non richiedono.

BRIGNOLE SALE. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola è al senatore Brignole Sale.

BRIGNOLE SALE. Io credo di rilevare in questo progetto l'ommissione d'una strada certamente importante che non trovo menzionata nell'articolo 6, il quale è stato approvato qual era; per conseguenza credo che possa parlarsene nella discussione attuale che riguarda l'articolo 9.

Questa è la strada che da Genova porta per il confine estense alla Toscana, la quale non è punto parallela ad alcuna strada ferrata, e non è contemplata nella legge del 29 maggio 1817, perchè, da quanto sento, non fu dichiarata reale che nell'anno 1825.

Mi pare dunque che, essendo stata ommessa nella nota delle strade contemplate nell'articolo 6, potrebbe riguardarsi come una delle strade, le quali si trovano in contatto, se non di una strada ferrata, almeno di una delle strade dichiarate reali colle regie patenti del 29 maggio 1817, cioè colla grande strada da Torino a Genova.

Sotto questo punto di vista parmi, ripeto, si potrebbe parlarne nell'articolo 9, poichè non la vedo menzionata in altri articoli.

Non intendo di proporre alcun emendamento, ma pregherei il signor ministro di voler dichiarare se questa strada non potrebbe considerarsi come nazionale in virtù della circostanza che da un lato essa tocca ad una delle strade già dichiarate nazionali.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. La strada da Genova al confine estense è strada reale, dichiarata reale nella legge del 1825. Su quella non può nascere questione, ed è appunto per ciò che ho risposto all'onorevole senatore D'Oria che è dovere dello Stato di costruire a tutto carico dello Stato il ponte sulla Magra che appartiene a questa strada.

Dunque non ha bisogno di dichiarazione novella, poichè è stata dichiarata reale nel 1825, cioè nell'epoca stessa in cui è stata dichiarata reale la strada da Ciampieri, Annecy e Ginevra. Non si fa parola nemmeno di questa, appunto perchè è già dichiarata reale colla legge del 1825.

BRIGNOLE SALE. Non essendo menzionata nelle regie patenti 1817, io credeva...

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. (Interrompendo) Lo è in quella del 1825.

PRESIDENTE. Credo che il Senato non avrà difficoltà di accondiscendere a che la parola *Douvin* s'intenda scritta *Douvaine*, non essendo questo che un puro errore tipografico. (Sì/sì!)

Ciò posto, non ho che a mettere ai voti l'articolo 9.

(È approvato.)

« Art. 10. Le strade che, secondo le disposizioni degli articoli 6 e 9 della presente legge, verranno collocate nella classe delle nazionali in aggiunta a quelle dichiarate tali dalle regie patenti 29 maggio 1817, ne costituiranno una seconda categoria, e saranno costrutte, sistemate e mantenute secondo quelle norme e condizioni di maggior economia che sono prescritte per le strade provinciali. »

(È approvato.)

« Art. 11. La manutenzione delle strade dichiarate nazionali colla presente legge sarà, col principio dell'anno 1857, assunta a carico dello Stato per tutti i tronchi che si troveranno a quell'epoca carreggiabili. Gli altri tronchi saranno assunti a carico dello Stato nell'anno successivo a quello in cui essi siano stati compiuti in tutta la loro lunghezza.

« Saranno applicabili allo Stato, quanto alle strade menzionate in quest'articolo e nel precedente, le disposizioni degli articoli 3 e 4. »

(È approvato.)

« Art. 12. Le opere di nuova apertura di dette strade dichiarate nazionali colla presente legge, non meno che quelle dei loro tronchi non ancora sistemati, saranno eseguite metà a carico dello Stato, metà a carico delle divisioni o provincie interessate, unite in consorzio speciale per questo fine.

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

(È approvato.)

« Art. 13. Sono tenute ferme le offerte di concorso a cui prima della promulgazione della presente legge si fossero obbligati Municipi o corpi morali qualunque per promuovere la costruzione di tutta o di parte di qualsiasi delle strade dichiarate nazionali dalla legge medesima.

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

consorzi suddetti, le offerte si porteranno a scarico del totale importare delle opere, per le quali vennero fatte. »

(È approvato.)

« Art. 14. Le somme a carico dello Stato, da applicarsi annualmente alle opere di nuova costruzione o sistemazione di tronchi di strade dichiarate nazionali dalla presente legge, saranno determinate prendendo norma dal grado d'importanza delle varie strade relativamente al sistema generale delle comunicazioni, o dall'importanza maggiore o minore dei vari tronchi da sistemarsi rispetto alla medesima strada cui i tronchi stessi appartengono.

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

(È approvato.)

« Art. 15. Le divisioni o i consorzi provinciali interessati nelle strade, per le quali, a tenore dell'articolo antecedente, verranno fatti assegni nel bilancio dello Stato, saranno chiamate a fare uguali assegni d'anno in anno nei propri bilanci.

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

DR CARDENAS. Domando la parola per una piccola osservazione. Pare a me che sia occorso un errore o di stampa, o di citazione in quest'articolo, essendosi menzionato l'articolo 11, mentre parmi che avrebbe dovuto essere citato l'articolo 12. L'articolo 11 citato qui lo era del pari nel progetto ministeriale; ma essendosi aggiunto un articolo in mezzo dalla Camera elettiva, non si è cambiato il numero.

Eguale errore s'incontra nel successivo articolo 16, ove è citato l'articolo 12, che dovrebbe essere perciò il 13.

PRESIDENTE. Per rettificazione d'errore di data o di numero non occorre proporre modificazioni alla legge; basta che siano rettificati nella copia....

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici (Interrompendo). Si possono riguardare come errori di stampa.

PRESIDENTE. Queste correzioni si faranno nella copia ufficiale che si manderà al Ministero dopo che qualche membro dell'ufficio centrale avrà esaminati questi due articoli per vedere se la citazione è esatta.

Mediante questa riserva metto ai voti l'articolo 15.

Chi lo approva, voglia levarsi in piedi.

(È approvato.)

« Art. 16. Nel caso che qualche provincia, compresa nel consorzio di cui nell'articolo precedente e nell'articolo 12, rifiutasse di concorrere, il consorzio non potrà essere stabilito se non con una legge speciale. »

(È approvato.)

« Art. 17. Nel bilancio dei lavori pubblici per l'anno 1856 saranno fatti per le strade provinciali dichiarate nazionali colla presente legge, e i cui progetti si troveranno in pronto e debitamente approvati, gli assegni seguenti:

- 1° Per la strada da Ivrea ad Aosta, e tassativamente per il tronco da Donnaz sin oltre il forte di Bard L. 100,000
- 2° Per la strada del Piccolo San Bernardo, e tassativamente per un primo tronco dal ponte sul

	Riporto . . . L. 100,000
Reclis verso l'Ospizio nella provincia di Tarantasia	75,000
3° Per la strada da Nizza a Voltri per la costruzione di ponti sui torrenti che ancora si passano a guado	75,000
4° Per la strada di Valle di Stura nel tronco da Vinadio in su	60,000
5° Per la strada da Susa al confine di Monginevro, e tassativamente pel tronco da Susa ad Exilles	75,000
6° Per la costruzione del ponte sul Po dirimpetto alla città di Chivasso	75,000
7° Per la strada lungo il lago Maggiore	75,000
	Totale . . . L. 535,000

(È approvato.)

PLEZZA. Mi ero riserbato di proporre un emendamento all'articolo 8 se succedevano variazioni alla legge, per le quali dovesse, anche senza il mio emendamento, tornare all'altra Camera; non essendosi fatte variazioni, non intendo proporre emendamenti; ma se il Senato me lo permette esporrò qual fosse il mio divisamento, perchè il Ministero, riflettendo al caso, forse potrà dichiarare che debba intendersi la legge nel modo che a me pare, anche senza che siano aggiunte le parole che io aveva in animo d'introdurre.

Nell'articolo 8 si dice che dovrà essere provveduta di un braccio di strada nazionale che la metta in comunicazione, ecc.

Io intendeva di aggiungere dopo le parole: *che la metta in comunicazione*, le seguenti: *anche per mezzo delle strade provinciali delle altre provincie.*

Il motivo che mi determinava ad aggiungere queste parole era perchè mi pare che l'attuale redazione può facilmente intendersi in modo che si conceda più di quello che in realtà si è voluto concedere.

L'intenzione di questa legge su quest'articolo è di dare una specie di compenso a quelle provincie, a quei capoluoghi, i quali appartengono a provincie che non hanno nè strade reali, nè strade ferrate. Ma, inteso letteralmente l'articolo, si concederebbero dei tronchi di strade reali anche a provincie che sono già abbondantemente provviste di strade reali e di strade ferrate. Per esempio sarà necessario accordare alla città di Bobbio e a quella di Varallo il tronco di strada reale che le metta in comunicazione con una strada ferrata o con una strada reale. Se s'intende che si abbia a dichiarar reale tutto intero il tronco di Varallo sino a Novara, e da Bobbio sino ad Alessandria, non si favorisce solo le provincie di Varallo e di Bobbio, ma si favoriscono anche maggiormente quelle di Novara, di Alessandria e di Voghera, le quali sono già abbondantemente provviste di strade ferrate e di strade reali, e si viene ad accrescere immensamente la spesa dell'erario, giacchè nella provincia di Varallo è piccolo il tratto che si dovrebbe dichiarare reale; ma se si dichiara reale fino a Novara, restano due terzi della strada dichiarati nuovamente reali, a sgravio e vantaggio di Novara, la quale ha già due strade ferrate ed una strada reale che va da Novara a Buffalora.

Così si dica di Bobbio.

Se si dichiara reale tutta la strada da Bobbio fino ad Alessandria, si attraversa la provincia di Voghera e parte di quella d' Alessandria, a sgravio e vantaggio

d' Alessandria e Voghera, che non è lo scopo della legge di favorire.

Io domanderei dunque che il ministro dichiarasse che quelle parole: *la metta in comunicazione*, non si riferiscono che a quelle provincie, il di cui capoluogo non ha nè strada ferrata, nè reale, e che sarà dichiarato reale solo il tronco che scorre sul territorio della provincia che si volle favorire dalla legge, rimanendo sempre provinciale il tronco che scorre sul territorio delle altre provincie già altrimenti favorite, affinchè non si venga ad aumentare senza bisogno e di troppo la spesa dello Stato.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io non posso punto accettare quest'emendamento che cambierebbe affatto il principio della legge.

Il principio è questo: che ogni capoluogo debba avere un tronco di strada reale che lo conduca fino ad incontrare la rete delle strade reali o delle strade ferrate.

Come vorrebbe adunque che, perchè si percorra dopo la provincia cui appartiene il capoluogo anche un'altra provincia, quell'altro tronco non fosse dichiarato reale? Il principio della legge non sarebbe più mantenuto; il principio della legge non guarda se si favorisce più o meno una provincia; esso mira ad adempiere questa condizione, che non vi sia nessun capoluogo di provincia che non abbia il suo ramo di strada reale che lo unisca alla rete generale delle grandi comunicazioni. D'altronde gli argomenti che ha addotto l'onorevole Plezza non hanno, nemmeno nell'interesse speciale delle provincie, quell'importanza ch'ei vorrebbe darle.

Prendiamo per esempio la provincia di Bobbio. Bobbio appartiene alla provincia d' Alessandria.

Ebbene, la strada da Bobbio a Voghera è vero che in parte discorre sul territorio della provincia di Bobbio ed in parte su quello della provincia di Voghera, ma ambedue queste provincie appartengono alla divisione d' Alessandria, e siccome le spese delle strade provinciali sono a carico della divisione, così Bobbio concorre tanto nella spesa di quel tronco di strada che attraversa la sua provincia, come in quel tronco di strada che attraversa altra provincia, e quindi sarebbe anche senza scopo, senza argomento il dichiarare che non si assumerà a carico dello Stato che quella parte di strada che corre in quella provincia a cui appartiene il capoluogo.

PLEZZA. Quanto all'argomento che Bobbio appartiene alla divisione d' Alessandria, e Varallo a quella di Novara, per cui il favore fatto a quelle provincie è fatto alle divisioni a cui appartengono, siccome si sa che vi è una legge in corso, la quale potrebbe recare con sè l'abolizione delle divisioni, non è argomento, se io non sono in errore, molto da valutarsi, perchè è ancora in dubbio se sussisteranno.

Quanto a quello che diceva l'onorevole signor ministro, che cioè il principio della legge è che ogni capoluogo debba avere comunicazione con una strada reale o con una strada ferrata, non capisco bene che base possa avere.

Se si tratta di dare una specie di compenso a quelle provincie che hanno contribuito a fare le strade ferrate, allora capisco la giustizia della legge, perchè esse hanno contribuito a fare le strade ferrate col loro censo, ed è giusto che lo Stato le compensi in qualche modo, sollevando dal peso d'una strada provinciale ciò che si ottiene col fornirle d'una strada reale.

Se poi si tratta di stabilire un principio astratto, e di volere, senza riguardo ad equità di compensi, che ogni capoluogo sia unito con strada reale alle strade ferrate o

alle strade reali, allora mi pare che tutta la discussione che abbiamo fatta non è adattata per ottenere i nostri voti, giacchè bisognerebbe, prima di votare la legge, calcolare l'importanza ed il commercio di questi capoluoghi, e vedere se meritino la spesa d'una strada reale.

Se si dà come un compenso, lo trovo giusto; se si dà solamente per un principio astratto, non lo trovo giusto sino a tanto che i dati statistici sull'entità ed importanza del commercio, che presumibilmente deve passare per quella via, abbiano dimostrato che la spesa che si tratta d'imporre all'erario sarà compensata dall'utilità che al pubblico da quella strada sarà per derivare.

Io perciò credo che veramente debba limitarsi a dichiarare reale la parte che scorre sul territorio della provincia che si ha in animo di compensare con questo favore, e la parte fuori di quella provincia non si debba dichiarar tale.

PRESIDENTE. Il signor senatore Plezza ha già dichiarato che non intendeva fare alcun emendamento, perchè desso non potrebbe aver luogo dopo votato l'articolo, e solamente intendeva dimandare spiegazioni al Ministero. Ora il Ministero avendo già risposto alla dimanda del senatore Plezza, non mi resta che a fare l'appello nominale.

PLEZZA. Se ho rinunciato al diritto di proporre un emendamento, non ho rinunciato al diritto di ottenere una dichiarazione dal signor ministro, e credo che il signor presidente non ha facoltà d'impedirmi a questo scopo di continuare la discussione, se la credo utile per condurre il

signor ministro nella mia opinione, e neppure ha facoltà di privarmi della risposta del signor ministro alle mie ultime parole se questi crederà di darla.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io persisto...
Voci. Ai voti! ai voti!

**RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE RELATIVO
ALLO STABILIMENTO DEL CATASTO STABILE.**

PRESIDENTE. Prima di passare allo squittinio debbo annunziare alla Camera che l'ufficio centrale, incaricato dell'esame della legge sul catasto stabile, ha già depositato sul banco della Presidenza il suo rapporto di questa importante legge. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 518.)

Si passa all'appello nominale per lo squittinio segreto sulla legge testè votata per articoli.

Risultato della votazione:

Votanti	68
Voti favorevoli	56
Voti contrari	7

(Il Senato adotta.)

La seduta è levata alle ore 5 1/2.