

TORNATA DEL 3 LUGLIO 1857

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCHESE ALFIERI.

SOMMARIO. *Seguito della discussione del progetto di legge per la concessione della ferrovia dal Varo al confine modenese — Approvazione degli articoli dall'1 al 4 — Schiarimenti richiesti sull'articolo 5 dal senatore Sauli e forniti dal ministro dei lavori pubblici — Approvazione degli articoli 5 e 6 e dell'intero progetto — Discussione del progetto di legge per l'arginamento del torrente Arve nel Faucigny — Osservazioni del senatore De Sonnaz — Adozione delle conclusioni dell'ufficio centrale sulla petizione di alcuni proprietari relativa a questo progetto — Approvazione dei singoli articoli e dell'intero progetto — Discussione del progetto di legge relativo ai consorzi di provincie per l'apertura e sistemazione di nuove strade nazionali — Osservazione del senatore Sauli — Risposta del ministro dei lavori pubblici e del senatore Di San Martino — Interpellanze dei senatori Riva e Di Pollone — Risposta del ministro dei lavori pubblici — Interpellanza del senatore Piazza — Risposta del ministro dei lavori pubblici e del senatore Di San Martino — Approvazione di questo progetto di legge — Presentazione di un progetto di legge.*

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

(Sono presenti i ministri dei lavori pubblici, e di grazia e giustizia.)

QUARELLI, segretario, legge il processo verbale della seduta di ieri, il quale viene approvato.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE E APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA CONCESSIONE DELLA STRADA FERRATA DAL VARO ALLA PARMIGNOLA.

PRESIDENTE. Essendosi chiusa ieri la discussione generale sul progetto di legge per la concessione della ferrovia dal Varo al confine modenese, l'ordine del giorno ci chiama alla discussione degli articoli.

« Art. 1. Il Governo è autorizzato a concedere la costruzione e l'esercizio della strada ferrata del litorale ligure, dal Varo, confine di Francia, sino alla Parmignola, confine col ducato di Modena, in base del programma capitolato che va unito a questa legge. »

(È approvato.)

« Art. 2. Qualora al 1° settembre 1857 non sia stata fatta dal Governo la concessione di cui sopra, esso è autorizzato ad aprire un concorso, in base del capitolato suddetto, e di stipulare la definitiva concessione con chi avrà presentato al concorso medesimo l'offerta più vantaggiosa. »

(È approvato.)

« Art. 3. In caso che spirasse il tempo accordato al concorso, senza che si presentassero offerenti, ovvero se i progetti e le offerte presentate non fossero accettabili a termini del programma-capitolato, il Governo farà alla società Ligure-Orientale, costituita con atto approvato dal decreto reale 14 gennaio 1857, ove questa per-

sista nella sua domanda, la concessione del tronco di ferrovia da Genova a Camogli, con facoltà di prolungarlo sino a Sestri di Levante, a termini del capitolato d'onori in data 8 febbraio 1857 che era già stato inteso fra il Governo e la compagnia medesima, e colla preferenza e riserve nello stesso capitolato contenute per la prolungazione della ferrovia sino al confine modenese. »

(È approvato.)

« Art. 4. Nel suddetto caso che il concorso per tutta la ferrovia litorale dal confine di Francia a quello del ducato di Modena vada deserto, il Governo è autorizzato a stipulare una definitiva concessione per la linea del litorale di ponente dal Varo a Voltri con una compagnia che ne assumesse l'impresa alle stesse condizioni che sono formolate nel programma-capitolato approvato colla presente legge.

« Il Governo stesso è anche autorizzato a fare una simile concessione per la linea del litorale di levante, da Genova al confine modenese, ferma la preferenza a patti eguali alla società Ligure-Orientale che si ricostituì, a termini di legge, per assumere l'impresa dell'intera linea medesima da Genova al confine modenese. »

(È approvato.)

« Art. 5. Entro la prossima Sessione il Ministero presenterà un progetto di legge riflettente l'aprimiento di una seconda linea ferrata che metta in comunicazione le provincie interne dello Stato con la linea dal Varo al confine modenese. »

SAULI LODOVICO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

SAULI LODOVICO. Nell'atto di votare l'articolo della legge sottoposta ora alle nostre deliberazioni, io sono persuaso che, per rispetto alla seconda linea ferrata, di

cui ivi si tratta, la preferenza verrà data a quella che meglio corrisponda alle esigenze commerciali e strategiche dello Stato; e che ova tra l'attuale e la prossima Sessione del Parlamento si presentasse una compagnia disposta ad assumerne la costruzione, il Governo può tenersi autorizzato a concludere con essa l'opportuno contratto.

Queste due cose mi stanno moltissimo a cuore.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Quanto ai principii che devono determinare la scelta della linea, il Governo è perfettamente d'accordo coll'onorevole precipitante, cioè, che deve scegliersi quella che sia la più favorevole nei rispetti commerciali e strategici, ed in generale la più confacente a tutti gli altri interessi dello Stato. Dirò a tale riguardo che io non ho mai dissimulato la mia opinione in proposito. Dichiarerò nuovamente che divido perfettamente l'avviso stato espresso dall'ufficio centrale nell'esame di questa legge. Che poi il Governo si tenga autorizzato, durante la chiusura del Parlamento, ad accettare le proposte che gli venissero fatte sopra una linea che fosse da lui pure creduta meritevole di preferenza, io debbo osservare che ciò non può essere a fronte della legge, la quale esige che si facciano studi prima di venire a questa scelta, ed ha imposto al Governo non che, fatta la scelta, accordi alla società, che ne presenta la domanda, la formale concessione; ma che all'apertura della nuova Sessione del Parlamento egli presenti il relativo progetto di legge. Il Governo crede non potersi scostare da questo precepto.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 5.

Chi l'approva sorga.

(È approvato.)

« Art. 6. I ministri segretari di Stato dei lavori pubblici e dello finanze sono incaricati dell'esecuzione della presente legge. »

(È approvato.)

Prima che si passi allo squittinio segreto su questo progetto di legge, io annunzierò al Senato che potranno venire in discussione i due progetti di legge, di cui a suo tempo furono distribuite le relazioni, relativi, il primo all'arginamento dell'Arve nel Faucigny, e l'altro ai consorzi di provincie per l'apertura di nuove strade nazionali.

Quando non sorga osservazione, s'intenderà l'ordine del giorno stabilito come venne proposto, e s'intenderà il Senato chiamato a discutere i due progetti sovraccennati subito dopo lo squittinio, a cui si procederà sul progetto di legge relativo alla strada ferrata dal Varo al confine modenese.

Prego i signori segretari di fare l'appello nominale per lo squittinio di questo progetto.

MARIONI, segretario, fa l'appello nominale.

Risultamento della votazione:

Presenti e votanti 60

Voti favorevoli 51

Voti contrari 9

(Il Senato adotta.)

DISCUSSIONE E APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE RELATIVO ALL'ARGINAMENTO DEL TORRENTE ARVE.

PRESIDENTE. Metto ora in discussione il progetto di legge per l'arginamento del torrente Arve, il quale è così concepito. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1053 e 1080.)

Riterrà il Senato che l'ufficio centrale, incaricato dell'esame preventivo di questo progetto di legge, si faceva carico di una petizione stata presentata da vari proprietari di beni lungo l'Arve nei mandamenti d'Annemasse e di Reignier non compresi nel medesimo, i quali domandano che nel progetto, di cui si tratta, venga compreso l'arginamento dell'Arve per il tratto che scorre sul territorio ed i confini di essi due mandamenti.

L'ufficio centrale non avendo creduto che fosse il caso di proporre emendamenti, i quali tendessero a comprendere il corso dell'Arve inferiormente al ponte di Bellecombe, avendo tuttavia creduto che i fatti allegati nella medesima fossero assai gravi, e meritassero l'attenzione del Governo, perciò propose che la petizione fosse rimandata al Ministero competente perchè potesse prenderne cognizione, e tenerne quel conto che di ragione.

Premessa questa avvertenza, dichiaro aperta la discussione sul progetto medesimo.

DE SONNAZ. Je demande la parole.

PRESIDENTE. Il senatore De Sonnaz ha la parola.

DE SONNAZ. Je ferai remarquer que plusieurs communes qui sont au-dessous...

PRESIDENTE. Il ne s'agit pas de communes mais de particuliers.

DE SONNAZ. Il paraît que les communes elles-mêmes sont intéressées, parce que la rivière a enlevé une quantité très-considérable de terrains dans les mandements de Reignier et d'Annemasse. Comme le diguement de l'Arve n'est porté que jusqu'à Bellecombe, au pont jeté entre deux rochers où la rivière est naturellement diguée, et que le Gouvernement n'a pas entrepris d'aller plus loin, il s'ensuit que cette rivière cause beaucoup de dommages et il serait juste que l'on continuât ce diguement jusqu'au territoire du canton de Genève.

PRESIDENTE. Penso che il Senato ritiene quello che è stato fatto presente dal suo ufficio centrale, e su cui ho appunto chiamato la sua attenzione: perciò essendovi una proposta dell'ufficio medesimo, di rimandare questa petizione al Ministero, e d'altronde non essendo più il caso che ne avesse a riferire la Commissione delle petizioni, io debbo metterla ai voti.

Chi approva questa proposta di rinvio della petizione, di cui si è fatto cenno, ai ministri dell'interno e dei lavori pubblici, è pregato di alzarsi.

(È approvata.)

Se non si domanda più la parola, darò di nuovo lettura degli articoli per metterli ai voti.

« Art. 1. È approvato l'eseguimento, in via di con-

TORNATA DEL 3 LUGLIO 1857

sozio tra lo Stato, la provincia di Faucigny ed i proprietari interessati delle opere d'arginamento e di regolazione del torrente Arve, divise in quattro sezioni, secondo il progetto presentato dall'ingegnere provinciale di Bonneville, Gioacchino Imperatori, in data 6 maggio 1856, e approvato in linea d'arte dal congresso permanente d'acque e strade con voto 12 luglio successivo. »

(È approvato.)

« Art. 2. Il contributo dello Stato, della provincia e dei particolari interessati, tanto nelle opere da intraprendersi quanto in quelle già eseguite in via d'urgenza e tuttavia da liquidarsi, verrà prestato nelle proporzioni seguenti, cioè:

« Metà della spesa totale sarà sopportata in parti uguali dallo Stato e dalla provincia;

« L'altra metà sarà sopportata dai proprietari interessati sotto la deduzione di un decimo, il quale verrà loro fornito dallo Stato a titolo di sussidio. »

(È approvato.)

« Art. 3. Per le opere saltuarie d'arginamento che si eseguiranno nella seconda sezione a difesa dei vari territori il Governo e la provincia forniranno pure in parti uguali un sussidio corrispondente alla metà del loro ammontare, da erogarsi a misura che i rispettivi comuni faranno constare del regolare loro eseguitamento, in conformità del progetto speciale redatto dallo stesso ingegnere Imperatori sotto la data del 6 maggio suddetto.

« Il totale contributo del Governo in queste opere non potrà però oltrepassare la somma di lire 42,613 75. »

(È approvato.)

« Art. 4. Per far fronte alle quote poste a carico dello Stato dagli articoli precedenti, è autorizzata in aggiunta alle lire 130,147 ancora disponibili nei bilanci 1856 e 1857 dei lavori pubblici la spesa straordinaria di lire 306,540 51, ripartita come segue:

« Bilancio 1859	L. 76,635 12
« Id. 1860 »	76,635 12
« Id. 1861 »	76,635 12
« Id. 1862 »	76,635 15

Totale . . . L. 306,540 51

(È approvato.)

« Art. 5. I comuni di Passy, Saint-Gervais, Domancy, Saint-Martin, Saint-Roch, Sallanches, Cluses, Thiez, Scionzier, Marignier, Vougy, Ayze, Bonneville, La-Côte-d'Hyot, Poutchy, Saint-Pierre, Saint-Maurice, Contamines, Arenthon, Scientrier, nel territorio dei quali si comprendono i terreni a buonicarsi colla regolazione del torrente Arve nelle sezioni 1^a, 3^a 4^a e 5^a, anticiperanno in proprio ed a misura dell'avanzamento dei lavori la parte di spesa spettante ai rispettivi proprietari, dai quali verrà reintegrata in dieci rate annuali, secondo appositi ruoli di riparto formati in ciascun comune sulle basi di massima approvate dal congresso permanente col suddetto voto 12 luglio 1856, e che saranno resi esecutori dall'intendente della pro-

vincia, in conformità delle leggi e regolamenti in vigore. »

(È approvato.)

« Art. 6. Per sopperire alle rispettive quote d'anticipazione si autorizzano i comuni medesimi a contrarre i mutui occorrenti dalla Cassa dei depositi e prestiti, restando a loro carico esclusivo il pagamento dei relativi interessi. »

(È approvato.)

« Art. 7. La direzione del consorzio spetterà ad un Consiglio d'amministrazione composto dell'intendente provinciale di Faucigny che ne avrà la presidenza, di tre membri eletti dal Consiglio provinciale nel suo seno, dei quali il più anziano farà le funzioni di vice-presidente, di un membro per ciascuno dei tre mandamenti di Sallanches, Cluses e Bonneville, eletto dai sindaci dei comuni interessati espressamente convocati dall'intendente della provincia, e di un membro eletto nello stesso modo per tutti i tre mandamenti di Samoëns, Saint-Jeoire e Taninges.

« Per la validità delle deliberazioni del Consiglio si richiederà la presenza di cinque membri almeno. In caso di parità, il voto del presidente sarà preponderante.

« L'ingegnere provinciale di Bonneville interverrà al Consiglio con voto consultivo.

« Le funzioni di segretario saranno disimpegnate dal segretario dell'intendenza. »

(È approvato.)

« Art. 8. Spetterà allo stesso Consiglio il determinare le somme a prestarsi annualmente dai componenti il consorzio nelle proporzioni stabilite dagli articoli precedenti, ed a misura dell'avanzamento dei lavori, ferma quanto alla quota del Governo la ripartizione fissata dall'articolo 4. »

(È approvato.)

Avverto il Senato che, dopo la votazione di questa legge, verrebbe quella relativa ai consorzi.

Prego i signori segretari di fare l'appello nominale per lo squittinio segreto.

QUARELLI, segretario, fa l'appello nominale.

Risultamento della votazione:

Votanti	60
Voti favorevoli	59
Voti contrari	1

(Il Senato adotta.)

DISCUSSIONE E APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE RELATIVO AI CONSORZI DI PROVINCE PER L'APERTURA E SISTEMAZIONE DI NUOVE STRADE NAZIONALI.

PRESIDENTE. Ora si passa alla discussione del progetto di legge relativo ai consorzi di provincie per l'apertura di nuove strade nazionali, il quale è così concepito (Vedi vol. *Documenti*, pag. 641 e 652):

« *Articolo unico.* I consorzi di provincie di cui agli articoli 12 e 16 della legge 2 maggio 1855 per l'apertura e sistemazione delle strade nazionali indicate nel successivo articolo 17, saranno costituiti ciascuno dalle provincie e colle quote di contributo specificate qui appresso, ritenuto diviso in cento parti il carico di ciascun consorzio.

« 1° Consorzio della strada del Piccolo San Bernardo per la parte discorrente nella provincia di Tarantasia.

Provincia di Tarantasia per . . .	60	centesime parti.
Id. di Alta Savoia per . . .	20	id.
Id. del Genevese per . . .	12	id.
Id. di Savoia Propria per . . .	8	id.
	100	

« 2° Consorzio della strada da Nizza a Voltri :

Provincia di Savona per	25	centesime parti.
Id. di Nizza	20	id.
Id. di Oneglia per	16	id.
Id. di Genova per	15	id.
Id. di Albenga per	12	id.
Id. di San Remo per	12	id.
	100	

« 3° Consorzio della strada da Cuneo in Francia per la valle di Stura :

Provincia di Cuneo per	65	centesime parti.
Id. di Saluzzo per	15	id.
Id. di Mondovì per	15	id.
Id. di Alba per	5	id.
	100	

SAULI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Gliela concederò terminata la lettura del progetto.

« 4° Consorzio della strada da Susa al confine francese sul Monginevro :

Provincia di Torino per	50	centesime parti.
Id. di Susa per	40	id.
Id. di Pinerolo per	10	id.
	100	

« 5° Consorzio per la costruzione del ponte sul Po rimpetto alla città di Chivasso :

Provincia di Torino per	70	centesime parti.
Id. di Ivrea per	10	id.
Id. di Casale per	10	id.
Id. di Asti per	5	id.
Id. di Aosta per	5	id.
	100	

« 6° Consorzio della strada che, diramandosi da quella del Sempione, va per Pallanza ed Intra al confine sardo-svizzero lungo il lago Maggiore.

Provincia di Pallanza per	60	centesime parti.
Id. di Novara per	30	id.
Id. di Lomellina per	10	id.
	100	

Il senatore Sauli domandò la parola sul terzo consorzio. Interrogherò i senatori se vi sia fra loro chi intenda parlare sul primo o sul secondo consorzio, per tenere nella discussione lo stesso ordine della legge.

Se nessuno domanda la parola, io l'accordo al senatore Sauli.

SAULI. Ho chiesto la parola per dire che io sono sempre stato favorevole all'apertura di questa strada lungo la valle di Stura per Francia, ma non so trovare il motivo per cui la provincia di Mondovì debba essere tassata per 15 centesime parti di consorzio, mentre quella di Alba non è tassata che per 5 centesime parti.

Una volta è vero che vi era molto commercio nella provincia di Mondovì, ma a quest'ora, dopo che si è avviato il convoglio delle merci in Genova, quel commercio è cessato interamente, e per conseguenza mi pare che s'imponga una parte molto grave ad una provincia la quale si trova denudata di ogni maniera di commercio. Questa è la sola osservazione che io faccio al riguardo di questo consorzio.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Se l'onorevole preopinante ha posto mente a tutti gli studi che sono stati fatti per proporre questo consorzio, egli avrà veduto che il Governo tenne a calcolo tutte le rappresentanze fatte dai Consigli provinciali, ma certamente non ha potuto adottarne le proposizioni, perchè era generale il desiderio (ed è naturalissimo) di ciascuno di questi Consigli provinciali, di sgravare la propria provincia. Mondovì, come Saluzzo ed altre provincie, non avrebbero voluto entrare in questo consorzio, ma la condizione loro e del loro commercio hanno assicurato il Governo, in seguito a dati statistici procuratissimi, che quelle provincie non potevano rifiutarsi, nè negare di avere un interesse speciale, se non grandissimo, a quella comunicazione; e la prova ne è che anche nel Consiglio divisionale in cui tutte le provincie sono rappresentate, prima che la legge del 2 maggio 1855 dichiarasse reale la strada di Val di Stura, erasi determinato che dessa fosse strada provinciale, e come tale riconosciuta e dichiarata per decreto reale fu messa a carico delle rispettive provincie componenti la divisione.

Non si può dunque dire che quelle provincie non vi avessero anch'esse un reale interesse, un interesse prevalente. La tassa poi assegnata a Mondovì non è certo molto grave.

L'onorevole preopinante deve ritenere che questa tassa è il 15 per cento di quella che tocca a tutte le provincie unite, e la quale tassa non corrisponde che alla metà della spesa, e non solamente alla metà della spesa, ma detratte già le offerte che ammontavano a circa 200,000 lire fatte dai comuni più direttamente interessati; offerte che essendo state fatte prima della legge del 2 maggio sono state tenute in conto per diminuire la massa totale di spesa che occorre. Adunque una metà è sostenuta dallo Stato; sull'altra metà sono da dedursi le 200,000 lire come sopra assegnate; resta la frazione per comporre l'intero la quale va divisa fra Saluzzo, Mondovì, Cuneo ed Alba. Cuneo

ha per sè, se la memoria non mi fallisce, 65 parti, vede dunque qual piccola parte ne resta a Mondovì ed a Saluzzo. Quanto ad Alba è stato riconosciuto da tutti quanti trattarono questa materia, che essa ha minori interessi delle altre provincie che con essa e con Cuneo compongono la divisione; d'altronde le circostanze della provincia d'Alba sono assai tristi ed il suo commercio come i suoi prodotti sono di natura tale da non potersi confidare che abbiano uno smercio notevolmente maggiore quando si apra una comunicazione più diretta colla Francia. Si tratta essenzialmente del prodotto del vino e tutti sanno che portare vino in Francia è come portare acqua al mare; in conseguenza quella ripartizione è stata dall'unanime opinione di tutti i membri del congresso permanente trovata equa.

Il Ministero ha creduto di doverla confermare. Assoggettato alla Camera elettiva tale riparto, la Commissione che esaminò il relativo progetto di legge lo confermò ed io quindi spero che il Senato vorrà anch'esso darvi la sua adesione, perchè, ripeto qui quanto ho già osservato altrove, non si può pretendere che questi giudizi sieno posti su di una bilancia estremamente delicata. La bilancia troppo delicata si chiama in buon italiano bilancia folle, appunto perchè va su e giù, ad un menomo soffio, e non dà alcuna giusta idea della preponderanza di un piatto sull'altro. Quello che conviene fare, si è di attenersi alla giusta opinione delle persone versate nella materia, delle persone che conoscano le condizioni del paese, dei consiglieri naturali del Ministero. Ciò fece il Ministero. In questa parte ha avuto la compiacenza di vedere il suo giudizio confermato dalla Camera dei deputati e spero che ne avverrà altrettanto in Senato.

DI SAN MARTINO, relatore. Io sorgo come relatore dell'ufficio centrale a confermare tutte le osservazioni fatte dal signor ministro dei lavori pubblici.

La divisione di Cuneo come è composta attualmente ha un piano ove sono coltivati moltissimi prati: di qui trae origine appunto il più grande ramo di commercio che la pone in comunicazione colla provincia meridionale della Francia.

Il bestiame, che nella provincia meridionale della Francia manca interamente, nella nostra è molto abbondante: la provincia di Mondovì, che ha un'area di pianura abbastanza estesa, concorrerà in questo mercato ed avrà anche essa una parte di beneficio poco inferiore a quello della provincia di Cuneo, ed a quello che risentirà la provincia di Saluzzo. Quindi la giustizia del concorso proposto dal Ministero è sembrato alla Commissione tale che non potesse elevarsi sopra di esso dubbio alcuno.

Riguardo ad Alba la Commissione è venuta nella stessa sentenza. Ognuno sa che il suo principale prodotto agricolo è il vino, e che non le è possibile portare tal prodotto sui mercati francesi, perchè questi ne sovrabbondano, anche in qualità forse migliori delle nostre. Quindi il concorso del 5 per cento che le è imposto sembra alla Commissione rappresenti un principio di

equità a cui non crede si possa contraddire; ed è perciò che essa per organo mio credè di proporre al Senato l'adozione di questo progetto di legge.

PLEZZA. Domando la parola per parlare sul consorzio numero 6.

PRESIDENTE. Se non domandasi la parola sul quarto e quinto...

RIVA. Io domando la parola sul quinto.

Desidererei che il signor ministro dei lavori pubblici desse qualche spiegazione in ordine ai motivi che hanno potuto indurlo ad imporre, in questo consorzio, a carico della provincia d'Ivrea una quota doppia di quella che era proposta per la provincia d'Asti.

Il ponte sul Po di cui si tratta sta a capo di una strada della provincia d'Asti per avere accesso a Chivasso. Esso dunque è il complemento della medesima; senza esso sarebbe gettata la spesa incontrata per la formazione di quella strada.

Per mezzo di questo ponte, oltre a ciò, la provincia d'Asti ha accesso alle provincie di Torino, d'Aosta, alla Svizzera, e alla Savoia. Invece la provincia d'Ivrea non usa di questo ponte salvo per avere accesso ad Asti, massime dopo l'apertura della strada ferrata per Casale, se pure converrà agli abitanti d'Ivrea di lasciare a parte la strada ferrata per continuare il cammino su di una via carrettiera, mentre per la ferrovia di Torino alla volta d'Asti potrebbesi continuare il viaggio in minor tempo e senza dispendio per carico o discarico.

Forse il signor ministro avrà voluto avere qualche riguardo alla provincia d'Asti appunto per la spesa incontrata nella formazione della strada di cui parlava testè: ma oltrechè non saprei guari come possa trarsi fondamento dalla spesa incontrata per la formazione di una strada provinciale per stabilire la quota di concorso di un'opera che deve avere luogo in un'altra provincia, mi permetto di osservare che la provincia d'Ivrea ha contribuito, e troppo dolorosamente contribuito, alla formazione di quella strada.

Priva da ben 7 anni dell'unico suo raccolto, il vino, la provincia d'Ivrea si è fatta tributaria di quella d'Asti, ed ha versato in quella provincia centinaia di migliaia di lire, anzi milioni, col che ha contribuito a stabilire in tanta agiatezza di finanze la provincia d'Asti, che ben potè intraprendere la strada provinciale di cui si tratta, e parmi che, almeno moralmente, la provincia d'Asti non debba avere diritto di dare un sovraccarico alla provincia d'Ivrea per l'opera che essa ha fatta stante l'agiatezza delle sue finanze.

Desidero le spiegazioni che ho richieste, non ad altro scopo che ad un tal quale appagamento della provincia d'Ivrea, tanto più che il Consiglio provinciale si sarebbe opposto a questa proposta. Del resto non penso di proporre alcun emendamento, ben sapendo che se questa proposta fosse adottata ora che volge al fine la Sessione parlamentare, potrebbe avere per conseguenza un dannoso ritardo nelle opere che questa riguarda.

Mi limiterò quindi a pregare l'onorevole ministro dei lavori pubblici, che ha già tanti titoli alla riconoscenza

della provincia d'Ivrea, a volere, nella circostanza della distribuzione dei sussidi alle provincie, non dimenticare il forse soverchio aggravio che questa legge verrebbe ad imporre ad una provincia che egli ben sa essere oberata da debiti, che deve incontrare gravi spese per le opere in corso, e che si trova in una tale strettezza di finanze, che avrebbe già ottenuto dal Governo di oltrepassare per un intero decennio il limite massimo dell'imposta.

DI POLLONE. Siccome suppongo che il ministro vorrà dare alcune spiegazioni intorno alle domande fatte dal preopinante, io chiederei che volesse eziandio avere la cortesia di spiegare ciò che non so intendere, cioè per quale ragione la provincia di Torino sia grandemente sopraccaricata più delle altre, mentre non mi spiego di quale somma importanza sia per questa provincia il ponte a Chivasso. Comprendo che lo sia in parte, ma non che lo sia in misura tale per stabilire una così grande sproporzione.

Sarò grato al ministro se, rispondendo alle precedenti domande, volesse anche aggiungere qualche spiegazione in proposito della quota imposta alla provincia di Torino.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Risponderò all'onorevole Riva, il motivo principale per cui, non solo il Ministero, ma tutti i suoi consulenti, hanno creduto che si avesse a tassare più la provincia d'Ivrea che quella d'Asti nella spesa per la formazione del ponte sul Po, fu appunto perchè, guardando al complesso delle comunicazioni, si riconobbe che chi ha operato maggiormento per fare che quel ponte riesca utile alla provincia d'Ivrea, è stata la provincia d'Asti.

Questa provincia, se non vado errato, avrà speso già a quest'ora più di 600 o 700,000 lire nel fare la sua strada che non è ancora compiuta: per ultimarla, la provincia d'Asti dovrà ancora spendere 180,000 lire circa; vede adunque qual gravissimo carico si è la medesima addossato per portare le comunicazioni sino al ponte sul Po; certamente essa è molto interessata anche nella costruzione del detto ponte, ma guardando, come dissi, nel suo complesso le comunicazioni, non si potrà negare da alcuno che gli sforzi principalissimi sono stati fatti dalla provincia d'Asti, la quale a malgrado della sua insistente domanda, ed a malgrado che fosse favorita da ragioni molto plausibili e di vera equità, non ha tuttavia potuto ottenere, quando si discusse la nuova classificazione di strade nazionali, che vi fosse compresa quella che ad essa costò e costare deve ancora tanta spesa.

Ora è evidente, come nell'atto in cui questa provincia deve spendere altre 180,000 lire per arrivare al ponte sul Po, non si potesse a meno di usarle qualche riguardo nel farla concorrere per una quota minore nella spesa del ponte medesimo.

L'onorevole Riva dice che la provincia d'Asti ha tratto un gran vantaggio dalla vendita dei suoi vini; ma questo è naturale, la provincia d'Asti ha la sorte di produrre una notevole quantità di vino, è quindi affatto

giusto che essa cerchi portarlo nei siti dove lo smercio ne può essere migliore, che si procuri i mezzi di arrivare più facilmente su quel mercato, ma non ne viene per conseguenza che essa debba sopportare un grave carico nella spesa di costruzione del ponte.

Soggiunge l'onorevole Riva: Ivrea è vero che ha tratto il vino, ma traendo il vino, ha dovuto pagarlo, ed essendo stata flagellata dalla crittogama ha dovuto pagarlo ad elevato prezzo; ma, domanderò io, a qual maggior prezzo non l'avrebbe dovuto pagare se non avesse esistito la strada che Asti ha costruito a sue spese? Il prezzo del vino naturalmente sia per fallanza di raccolti, sia per i gravi trasporti, era aumentato, e furono veramente pagati alti prezzi; ma se Ivrea non fosse stata sussidiata da quanto fece Asti, costruendo la sua strada, avrebbe dovuto pagare assai di più.

Quanto al dire poi che il Consiglio provinciale d'Ivrea si era opposto a questa spesa, gli osserverò che se questo argomento valesse, non sarebbe più possibile costituire consorzi, poichè ad esclusione di pochissimi, e così con ben poche eccezioni, tutti i chiamati a concorrere o si sono opposti in modo assoluto a pagare o contestarono la quota che era stata loro assegnata.

Io credo adunque che siavi equità evidente nell'imporre alla provincia d'Asti una piccola quota per la costruzione del ponte sul Po, e non essere punto attendibile l'argomento tratto dalla opposizione del Consiglio provinciale di Ivrea.

Venendo all'osservazione dell'onorevole Di Pollone io dirò che credo che la provincia di Torino abbia interesse grande alla costruzione di quel ponte, e se non lo avesse, non sarebbe a suo carico il tronco di strada che, a compimento di quella d'Asti, è necessario per giungere fino al ponte medesimo. D'altronde l'esecuzione di questo ponte è stata essenzialmente promossa dalla divisione di Torino, la quale era già disposta a farlo costruire da sè riguardandolo come opera provinciale, e la provincia di Torino è forse la sola che abbia accettato la quota, che le è stata assegnata, senza muovere difficoltà.

Io credo adunque che questa sia la più bella prova dello essersi proceduto equamente assegnandole quella quota.

DI POLLONE. Domando la parola. Io non ho contestato che la provincia di Torino potesse avere un utile, ma confesso che, contrariamente a quanto esponeva l'onorevole Riva, io trovava che la provincia di Ivrea e quella d'Asti erano troppo quotate. Che esse ricavano un interesse diretto, reale, è evidente: quindi io credeva, secondo il mio modo di vedere (e forse potrei anche ingannarmi), che la provincia di Torino avrebbe dovuto essere quotata non più di 50 centesime parti, caricando d'altrettanto, di quanto sarebbe stata sottratta la sua quota, le provincie che ho accennate.

Io aveva dunque solo pregato il signor ministro a dirmi quali proporzioni si erano osservate in questa quotazione. Del resto io non insisto perchè, siccome non vi sarebbe un risultato utile pratico, immediato, tornerebbe inutile di prolungare questa discussione.

PRESIDENTE. La parola spetta al senatore Plezza.

PLEZZA. Prendo anch'io la parola per pregare l'onorevole ministro di dire il motivo per cui nel consorzio 6°, mentre trovo quotata la provincia di Lomellina per la strada che per Pallanza va al confine del lago Maggiore, non veggio quotata quella di Vercelli.

La provincia di Vercelli ha il suo confine assai più prossimo ad Arona, ed in conseguenza più prossimo a questa strada, che non quella di Lomellina, che è intermediata da tutta intera la provincia di Novara. La provincia di Vercelli ha due comunicazioni col lago Maggiore: una per strada ferrata, per la quale il suo confine è assai più vicino a Novara, o così anche ad Arona, che non lo sia il confine della Lomellina, il quale termina un miglio su Mortara.

L'altra comunicazione è per strada provinciale, e per questa la provincia di Vercelli si estende lungo la Sesia sino in prossimità di Romagnano, e così alla distanza di 8 o 10 miglia da Arona, mentre la provincia di Lomellina sarà lontana 25 o forse 30 miglia.

In queste circostanze di fatto mi pare che la provincia di Vercelli sia, e certamente lo è, molto più interessata in questa strada che non la Lomellina. Del resto io penso che in realtà sono interessate poco tutte e due, perchè adesso essendovi la strada ferrata, e la navigazione sul lago, io credo che non si verificherà mai il caso che nè un vercellese, nè un lomellino, voglia condurre le sue mercanzie per la strada carrettiera lungo il lago; ma però posto che vi possano essere interessate, mi pare che quella che dista solo 8 o 10 miglia da Arona lo sia di più, che non quella la quale ne dista 25 o 30.

Faccio queste osservazioni non con intenzione di proporre emendamenti per le ragioni già state dette dagli onorevoli colleghi che mi hanno preceduto, ma per indicare che trovo in ciò una cosa che non so spiegarli.

La provincia di Lomellina è stata chiamata in consorzio anche per la strada che va al colle di Menouve, la quale interessa le provincie di Vercelli, Ivrea e Biella, mentre credo che nessuno di quei carrettieri che fanno il commercio delle mercanzie della Lomellina, abbia mai sentito parlare nè visto il colle di Menouve, e forse nessuno mai vi passerà.

Malgrado ciò, essa è chiamata in consorzio anche per questa strada, la quale per essa è perfettamente inutile, mentre non sono chiamate nè la provincia di Vercelli che è immediatamente vicina, nè quella di Casale che è più vicina di quella di Lomellina, quantunque sia più lontana di quella di Vercelli. Quindi io pregherei il signor ministro dei lavori pubblici di dire i motivi di questa differenza.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Quanto alle indagini particolari sull'interesse che può avere una od un'altra provincia ad una data strada io non posso che ripetere quanto dissi fin da principio, che non si può pretendere di scrutare minutamente i maggiori o minori interessi dell'una o dell'altra provincia; intanto si deve ritenere per fermo, che quando lo Stato ha dichiarato

nazionali quelle strade ha inteso di riguardarle come strade che interessano generalmente il paese.

Le condizioni finanziarie dell'erario pubblico hanno poi indotto a ciò, che in luogo di assumersi dallo Stato l'intera spesa della loro costruzione, o sistemazione, non se ne assumesse che la metà, e l'altra metà fosse lasciata a carico delle provincie.

Oltre ciò, e questo importa molto più, lo Stato si è incaricato fin dal 1857 della manutenzione di queste strade; vede adunque l'onorevole Plezza, che ciò che si riferisce all'interesse comune di una agglomerazione di provincie, è rappresentato dagli aggravi che si è addossato lo Stato; nel resto si fanno concorrere quelle provincie che possono avere maggiori vantaggi, in conseguenza della legge del 2 maggio 1855. Ora questi maggiori vantaggi dipendono essenzialmente dal traffico.

Le opinioni sono state concordi in ciò, che chi traffica colla Svizzera per quella via, chi traffica coll'istessa provincia di Pallanza per quella strada medesima, stiano principalmente le provincie di Novara e di Lomellina, ma questo non è stato il solo argomento; l'argomento principale deve dedursi da ciò, che la strada che lo Stato dichiarò nazionale, e di cui sostiene la metà della spesa di sistemazione, oltre all'intera spesa di manutenzione, era una strada della divisione di Novara, nella quale divisione entrava la Lomellina, e non entrava punto Vercelli; quindi, chi ha guadagnato essenzialmente dalla disposizione della legge 2 maggio 1855?

Hanno guadagnato la provincia di Pallanza certamente prima di tutto, come quella che trovava percorsa dalla strada di cui si discorre, e poi le provincie di Novara e Lomellina. Infatti la provincia di Pallanza verrà quotata se non erro, del 50 per cento nella metà spesa di costruzione; la provincia di Novara, parmi del 30; la provincia di Lomellina appena del 10 per cento. Vede adunque l'onorevole Plezza, quale grande vantaggio sia venuto alla provincia di Lomellina.

La provincia di Lomellina avrebbe dovuto contribuire per la sua quota parte nella intera spesa di costruzione. Adesso invece non contribuisce che il 10 per cento sulla metà di essa spesa, ed è poi assolta interamente dalla manutenzione in cui essa avrebbe pur dovuto concorrere se la strada fosse rimasta nella classe delle provinciali.

Mi pare che questi siano motivi così evidenti che non lascino neanche dubitare che dovesse essere compresa nel consorzio la provincia suddetta.

PLEZZA. Io per verità non trovo di tanta evidenza i motivi che mi ha fornito il signor ministro; non trovo di evidenza quello con cui asserisce che la provincia di Lomellina ha guadagnato, perchè questa strada è stata dichiarata nazionale, mentre che, prima essendo provinciale, la provincia di Lomellina, facendo parte della divisione di Novara, doveva concorrere a farla.

È vero che se restava una strada provinciale, la Lomellina era obbligata a concorrere a costruirla in forza della legge che la obbligava a fare la spesa di una strada che per essa non interessa, ma interessa una delle pro-

vincie componenti la divisione: ma io non so rendermi ragione del perchè si chiamano solo tre delle provincie che compongono la divisione di Novara, e non si chiamano le altre due. Se l'essere una strada che apparteneva alla divisione di Novara fosse un motivo sufficiente per caricarne tutte le provincie che componevano la divisione, dovevano essere chiamate tutte cinque...

Un senatore. Quali sono le altre due?

PLEZZA. L'Ossola e Valsesia...

Se la legge imponeva questo gravame alla provincia di Lomellina di concorrere ad una strada che per essa non interessa, quando è venuta una legge che ha dichiarata nazionale questa strada, essa non ha mica guadagnato, non è stata che sollevata da un gravame. Oltre di ciò osservo che la provincia di Lomellina non appartiene alla divisione nella quale si fa la strada del San Bernardo, anzi, è tanto lontana, che c'è un'altra divisione intermedia; eppure la provincia di Lomellina è stata chiamata a concorrere alla strada del San Bernardo ed al perforo del colle di Menouve.

Se adunque essa è chiamata a concorrere alle strade delle altre divisioni che non la interessano, ragion vorrebbe che per lo meno fosse sgravata anche da quelle strade le quali, essendo dichiarate nazionali, devono da qui avanti essere sopportate, in forza della legge, non più dalle provincie, nella cui divisione si trovano, ma dalle provincie che sono interessate nelle strade stesse.

Egli poi non ha risposto, mi pare, alla difficoltà da me mossa, che cioè la provincia di Vercelli, quantunque non appartenesse alla divisione di Novara, però è solo distante 8 o 10 miglia da Arona con una strada provinciale, e con un ponte sulla Sesia che è fatto, o si sta facendo. La provincia di Vercelli dunque, la quale ha le stesse mercanzie, riso e granaglie, era molto più interessata della Lomellina, essendo molto più vicina a quella strada; eppure non la vedo quotata in concorso, mentre la provincia di Lomellina è chiamata a concorso per una strada lontanissima, che non ha mai vista nè sentita nominare.

Io pregherei quindi il signor ministro a voler dilucidare un poco meglio i motivi per i quali è fatta questa preferenza, come al solito quando si tratta di far pagare alla provincia della Lomellina.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Quando io ho detto che uno dei motivi per i quali trovava equo che la provincia di Lomellina contribuisse, era l'averne appartenuto ad una divisione che per quella strada, per cui adesso non verrà gravata che del 5 per cento di tutta la spesa, avrebbe dovuto invece contribuire per una spesa molto maggiore nella costruzione ed essere gravata di una grave quota per la manutenzione.

L'onorevole preopinante dice che ciò dipende da una legge antecedente che era ingiusta e a cui questa nuova deve riparare. Io non voglio scrutare la giustizia o l'ingiustizia della legge, credo che finchè le leggi durano devono essere osservate, e, se quella di cui si tratta avesse continuato a sussistere, la provincia di Lomellina avrebbe dovuto sopportare quei carichi che ho ac-

cennato. Indi negare che la provincia di Lomellina non tragga un grandissimo profitto da questa nuova legge, mi pare in verità che sia negare l'evidenza. Io poi non ho detto che questo fosse il solo argomento, poichè un altro argomento era anche il riconoscersi che la provincia di Lomellina ha un conveniente traffico coi paesi a cui questa strada apre una più facile comunicazione.

Vercelli avrà forse anche questa parte di vantaggio, ma, lo ripeto, esso è troppo piccolo perchè le si possa domandare un contributo di spesa, non avendo l'altro vantaggio della Lomellina di cui ho parlato. Ora, per un così piccolo interesse, comune anche ad altre provincie, non si può pretendere che tutte abbiano a concorrere, imperocchè lo Stato, essendosi già incaricato della metà della spesa di costruzione e di tutta la manutenzione, ha inteso di rappresentare appunto i vantaggi di quelle provincie che non traevano uno speciale vantaggio da questa legge del 2 maggio 1855.

Quanto al concorso nella spesa di costruzione della galleria attraverso il colle di Menouve vi furono chiamate quelle provincie per le quali è risultato che la strada della valle della Dora Baltea, quando fosse compiuta non solo ad Aosta, ma avesse facile sbocco in Svizzera, tornava vantaggiosa. E fra queste fu da tutti riconosciuto esservi anche la Lomellina, la quale perciò è stata come varie altre tassata, quantunque non appartenesse alla divisione d'Ivrea, perchè, lo ripeto, l'appartenere alla divisione percorsa dalla strada è un argomento che vale pur esso, ma non è il solo: il traffico maggiore deve parimente prendersi in considerazione, ma neanche questo è sufficiente argomento, e quindi bisogna stabilire la quota avuta riguardo al complesso di questi vantaggi. Ed è perciò che sono state escluse le provincie di Varallo e di Ossola, per le loro meno prospere condizioni economiche che, come avrà rilevato dall'opinione concorde di quanti si occuparono di queste materie, sono pure elementi da prendersi in considerazione. Alcune quote sono state certamente aumentate più che in proporzione del vantaggio materiale, in ragione della facilità con cui le ricchezze proprie di ciascuna provincia consentiva loro di sopportare.

Ora per le provincie dell'Ossola e di Varallo queste circostanze non si verificano per certo. Se si considera dunque che quelle due provincie non hanno realmente interesse nella strada nuova, e nemmeno quel poco che ne avrà la Lomellina, se si considera lo stato loro economico, si vedrà che non era giusto nè conveniente imporle, e che quel piccolo vantaggio che possono averne al pari di molte altre provincie dello Stato si deve intendere rappresentato nel carico che si assume lo Stato della metà delle spese di costruzione e dell'intera manutenzione.

DI SAN MARTINO, relatore. La Commissione anch'essa ha avuto il dubbio che ora è stato sollevato dal senatore Plezza, che forse sarebbe stato più opportuno di ampliare qualche poco il consorzio, chiamando a con-

correre principalmente la provincia di Vercelli. Essa però riconosce che il Governo versa in una grave difficoltà, in quanto che è impossibile al medesimo di stabilire senza il concorso degli interessati tutte quelle condizioni che possono valere a dare un'idea precisa delle diversità di vantaggi che derivano dall'apertura di una strada all'una o all'altra provincia.

Quindi la Commissione, tuttochè facesse menzione di questo suo dubbio, proponeva l'approvazione pura e semplice della legge; in quanto che vedesse non essere tanto opera del Ministero, quanto opera delle parti interessate, di dare al Governo tutti quegli schiarimenti che sono necessari per estendere un consorzio. Per conseguenza, ridotta la cosa al caso pratico, e poichè il Ministero ha poggato il consorzio di cui si tratta sugli elementi che gli furono somministrati, pare alla Commissione che non vi possa essere ostacolo acchè la legge sia approvata come è proposta.

Ma lasciando in disparte il caso pratico di cui si tratta e passando a parlare semplicemente della tesi in generale del contributo delle provincie, pare anche alla Commissione sia opera convenientissima quella di estendere questi consorzi il più che sia possibile.

La nuova legge poi, che ha creato l'attuale sistema stradale, sopprime in certo modo le spese delle strade nazionali e l'ente collettivo che esisteva fin qui sotto il nome di divisioni amministrative. È sembrato alla Commissione, e sembrò principalmente al relatore, che la cosa in se stessa sia di tutta giustizia, in quanto che una divisione amministrativa era chiamata sovente a spese le quali riuscivano ad utile di una provincia della divisione e molto nociva alle altre; quindi continuo malumore e malcontento contro la legislazione vigente.

All'opposto, sostituendo al sistema delle divisioni quello dei consorzi di provincie, chiamandosi con questi consorzi quelle sole provincie che da un'opera sentono un reale e positivo vantaggio, egli è certo che la legislazione sarà assai meglio accolta a tutti gli interessati.

Per tali motivi io non posso a meno di insistere per i casi futuri a cui il Governo tragga dal nuovo sistema amministrativo quel più ampio profitto che è possibile.

Ma ripeto che nel caso pratico di cui si tratta non trovo elemento per variare la proposta che il Ministero ha fatto.

PLEZZA. Io non insisto sopra una discussione nella quale non veggo proposto alcun emendamento.

Siccome però il signor ministro si è appoggiato principalmente a una ragione di fatto, che cioè è risultato dalle indagini operate che queste sono le proporzioni dell'interesse reciproco delle diverse provincie, ed è risultato che la provincia di Vercelli aveva un interesse tanto piccolo che non poteva essere chiamata al concorso in questa strada; siccome risulta anche che la provincia di Lomellina aveva un interesse nella strada del colle di Menouve, perciò io non faccio altro che muovere una preghiera al signor ministro, ed è che, quando

gli occorrerà di stabilire altri consorzi, voglia cercare persone che lo informino un poco meglio; perchè, quanto alla strada del colle di Menouve, io non credo che essa interessi menomamente la provincia di Lomellina.

È affatto evidente che la provincia di Lomellina non ha commercio che delle stesse granaglie di cui hanno commercio le provincie di Vercelli, di Biella e di Casale nella parte irrigata. Ora a tutti è noto che la provincia di Lomellina, per giungere ad Ivrea e di là al colle di Menouve, deve attraversare tutte queste provincie, le quali hanno granaglie in quantità che spediscono nel Vallese, in Francia e anche nel Piemonte, e ne hanno molto più che la Lomellina.

Non sarà dunque mai vero che un sacco delle granaglie della provincia di Lomellina vada a passare il colle di Menouve, perchè deve fare strada tre volte più lunga della granaglia di Vercelli e deve attraversare questa stessa provincia.

Così pure, parlando della provincia di Vercelli, è naturale che avendo la Lomellina lo stesso commercio di granaglie che ha Vercelli, la questione di convenienza maggiore o minore è per chi si trovi più vicino alla strada. Vercelli, trovandosi a otto o dieci miglia da Arona, naturalmente ha molto maggior convenienza a mandare molte granaglie in Svizzera di quello che lo abbia la Lomellina che ne deve fare 15 o 20 di più.

Dunque anche la provincia di Vercelli, che abbonda di granaglie più che la Lomellina e che è più vicina alla strada di che si tratta, avrà sicuramente molto maggior convenienza. Io mi limito a pregare il signor ministro di volere un'altra volta, per stabilire i consorzi, cercare persone che lo informino un poco più in conformità colla realtà dei fatti, benchè io sia persuasissimo che anche questa volta egli si è basato su informazioni che ha credute giuste.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Accetto il consiglio, e mi rivolgerò sempre a persone che io creda bene informate ed imparziali; per questo mi permetterò di dire che, quando si tratterà della Lomellina, io non mi rivolgerò all'onorevole Plezza.

PLEZZA. Se si rivolgesse a me, non avrebbe che informazioni giuste. Ma io non pretendo ciò; pretendo solo che si rivolga a persone meglio informate di quello che lo fossero le persone che lo hanno consigliato nello stabilire i consorzi di cui si tratta.

PRESIDENTE. Essendo esaurita la serie, io metto ai voti l'articolo unico di questo progetto di legge. (*Vedi sopra*)

Chi approva questo articolo si alzi.

(È approvato.)

Con questa legge è esaurito quanto si aveva in pronto per la discussione; in conseguenza non posso far altro che pregare i signori senatori, che hanno incarico di riferire sulle leggi presentate, di volere affrettarsi, almeno per quanto sia possibile, a compiere questo mandato, acciò non si vada esposti al pericolo che il nostro compito non possa essere compiutamente soddisfatto.

Procurerò, per minore disturbo dei signori senatori,

di convocarli quando vi sia materia da discutere. Ciò farà che forse per due o tre giorni non potrà esservi seduta pubblica. Ma io spero che i signori senatori non vorranno perciò supporre che il presidente abbia rinunciato ad invocare il loro concorso.

Si procederà ora all'appello nominale per lo squittinio segreto sul progetto di legge relativo ai consorzi per l'apertura di nuove strade nazionali.

GIULIO, segretario, fa l'appello nominale.

Risultamento della votazione:

Votanti 60

Voti favorevoli 55

Voti contrari 5

(Il Senato adotta.)

PROGETTO DI LEGGE CONCERNENTE GLI ISTITUTI MILITARI.

DE FORESTA, ministro di grazia e giustizia. Ho l'onore di presentare al Senato, a nome del mio collega, il ministro della guerra, un progetto di legge adottato già dalla Camera dei deputati, e contenente disposizioni concernenti il collegio militare di Racconigi, la regia militare Accademia e l'istituzione di un battaglione di figli di militari. (Vedi vol. *Documenti*, pagina 1108.)

PRESIDENTE. Do atto al signor ministro della presentazione di questo progetto di legge fatta a nome del ministro della guerra.

La seduta è levata alle ore 4 1/2.