

CLVIII.

TORNATA DEL 5 AGOSTO 1862.

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE MARZUCCHI.

**Sommario.** — *Sunto di Petizioni — Rinnovazione della votazione sul progetto di legge relativo all'esercizio della pubblica mediazione — Parole del Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio — Annunzio di due interpellanze del Senatore Siotto Pintor ai Ministri dei Lavori Pubblici e della Marina — Approvazione dei progetti di legge, primo, per la costruzione di un ponte mobile ed un bacino da carenaggio nel porto di Livorno; secondo, per acquisto di materiale da scavazione dei porti — Discussione del progetto di legge per la costruzione di una strada nella valle Roia al confine francese — Aggiunta alla relazione sul detto progetto — Schiarimenti richiesti dal Senatore Menabrea, forniti dal Ministro degli esteri e dal Senatore Mosca (relatore) — Approvazione dell'art. 1 — Nuove istanze del Senatore Menabrea — Risposta del Ministro degli esteri — Parole dei Senatori Mosca e Arrivabene — Osservazione del Senatore Martinengo, a cui risponde il Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio — Parole del Senatore Di Castagnetto — Approvazione dell'articolo secondo, e del progetto portante disposizioni intorno alla forma delle sentenze nelle province meridionali — Interpellanze del Senatore Siotto Pintor al Ministro della Marina — Risposta di questo.*

La seduta è aperta alle ore 3 1/4.

Sono presenti i Ministri di agricoltura, industria e commercio e degli affari esteri, e più tardi interviene pure il Ministro della Marina.

Il Senatore *Segretario Arnulfo* dà lettura del processo verbale dell'ultima tornata, che viene approvato.

Legge pure due lettere dei Senatori *Vigliani e Plana*, i quali per motivi di salute chiedono un congedo che è loro dal Senato accordato.

Legge pure il seguente

SUNTO DI PETIZIONI:

N. 3119. Il Consiglio comunale di *Carpignano* (terra di Otranto), per deliberazione del 12 giugno ultimo, domanda che vengano assegnati al Comune i beni della Cappella della Grotta coi pesi che vi sono inerenti.

N. 3120. La deputazione provinciale di *Brescia* fa istanza presso il Senato acciò sia riconosciuta di utilità nazionale e decretata la costruzione del tronco di ferrovia da *Coccaglio a Treviglio*.

**Presidente.** Annunzio al Senato che il numero legale oggi è di 66.

RINNOVAZIONE DELLA VOTAZIONE  
SUL PROGETTO DI LEGGE RELATIVO  
ALL'ESERCIZIO DELLA PUBBLICA MEDIAZIONE.

**Presidente.** Si procederà all'appello nominale per la rinnovazione della votazione a squittinio segreto del progetto di legge per l'ordinamento dell'esercizio della pubblica mediazione.

Risultato della votazione:

Votanti . . . . .	69
Pavorevoli . . . . .	65
Contrarii . . . . .	4

(Il Senato approva).

**Ministro d'Agricoltura, Industria e Commercio.** Domando la parola.

**Presidente.** Ha la parola.

**Ministro d'Agricoltura, Industria e Commercio.** Il mio onorevole collega, il Ministro dei lavori pubblici, essendo alla Camera dei Deputati occupato a sostenere la legge sulle ferrovie napoletane, mi ha commesso l'ufficio di venire a difendere la legge che riguarda la costruzione di un ponte mobile ed un bacino da carenaggio nel porto di Livorno, non che quella per la costruzione di una strada nella valle della Roia; po-

teudo anche per quest'ultima, ove fosse d'uopo, il mio collega, Ministro degli affari esteri, dare gli schiarimenti opportuni per quanto riguarda il punto di vista militare, sul quale io non sarei giudice competente.

Senatore Siotto Pintor. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Siotto Pintor. Vorrei rivolgere quattro parole d'eccitamento al signor Ministro dei lavori pubblici, e cinque parole d'interpellanza al signor Ministro della marina, intorno al caso avvenuto in uno degli ultimi viaggi del vapore postale in Sardegna.

Ministro d'Agricoltura, Industria e Commercio. Se permette l'onorevole Senatore Siotto Pintor, vorrei pregarlo a sospendere queste interpellanze per alcuni giorni, poichè essendo in discussione alla Camera dei Deputati il progetto di legge relativo alle ferrovie meridionali, dubito assai che il Ministro dei Lavori Pubblici possa recarsi prima in Senato, ed io non mi troverei in grado di rispondergli.

Domani avrò l'onore di dire al Senato quando il mio collega, il Ministro dei Lavori Pubblici, crederà di poter rispondere alle medesime.

Senatore Siotto Pintor. Non è cosa che premea molto. Si potrebbe però intanto far avvertire il signor Ministro della Marina.

DISCUSSIONE DI DUE PROGETTI DI LEGGE.

(V. atti del Senato N. 188 e 187).

Presidente. L'ordine del giorno porta la discussione del progetto di legge per la costruzione di un ponte mobile e d'un bacino da carenaggio nel porto di Livorno.

Ne do lettura (V. infra),

La discussione generale è aperta.

Nessuno domandando la parola, la discussione generale s'intende chiusa e rileggerò gli articoli per metterli ai voti.

Art. 1.

« È autorizzata la straordinaria spesa nuova di L. 242,000 per la costruzione di un ponte mobile nel porto di Livorno a traverso il Fosso Reale nel punto di comunicazione fra il fosso e la darsena. »  
(Approvato).

Art. 2.

« Tale spesa verrà stanziata nel bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici in apposito capitolo con designazione corrispondente ripartitamente come segue :

« Esercizio 1862, capitolo 151 A . . . L. 80 000.  
— 1863. . . . . » 162,000.

Totale L. 242,000.

(Approvato).

Art. 3.

« È parimente autorizzata la straordinaria spesa di lire 1,000,000 per la costruzione di un bacino da carenaggio nel porto di Livorno. »  
(Approvato).

Art. 4.

« Tale spesa verrà stanziata nel bilancio e nel capitolo anzidetto in apposito art. 2. con designazione corrispondente ripartitamente come segue:

« Esercizio 1862, capitolo 151 A, art. 2 L. 300,000.  
— 1863 . . . . . » 700,000.

Totale L. 1,000,000.

(Approvato).

Procederemo alla votazione per squittinio segreto di questo progetto di legge, contemporaneamente a quello che viene in secondo luogo all'ordine del giorno, relativo all'acquisto di materiale da scavazione dei porti.

Darò lettura del progetto di legge (V. infra).

La discussione generale è aperta.

Non domandandosi la parola passerò alla lettura degli articoli.

Art. 1.

« È approvata la transazione seguita il 17 novembre 1860 tra l'amministrazione dei lavori pubblici e l'ingegnere Luigi Orlando, imprenditore della scavazione dei porti delle antiche province dello Stato.  
(Approvato).

Art. 2.

« A tale oggetto è autorizzata una spesa di L. 322,538 27 per acquisto di materiale da scavazione dei porti risultanti dai patti concertati nella transazione medesima.  
(Approvato).

Art. 3.

« Tale somma verrà applicata al bilancio dei lavori pubblici per l'esercizio 1862 in aggiunta al capitolo 148. Provvista di materiale da escavazione nei porti dello Stato ».  
(Approvato).

Si procederà all'appello nominale per il duplice squittinio segreto sovra questi due progetti di legge.

(Il Senatore Segretario Arnolfo fa l'appello nominale).

Risultato della votazione per il progetto di legge relativo alla costruzione di un ponte mobile, e d'un bacino da carenaggio nel porto di Livorno.

Votanti . . . . . 70.  
Favorevoli . . . . . 61.  
Contrarii . . . . . 9.

(Il Senato approva).

Risultato della votazione sul progetto di legge relativo all'acquisto di materiale da scavazione dei porti.

Votanti . . . . . 70.  
Favorevoli . . . . . 59.  
Contrarii . . . . . 11.

(Il Senato approva).

DISCUSSIONE SUL PROGETTO DI LEGGE  
PER LA COSTRUZIONE DI UNA STRADA  
NELLA VALLE ROIA.

(V. atti del Senato N. 177)

**Presidente.** L'ordine del giorno porta la discussione del progetto di legge per la costruzione di una strada nella valle Roja al confine francese.

Invito il Senatore Mosca, relatore dell'ufficio centrale a riferire il risultato dell'esame della petizione stata presentata a riguardo di questo progetto di legge.

Senatore **Mosca, Relatore.** Se il Senato acconsente, leggerò una breve appendice alla relazione prima.

Signori Senatori,

La petizione sporta al Senato col N. 3117, e della quale voleste, o Signori, udire lettura nella precedente tornata del 29. u. s. luglio, v'indusse a sospendere la discussione sul progetto di legge per la costruzione di una strada in val di Roia sin dopo raccolte speciali notizie per valutare il merito della petizione. Colla medesima si propone di surrogare alla strada proposta in val di Roia, attraversante il suolo francese in seguito al trattato del 24 marzo 1860, altra strada nella valle Argentina per Taggia, Badalucco e Triora, donde valicando il Colle Ardente si scenderebbe a Briga senza transitare sul territorio francese.

Sebbene avvenga spesso che, nell'intento d'ottenere ciò che si desidera, si accenni facilissima l'esecuzione d'opere di grave impegno e spesa, il tenore della petizione espresso in termini aventi l'apparenza del vero ed il naturale desiderio d'ottenere ai confini d'Italia verso Francia in quelle località una strada interamente situata sul territorio italiano, imponevano l'obbligo di esaminare la riferita petizione prima d'ammettere il progetto di nuova strada in val di Roia giusta le conclusioni prese dalla vostra Commissione nella precedente relazione.

L'onorevole signor Ministro dei lavori pubblici, pregato dalla Commissione di somministrarle elementi atti ad illuminarla, volle cortesemente ciò fare, e pose la Commissione in grado di sottoporre al Senato il suo parere sul merito della petizione inoltrata dal consorzio di strada nella valle Argentina.

Il prelodato signor Ministro comunicò alla Commissione i fogli non ancora pubblicati della carta degli antichi Stati, in cui è compreso il corso del Roia colle sue adiacenze, fornata dallo Stato maggiore sulla scala di 1 a 50,000 e dall'ispezione d'essi fogli, sui quali è segnato l'attuale confine colla Francia, fissato dal trattato 24 marzo 1860, si è riconosciuto quanto segue.

Il corso del Roia situato sul territorio francese ha 16 e più chilometri d'estensione, e sulla metà circa trovasi a sinistra sponda il demolito forte di Saorgio. Il Colle Ardente, dalle notizie assunte dal signor Ministro dei lavori pubblici, si eleva sopra il livello del mare di circa metri 2000. Il Comune di Briga, è, secondo l'indicazione della predetta carta, di 900 metri

circa sopra il mare, e da ciò si deduce che dal Colle Ardente a Briga devesi scendere all'incirca di 1100 metri, facendo molte giravolte stante la breve distanza orizzontale fra essi due punti. Suppongasi che, mediante un tunnel al Colle Ardente, si possa ribassarne il giogo di 2 a 300 metri, si avrà sempre un saliscendi di oltre 800 metri. Non si hanno elementi intorno alla presunta lunghezza che si dovrebbe dare al tunnel.

Ad ogni modo le addotte circostanze, sebbene alquanto vaghe per difetto di precisi elementi di fatto, sono più che sufficienti per persuadere che la spesa della strada, solo per la parte da Triora a Briga pel Colle Ardente, lungi dall'essere di 1/3 circa di quella per val di Roia, come affermano i ricorrenti, deve superare d'assai quella integrale della strada in val di Roia a tenore del progetto in discussione.

D'altra parte la strada da Taggia a Triora che si vorrebbe eseguire dal consorzio dei Comuni di valle Argentina, e di cui non si conoscono gli studi, nè le principali condizioni, dovrebbe, secondo tutte le probabilità, essere allargata, qualora, a vece d'essere consorziale diventasse nazionale, e da ciò sorgerebbe la necessità d'una spesa maggiore che dovrebbe sopportare lo Stato, qualora i Comuni che si propongono di fare a loro spese la strada, non avessero mezzi sufficienti o non fossero disposti a soggiacere alla maggiore spesa occorrente per ampliare la larghezza della via; la qual supposizione sembra la più probabile, non essendo i Comuni d'accordo per la strada meramente consortile.

Il saliscendi di 800 e più metri, che si dovrebbe fare passando pel Colle Ardente, sarebbe non poco disagiata pel commercio, massime essendo inevitabile il passaggio pel Colle di Tenda.

E se a ciò si aggiunga esservi urgenza di procurare ai Comuni di Briga, Tenda e Cuneo una comunicazione diretta al mare, in surrogazione dell'attuale ora in gran parte sul suolo francese, non rimane dubbio che, nell'interesse economico e commerciale, devesi eseguire senza ritardo il progetto in val di Roia sottoposto al vostro esame, come già ebbe a proporvi, o Signori, la vostra Commissione nella precedente relazione.

Rimane però a sottoporre al Senato alcune nuove considerazioni sorte dall'esame dei documenti comunicati dal signor Ministro dei lavori pubblici alla Commissione.

Il suolo ora francese, situato sulla sinistra riva del Roia, forma un triangolo, la cui base è il corso del Roia per oltre 16 chilometri, come avanti si disse, ed il cui vertice è situato presso al Colle Ardente. Nell'interesse della difesa militare dello Stato sembra opportuno di studiare il modo di provvedere alla difesa eventuale dei due lati d'esso triangolo che s'intersecano presso il Colle Ardente, e ciò tanto più che nelle ultime guerre esso Colle è stato attraversato da truppe francesi le quali, girando attorno al forte di Saorgio, discesero in parte lungo il litorale per la valle Argentina ed altre penetrarono pel Tanarello nella valle del

Tanaro. Una strada militare da Briga al Colle Ardente ed alla valle del Tanaro, tutta situata sul suolo italiano, con quegli altri lavori accessori valevoli ad impedire l'ingresso di truppe straniere nelle valli Argentina e del Tanaro, sembra meritare qualche studio. Ad un quale proposito giova ricordare che durante il primo impero napoleonico, fu eseguita la strada militare da Cesana a Pinerolo pel Colle di Sestrières, sebbene fosse più agevole la via da Cesana a Susa, Torino ed Alessandria considerata come la chiave della difesa d'Italia. Altri esempi analoghi si potrebbero addurre a giustificazione della proposta strada militare da Briga e Taggia ad Ormea pel Colle Ardente.

Il signor Ministro dei lavori pubblici disse in proposito che s'impegnava di far eseguire studi opportuni, purchè non fosse ritardata l'esecuzione del progetto in val di Roia, assentito all'unanimità dalla vostra Commissione, la quale, confermando l'espressa fiducia nel Ministero per tutto ciò che concerne il bene dello Stato e specialmente della militare difesa, ha l'onore di proporvi nuovamente, o Signori, l'approvazione del progetto in discussione non ostante la riferita petizione.

**Presidente.** Darò lettura del progetto di legge. (*Vedi infra*).

La discussione generale è aperta.

**Senatore Menabrea.** In una delle precedenti tornate, quando venne in discussione il progetto di legge che attualmente è sottoposto alla vostra approvazione si fecero alcune obiezioni a questo progetto.

In parte queste erano originate da una petizione la quale proponeva un'altra strada tutta tracciata sul territorio italiano, per congiungere Briga con la marina.

Il Relatore dell'ufficio centrale avendo studiata la questione ha fatto il rapporto nel quale egli esprime le difficoltà che s'incontrano per l'esecuzione pronta ed economica di questo nuovo progetto di strada.

A questo non avrei nulla da aggiungere, tanto più che non conoscendo la località, io mi debbo riferire a quanto ha detto il Relatore circa le difficoltà locali.

Ma sorgevano altre difficoltà che rendevano assai grave la questione; si osservava che la strada, per cui il Governo ha da sopportare una spesa non indifferente, attraversa per un gran tratto il territorio francese, sicchè non si sarebbe potuto cambiare la forza pubblica tra Ventimiglia e Briga senza passare su quel territorio, e le merci tra la marina e Briga non avrebbero potuto contraccambiarsi senza il permesso delle autorità francesi.

Il Ministro dei lavori pubblici riconosceva la gravità di queste difficoltà, ma diceva ad un tempo che il Governo era già entrato in trattative col Governo francese per risolverle.

Prima di accingermi a votare questa legge, che credo necessaria nell'interesse di quelle popolazioni, poichè l'altro progetto che si proporrebbe avrebbe vari inconvenienti, e l'attuale invece può essere attuato in breve tempo e con spesa assai minore, io pregherei l'onorevole signor Ministro degli affari esteri a dirmi se vi sia

effettivamente qualche trattativa col Governo francese, ondè togliere gli inconvenienti che quel tratto di strada presenterà necessariamente per mettere in comunicazione due Comuni che appartengono al Regno italiano.

**Ministro degli affari esteri.** Domando la parola.

**Presidente.** Ha la parola.

**Ministro degli affari esteri.** È naturale che in tutte le delimitazioni di frontiere nascano sempre conflitti d'interesse.

Evidentemente se la linea di confine fosse stata il corso della Roia, non vi sarebbe stata difficoltà; ma per certe ragioni strategiche la Francia desiderando dominare quella valle, e volendo il forte di Saorgio, dovette occupare necessariamente la metà della valle, ed avere un angolo rientrante nel territorio italiano.

Ne nacque quindi un'interruzione nel territorio, la quale, oltre agli inconvenienti militari, ad ovviare ai quali si potrà provvedere, come ben diceva l'onorevole Senatore Mosca, o con un fortilizio sul Colle Ardente o con altri mezzi che il Ministero studierà, darà luogo ad altri in ordine alle Dogane.

Non ho ancora sotto gli occhi i lavori che sono stati iniziati per questo effetto, ma posso accertare l'onorevole Senatore Menabrea, che prenderò le intelligence opportune coi Ministri delle finanze e dei lavori pubblici, affine d'intavolare seriamente delle trattative, onde siano allontanati gli inconvenienti a cui potrebbe dar luogo questa irregolarità di confine.

Questi non saranno i soli inconvenienti che si avranno a lamentare, massimo lungo tutto il versante meridionale di Nizza.

Io non so se vi sia qualche lavoro nel Ministero delle finanze a questo riguardo, ma qualche cosa da fare ci dev'essere indubitatamente: quel territorio dovrà forse essere assoggettato, in ordine al servizio doganale, a qualche condizione speciale, a qualche regolamento *sui generis*, come credo ve ne esistano in tutti i luoghi in cui la linea divisoria delle acque è così alta che impedisca la comunicazione; si può per esempio creare una linea artificiale.

E parmi che in Savoia vi fosse qualche cosa di simile verso la frontiera Svizzera.

Dunque credo che il Senato non potrebbe trattenersi dal votare il progetto per queste considerazioni, stantechè il Ministero non mancherà di prendere quei concerti, che saranno necessari per ovviare a tutti gl'inconvenienti militari cui accennava l'onorevole Relatore, ed a quelli di finanza di cui teneva discorso l'onorevole Senatore Menabrea.

**Senatore Mosca, Relatore.** Già si era accennato nella precedente Relazione, che mediante il Decreto reale 1 aprile 1861, che fu dichiarato parte integrante del trattato 24 marzo 1860, si era in parte provveduto a ciò che concerne le dogane, le relazioni commerciali ed altre.

Infatti nell'art. 11 s'incontrano molte disposizioni

colle quali io credo siasi in parte provveduto alle difficoltà insorte per dover attraversare il territorio estero onde ritornare sul territorio nazionale. « Pour être admis au bénéfice de la franchise à l'entrée, les produits autres que le beurre et les fromages devront être présentés dans l'état même où l'agriculture est dans l'usage de les enlever du lieu de l'exploitation. »

Non so se queste condizioni poste nel Decreto 1 aprile 1861 ratificato e considerato come parte del trattato 24 marzo 1860, non richiedano forse qualche altra cautela; ma siccome disse già il Ministro dei Lavori Pubblici, che, prima d'intraprendere i lavori per la strada, egli si proponeva di prendere colla Francia gli opportuni concerti, io credo che sarà utilissimo che il medesimo di concerto col Ministro degli Esteri e con quello della Guerra per ciò che concerne il passaggio delle truppe sul territorio francese, procuri di fare nuove convenzioni nella circostanza del protendimento della strada di vallo Roia, le quali minorino, se non tolgano del tutto, gli inconvenienti che possono occorrere.

Veramente rincresce, ed è cosa molto grave di dover passare per 15 o 16 chilometri sul territorio francese, giacchè converrà naturalmente stabilire degli uffici doganali ai due confini: mi è parso che per il passaggio delle derrate ed altre merci si percepisca il diritto all'entrata sul territorio francese e si restituisca di poi, come si fa per le merci di transito in tutti i paesi.

Aggiungo poi che il signor Ministro della Guerra nella precedente seduta in cui si trattò di questo progetto si prese riserva di rispondere alle cose dette nella Relazione intorno alla difesa militare dello Stato.

Siccome nella proposta fatta nell'appendice alla relazione che ebbi l'onore di leggere testè al Senato, non si pone per condizione di provvedere alla difesa naturale dello Stato, giacchè l'ufficio centrale disse avere piena fiducia nel Ministero, affidandosi esso intieramente allo zelo ed oculatezza del medesimo, così mi pare che in questo caso si possa proceder oltre con questa riserva che io credo sarà assentita dal Ministero.

**Ministro degli Esteri.** Il Ministro della guerra terrà indubitatamente conto delle assennate osservazioni del Relatore dell'ufficio centrale. Egli è chiaro che si dovrà venire colla Francia a nuove convenzioni, convenzioni che riguarderanno la parte finanziaria, la difesa nostra, e il passaggio delle nostre truppe.

Queste cose si regolano dopo che le frontiere sono state esattamente misurate, e tutto è terminato: allora solo si viene a convenzioni speciali, ad appendici di trattati, a certe spiegazioni che si fanno internazionalmente.

Quasi tutti i trattati, in cui si stipulano cambiamenti di frontiere, danno luogo ad un seguito di spiegazioni, di convenzioni, ed appendici, a speciali trattati, ed io non dubito che fra poco i tre Ministri che sono interessati direttamente in questa materia, si metteranno

d'accordo, e che si otterrà quello scopo cui mira l'onorevole Relatore dell'ufficio centrale.

**Presidente.** Se altri non dimanda la parola la discussione generale si intenderà chiusa e io procederò alla lettura degli articoli.

Art. 1.

« È autorizzata la spesa straordinaria di L. 1,131,576 per la costruzione di una strada per Valle Roja nelle province di Porto Maurizio e di Cuneo al confine francese secondo il progetto compilato dal cavaliere ispettore Marsano, sotto la data 14 settembre 1854, e colle modificazioni suggerite dal congresso permanente di acque e strade in seduta del 24 successivo marzo ».

(Approvato).

Art. 2.

« Tale spesa sarà iscritta sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici sotto il titolo II. *Spese straordinarie*, in apposito capitolo colla denominazione: *Costruzione di una strada per Valle Roia al confine francese*, e ripartita come segue:

Bilancio 1862 (cap. 74, art. 2)	L.	50,000
» 1863 . . . . .	»	200,000
» 1864 . . . . .	»	200,000
» 1865 . . . . .	»	200,000
» 1866 . . . . .	»	200,000
» 1867 . . . . .	»	281,576

Totale L. 1,131,576

Senatore **Menabrea.** Domando la parola.

**Presidente.** Ha la parola.

Senatore **Menabrea.** Non è per fare opposizione a questa legge, soltanto io crederei nell'interesse dello Stato che, trattandosi di una spesa di un milione, la quale deve in parte eseguirsi sopra territorio estero, almeno, prima che fossero principii i lavori, il Ministero dichiarasse che non vi metterebbe mano prima d'avere intavolate trattative col Governo francese per togliere tutte quelle difficoltà che vennero recentemente accennate. Io spero che il Ministero non avrà difficoltà a far questa dichiarazione.

**Ministro degli Affari Esteri.** Prima che la legge sia promulgata, non potrei assicurarlo di certo: credo però che non si principieranno i lavori se non dopo trattative colla Francia a tal riguardo.

Non credo nemmeno che sul territorio francese si debbano fare grandi spese, e l'onorevole ingegnere Senatore Mosca potrà dirglielo meglio di me.

Noi siamo obbligati a far spese sul nostro territorio e non sul francese: solamente nei punti d'intersecazione vi saranno spese comuni colla Francia e allora evidentemente entreremo in trattative per sapere qual'è la parte nostra e qual'è la parte della Francia.

**Presidente.** La parola è al Senatore Mosca.

Senatore **Mosca, Relatore.** Intorno ai lavori da farsi specialmente sul territorio francese, perchè naturalmente la Francia deve provvedere essa medesima a quel tronco

di strada che passa sul suo territorio, dirò che detta strada è già quasi tutta costruita sopra una lunghezza di 15 o 16 chilometri, e restano solo a fare circa due chilometri per la sua congiunzione con quella che forma ora l'oggetto della nostra discussione.

Può ad ogni modo tornare utile d'intendersi preventivamente su ciò: anzi mi pare indispensabile che queste trattative siano praticate al più presto, onde evitare gli sconforti che pur troppo in simili materie nascono di sovente.

L'ufficio centrale ha invitato il Ministero a prendere queste intelligenze, non parlando però dei modi, chè questo è un apprezzamento da lasciarsi al criterio del Ministero; tuttavia vi possono essere ragioni preponderanti per cui il Governo, anche conoscendo la necessità di soddisfare al bisogno di quei paesi, debba accelerare ovvero dilazionare di poco la pubblicazione della legge, onde compiere quegli incumbenti.

Giacchè ho la parola, mi permetterò di aggiungere che oltre ai tre Ministri interessati nella questione, di cui si fecero poc'anzi, dovrà anche intervenire quello delle finanze per ciò che riguarda le Dogane alle quali si è in parte provveduto col R. Decreto 1 aprile 1861, a cui forse si possono aggiungere maggiori cautele per evitare ogni inconveniente possibile.

V'ha di più: i Comuni di Tenda e di Briga sono ora aggregati alla provincia di Cuneo, mentre quelli inferiori sono aggregati alla provincia di Porto Maurizio, e quindi la forza pubblica dovrà recarsi in questi ultimi da Porto Maurizio, e a Tenda e Briga da Cuneo, e così si ovvierà in tempi ordinari all'inconveniente di farla passare sul territorio francese. Ma, come facevo osservare all'onorevole Menabrea può avvenire che il passaggio del Colle di Tenda resti o per le nevi o per altra cagione impedito, ed in tal caso le comunicazioni fra Tenda e Briga dovranno effettuarsi da Porto Maurizio. È quindi opportuno che una convenzione regoli queste eventualità, affinchè nei dati casi la forza pubblica italiana possa attraversare il territorio francese, per rimontare o discendere la alta Valle Roia. Per questo credo che sia opportuno stipulare una convenzione preventiva come per tanti altri interessi.

**Ministro degli Esteri.** Domando la parola.

**Presidente.** Ha la parola.

**Ministro degli Esteri.** Le osservazioni dell'onorevole Relatore sono assennatissime. Già ebbi campo di accennare al Senato come il Ministero consenta in esse perfettamente.

È impossibile che il territorio, trovandosi al di là del Colle di Tenda, non venga ad essere oggetto di convenzioni speciali fra i due Stati.

Quando la provincia di Nizza faceva parte dello Stato, noi non trovavamo la menoma difficoltà a far percorrere in tutti i sensi quei territori dalle truppe, carabinieri, ecc.

Ora evidentemente non si potranno più mantenere le cose sul piede antico; converrà adunque trovar modo

che quelle popolazioni le quali versano in condizioni così eccezionali siano in un modo o nell'altro protette. Da ciò evidentemente nasce il bisogno di venire a trattative colla Francia su moltissimi oggetti, e per il trasporto militare, e per il passaggio delle truppe, e per quello delle poste, e per le Dogane.

Mano a mano che i bisogni o gl'inconvenienti si presenteranno, il Governo cercherà di soddisfar quelli ed appianare questi, quindi io credo che a poco a poco si regolarizzerà questa cosa che è una posizione eccezionale.

**Senatore Martinengo.** Da quanto ho sentito dall'onorevole signor Ministro degli esteri parmi che per ora non siansi pur anco incominciate trattative colla Francia intorno al modo di tutelare l'uso pieno e libero della strada che vogliamo costruire, e di cui anzi abbiamo già approvato il primo articolo del relativo progetto di legge.

Io pregherei il Senato di voler considerare se non sarebbe meglio di stabilire che, appunto come venne proposto dall'onorevole Senatore Menabrea, prima d'incominciare i lavori non solo fossero incoate, ma condotte a termine le trattative colla Francia, poichè parmi cosa poco prudente fare una strada sul territorio altrui senza prima aver ultimate le trattative, così pel passaggio delle truppe come per quei punti a cui l'onorevole signor Ministro degli affari esteri ha accennato.

Non propongo ordini del giorno, mi rimetto alla saggezza del Senato.

**Senatore Arrivabene.** Avendo l'onore di far parte dell'ufficio centrale che si è occupato della strada nella valle Roja, mi credo in dovere di rappresentare al Senato una circostanza.

L'onorevole Ministro dei lavori pubblici ha pregato l'ufficio centrale di accelerare questo studio perchè voleva che s'imprendessero i lavori il più presto possibile intanto che la stagione era favorevole; dunque sembra intenzione del Ministro dei lavori pubblici di cominciare subito i lavori; e forse questa parte di strada potrà sempre servire, qualunque siano le convenzioni che si possono fare colla Francia.

Ho creduto mio dovere far conoscere al Senato questa verità.

**Ministro d'Agricoltura, Industria e Commercio.** Io credo che l'onorevole Senatore Martinengo sia caduto in errore quando ha detto che si vuol costruire una strada sul territorio francese.

Il Governo italiano non si è impegnato in nessun modo a spendere danari per fare quei 15 o 16 chilometri che passano sul territorio francese; è il Governo francese che farà la spesa; non sarebbe nè giusto nè opportuno che il Governo italiano si assumesse il carico della medesima.

L'onorevole Senatore Menabrea diceva: prima di dar mano a questi lavori incominciate le trattative.

Il Senatore Martinengo invece vorrebbe che tali trattative fossero non incoate, ma compiute.

Poichè l'onorevole Relatore dell'ufficio centrale ha detto che intendeva dare al Governo quel voto di fiducia, del quale gli parve fosse meritevole, posso assicurare il Senato a nome del Ministro dei lavori pubblici, che certissimamente non si comincerà quest'opera; non si disporrà il paese a siffatta spesa, se non si avrà prima tutta la certezza di riuscire in quest'impresa, cioè di ottenere dalla Francia quelle condizioni che sono necessarie, perchè tale strada possa tornare utile al paese, poichè è evidentissimo che se non si potesse ottenere il passaggio delle truppe, la libera circolazione delle merci, lo scopo principale di quella strada non si raggiungerebbe.

Quindi può essere ben tranquillo il Senato, che il Ministro prima di dar principio a quest'opera avrà, se non la certezza materiale, la certezza morale che le trattative colla Francia potranno essere condotte favorevolmente, a norma dei desideri espressi dagli onorevoli Senatori.

**Senatore Martinengo.** Ho domandato la parola unicamente per rettificare un'idea che avrò certamente male spiegato.

Io non intendevo che il Governo italiano costruisse strade sopra il territorio francese, ciò che sarebbe anche fra le altre cose impossibile perchè quella potenza non ce lo permetterebbe; ma io volevo dire che la strada, che noi intendiamo costruire, è collegata talmente colle francesi, che noi lasciamo aperta la nostra strada a quelle di Francia, e noi dobbiamo servirsi delle loro per aver questa comunicazione, mentre vi era un'altra strada, come è stato già accennato dall'ufficio centrale che ha esaminato questo progetto, la quale serviva a maggior comodo dei diversi Comuni, e poteva essere tutta tracciata sul nostro territorio, senza bisogno di fortificazioni e di fabbriche doganali.

Del resto, ripeto, io non propongo verun ordine del giorno e mi rimetto alla saviezza del Senato.

**Presidente.** La parola è all'onorevole signor Senatore Di Castagnetto.

**Senatore Di Castagnetto.** Avendo anch'io l'onore di far parte dell'ufficio centrale, in aggiunta a quanto già espresso ampiamente il nostro Relatore, debbo far conoscere al Senato che l'ufficio centrale fin dalle prime sue sedute si penetrò altamente degli inconvenienti che una strada italiana passasse sul territorio francese, e con molta ripugnanza s'indusse a prendere una conclusione favorevole, persuaso che non si potesse altrimenti dar vita a quelle popolazioni.

Poco dopo fu comunicata quella petizione, colla quale essendosi fatta travedere la possibilità di poter transitare sul territorio dello Stato senza aver ricorso alla frontiera francese, fu allora che l'ufficio centrale chiese, non la sospensione della relazione di quest'affare, ma bensì che si sospendesse l'ordine del giorno per poter avere il Ministro in seno dell'ufficio e sentire se veramente esistesse questa probabilità.

Ora dalle spiegazioni date dal signor Ministro risultò che non si hanno elementi abbastanza positivi per poter conoscere se la strada, stata ultimamente proposta, sia possibile, e se le indicazioni date dalla Commissione di quei Comuni possano essere tali da persuadere al Governo ed al Parlamento di sospendere l'opera già stata sanzionata per prendere in considerazione questa nuova possibilità.

Dunque si trattava o di sospendere interamente il progetto di legge, ovvero di dar corso ai lavori ed intanto assicurare che non nascessero inconvenienti dal transito sul territorio estero.

Il Ministro dei lavori pubblici lasciò travedere, e di ciò l'onorevole Ministro degli affari esteri qui presente, ne sarà senza dubbio informato, che in quanto alle difficoltà doganali, erano, si può dire, superate, che cioè il Ministro delle finanze era assicurato che senza disturbo delle popolazioni italiane di quella frontiera si potrebbe transitare su quel tratto di territorio francese.

In quanto alla difesa dello Stato egli disse che se ne era ampiamente discusso in Consiglio dei Ministri, e che il Ministro della guerra non aveva fatta nessuna opposizione, che anzi aveva senza riserva annuito al progetto di quella strada.

In questo stato di cose l'ufficio centrale ha creduto che finalmente si dovesse pur prendere una decisione: studi in appoggio alla petizione non ce n'erano, il Ministro osservava che non solamente la chiesta strada era difficile, ma risultare dall'ispezione delle carte della località come riuscisse quasi impraticabile al commercio.

Quindi sull'affidamento da lui dato di ordinare appositi studi per vedere se nell'avvenire si potesse soddisfare al desiderio di quelle popolazioni e cautelare ad un tempo la difesa di quella parte dello Stato, noi abbiamo persistito nelle prime conclusioni, colla fiducia che esponendovi lo stato delle cose, il Senato sarà bastantemente illuminato per emettere il suo voto.

*Varie voci.* Ai voti, ai voti.

**Presidente.** Se da altri Senatori non si domanda la parola rileggo l'art. 2.

« Tale spesa sarà iscritta sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici sotto il titolo II, *Spese straordinarie*, in apposito capitolo colla denominazione: *Costruzione di una strada per Valle Roia al confine francese*, e ripartita come segue:

Bilancio 1862 (cap. 74, art. 2)	L.	50,000
» 1863 . . . . .	»	200,000
» 1864 . . . . .	»	200,000
» 1865 . . . . .	»	200,000
» 1866 . . . . .	»	200,000
» 1867 . . . . .	»	281,576

Totale L. 1,131,576

Chi approva quest'articolo voglia sorgere.

(Approvato).

DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE  
PORTANTE DISPOSIZIONI INTORNO ALLA FORMA  
DELLE SENTENZE NELLE PROVINCE MERIDIONALI.

(V. atti del Senato N. 185)

**Presidente.** Si procederà ora alla discussione dell'altro progetto di legge per modificare la forma delle sentenze nelle province meridionali, del quale do lettura (V. *infra*).

La discussione generale su questo progetto di legge è aperta.

**Senatore Stotto Pintor.** Domando la parola.

**Presidente.** Ha la parola.

**Senatore Stotto Pintor.** Poichè è presente il signor Ministro della Marina il quale ha avuto la cortesia di dirmi che avrebbe fin d'ora risposto alle mie interpellanze, io credo che per guadagnar tempo e non disturbar un'altra volta il Senato, potrei farle anche ora se così al Senato piacesse.

**Senatore Stara.** Finiamo prima la votazione di questa legge.

**Presidente.** Se il Senato crede che si debba prima discutere e votare questa legge, e se non si domanda la parola sulla discussione generale che già venne aperta, procederò nuovamente alla lettura degli articoli.

Art. 1.

« L'articolo 233 delle leggi di procedura nei giudizi civili e l'art. 641 delle leggi di eccezione per gli affari di commercio vigenti nelle province napoletane o siciliane restano modificati nei seguenti termini:

« L'estensione delle sentenze e decisioni conterrà:

« 1. Il nome e cognome delle parti;

« 2. Il loro domicilio, residenza o dimora;

« 3. Il nome e cognome dei patrocinatori o procuratori;

« 4. Il tenore delle conclusioni prese in iscritto dalle parti, esclusi i motivi;

« 5. L'enunciazione che il Pubblico Ministero sia stato sentito, quando ciò ebbe luogo;

« 6. I motivi di fatto e di diritto che hanno determinato la decisione;

« 7. Il dispositivo;

« 8. L'indicazione del giorno, mese, anno e luogo in cui vengono pronunziati;

« 9. La menzione del giudice da cui vennero redatte.

(Approvato).

Art. 2.

« Le narrative e gli avvisi di cui si fa menzione negli articoli 234 e 237 delle suddette leggi saranno scritte su carta non bollata.

« Le narrative non saranno trascritte nelle spedizioni delle sentenze o decisioni, nè dovranno notificarsi unitamente a queste, ma, concordate nei modi di legge, verranno depositate in cancelleria. Il Cancelliere ne ri-

lascerà copia in carta non bollata ogni volta che gli sia richiesta da una delle parti contendenti. »

**Senatore Coppi.** Domando la parola.

**Presidente.** Ha la parola.

**Senatore Coppi.** Desidererei sapere se nelle province meridionali i diritti di copia sono compresi nel bollo, in quello che si chiamava bollo speciale.

**Senatore Vacca.** No, no, sono pagati dalle parti.

**Senatore Coppi.** Io desideravo solo di sapere chi avrebbe dovuto pagare queste narrative, le quali è permesso di scrivere su carta libera, mentre in Toscana secondo il sistema che vi vigeva del bollo speciale, tutto era compreso nel bollo, e ciò non essendo nelle Province Meridionali, non si verifica la lacuna che io credevo potesse trovarsi in questo articolo.

**Presidente.** Non facendosi altre osservazioni, metto ai voti l'articolo 2.

Chi lo approva sorga.

(Approvato).

Art. 3.

« Alle disposizioni dell'art. 584 delle dette leggi si adempirà, depositando, insieme colla spedizione o la copia della sentenza o decisione, anche una copia delle narrative. Rimane però in facoltà delle parti di presentare benanche in cassazione quei documenti od atti cui si riferiscono le narrative, o la sentenza o decisione. »

(Approvato).

Art. 4.

« La narrazione dei fatti nelle sentenze dei giudici di mandamento e dei Tribunali di commercio, e nelle decisioni del contenzioso amministrativo sarà pure nelle dette province scritta in carta non bollata, e sarà compilata nel modo sinora tenuto, ma separatamente dalla sentenza o decisione, e si applicheranno ad essa le disposizioni dell'art. 2.

(Approvato).

Art. 5.

« Nelle dette province saranno scritti in carta non bollata:

« 1. Le copie dei documenti di cui occorra notificazione nei giudizi;

« 2. Gli atti indicati nell'articolo 173 della legge sulla espropriazione forzata;

« 3. Le copie degli atti di cui è menzione nell'articolo 178 della medesima legge;

« 4. Le copie ed estratti dello stato civile che occorrerà presentare in occasione di nascita, matrimoni e morte. »

(Approvato).

Art. 6.

« Il diritto dei ruoli che nelle province napoletane e siciliane si esigeva in vario modo dalle cancellerie, rimane fissato a centesimi 60 a ruolo per le cancellerie mandamentali e dei Tribunali di circondario, a lire una



centesimi 20 per la cancelleria delle Corti di appello e della Corte di cassazione.

« Questo diritto si esigerà per metà sulle copie delle narrative, di cui è parola negli articoli 2 e 3. »

(Approvato).

Art. 7.

« Il diritto per la iscrizione delle cause al ruolo sarà nelle dette province di lire una e centesimi cinquanta pei Tribunali circondariali e di commercio. Lo stesso diritto con l'aumento di un quinto si esigerà innanzi alle Corti di appello. »

(Approvato).

Art. 8.

« Il Ministro di grazia e giustizia prescriverà con regolamento le formalità e le discipline da osservarsi per la più rigorosa assicurazione della data degli atti di usciere, che prima della legge 21 aprile 1862 erano sottoposte a registro. »

(Approvato).

Art. 9.

« Le disposizioni di questa legge saranno applicabili anche alle cause decise, per ciò che concerne le narrative e la spedizione delle sentenze o decisioni. »

(Approvato).

Si procederà ora all'appello nominale ed a distinto squittinio segreto su queste due leggi, e quindi avranno luogo le interpellanze del Senatore Siotto Pintor.

Avvertirò prima il Senato che l'ordine del giorno per domani alle ore due è il seguente:

Discussione del progetto relativo all'enfiteusi perpetua redimibile dei beni fondi ecclesiastici in Sicilia.

Discussione del progetto di legge relativo alla costruzione di un bacino da carenaggio nel porto di Messina.

E successivamente, se il Senato lo stimerà, si potranno pure discutere i due progetti di legge concernenti spese straordinarie sul bilancio della guerra le cui relazioni sono in corso di stampa e verranno distribuite domani prima della seduta.

(Il Senatore, *Segretario*, Arnulfo fa l'appello nominale).

Risultato della votazione:

Sul progetto di legge per una strada nella Valle Roia.

Votanti . . . . .	69
Favorevoli . . . . .	41
Contrarii . . . . .	28

(Il Senato approva).

Sul progetto di legge sulla forma delle sentenze nelle province meridionali.

Votanti . . . . .	69
Favorevoli . . . . .	61
Contrarii . . . . .	8

(Il Senato approva).

INTERPELLANZA DEL SENATORE SIOTTO PINTOR  
AL MINISTRO DELLA MARINA.

**Presidente.** La parola è al Senatore Siotto Pintor per le sue interpellanze al Ministro della marina.

**Senatore Siotto Pintor.** Usurperò le parole del signor Senatore Martinengo. E' mi sembra che non sia della dignità del Senato che si facciano le interpellanze alle pareti: il Senato non è in numero.

**Presidente.** La votazione testè fatta prova che siamo in numero. Ha ella contato i signori Senatori?

**Senatore Siotto Pintor.** Sono agli ordini del Senato; ma mi pare che non sia della dignità del Senato che un Senatore parli quando non si è più in numero.

**Voci.** Siamo in numero, siamo in numero.

**Presidente.** Progo i signori Senatori a voler riprendere i loro posti.

**Senatore Siotto Pintor.** In uno degli ultimi viaggi del vapore postale per l'isola di Sardegna, abbottinatiai diciassette forzati che colà si trasportavano, messisi anzi in atteggiamento di piena rivolta, legarono bellamente il comandante, il sotto-comandante e i cinque carabinieri che erano di scorta e si fecero trasportare alle coste dell'Africa, sbarcando, se non erro, rimpetto a Tunisi.

Da molti giorni si aspettava in Cagliari l'arrivo del vapore, e il vapore non veniva.

Descrivere al vivo i battiti di cuore di chi aveva sopra quel battello o moglie, o marito, o fratello, o congiunti, o diletti concittadini, ritrarre la paura dei viaggiatori, e soprattutto delle amabili viaggiatrici, sarebbe superfluità, sarebbe vanità.

Erano di buona pasta quei forzati: potevano uccidere e non uccisero, rapire e non rapirono, potevano impadronirsi del bastimento e nol fecero; salvando la vita del pilota potevano farsi trasportare in luoghi remotissimi dove non li avrebbe raggiunti, o certo assai difficilmente la mano del Governo.

Io non sono uomo a consigliare servizie nemmeno contro le bestie, non che contro i nostri qualunque degradati fratelli; io che ricordo di avere infino dalla puerizia odiato Domiziano, solo perchè si sollazzava a uccidere le mosche; io che non avrei per cosa del mondo permesso ad uno dei miei subordinati di togliere gli uccellini dal nido, dove la madre amorosa li imbecca e li protegge. Ma non sono umanitario nel senso che mi senta di avere viscere di compassione più e meglio per i malvagi che non per gli onesti uomini.

Se il Governo crede di mandarci a quando a quando di questi, a dir vero, non troppo graziosi visitatori, faccia almeno che non ci siano cagione di terrore: non esponga l'onorata divisa del carabiniere ad essere contaminata dalle sozze mani di questi esseri degradati; faccia imbarcare forze sufficienti per contenerli, e poichè i forzati hanno dimostrato di sapere legare mani e piedi ai carabinieri, provvegga sì che d'ora in poi ai forzati che viaggiano per mare siano legati piedi e mani. E qui ho fornita la mia interpellanza.

**Ministro della Marina.** Rispondendo alla fattami interpellanza dirò che la cosa è avvenuta in modo un po' diverso da quello che pare sia stata riportata all'onorevole Senatore.

Si usa generalmente di fare accompagnare quelle ciurme che si mandano da un bagno all'altro dalle guardie loro proprie. Per maggiore sicurezza questa volta si sono affidate a cinque carabinieri.

I condannati si sono condotti con grand'arte: hanno fatto vedere che soffrivano il mare, e che stando alla catena non potevano sopportare i disagi della navigazione.

Quindi hanno chiesto di poter essere separati e non legati come si usano tenere.

Per bontà il capitano intercesse dai Carabinieri che non gli lasciassero in quella situazione, tanto più che avevano dato prova di gran sottomissione nel loro viaggio a Livorno e da Livorno fino alle acque di Gagliari ove erano.

Quando di notte tempo aspettato che tre dei carabinieri fossero addormentati, mentre gli altri due facevano la guardia e si voltavano verso poppa, uno di questi forzati scivolò di mezzo a loro e liberò altri, e tutti insieme gettarono un laccio al collo ad uno dei carabinieri. Ma questo per nulla intimorito ne stese uno morto al suolo, poi ne uccise un altro, e un terzo fu mortalmente ferito. Nel frattempo che egli si dibatteva con questo, i forzati che si erano trovati liberi corsero alle arme dei tre carabinieri che dormivano, fra i quali ci era il carabiniere brigadiere e se ne impossessarono: allora è avvenuta una zuffa: un preposto dei doganieri e un cameriere si misero ad aiutare i carabinieri; men-

tre il capitano, l'equipaggio e i passeggeri presi da quella paura che così bene espresse l'onorevole Senatore, se ne stettero in disparte. Allora si venne al punto che, non volendo cedere i carabinieri, e non volendo sottomettersi i forzati si dovette venire a patti. Non è poi vero che avessero legati piedi e mani. Essi hanno detto: noi sbarcheremo; il che fu concesso dal capitano il quale disse in cuor suo: li sbarcherò in posto dove saranno presi, e potrò avvisare l'Autorità.

Così fu fatto; li sbarcò al Capobianco, vicino al golfo: e quando furono sbarcati, si potè darne avviso alle Autorità e furono tutti arrestati, tranne uno che non si trovò.

Ecco il fatto come successe.

Ad ogni modo è la prima volta che avviene un fatto di tal natura, e sarà cura di chi è alla direzione di questo servizio di dar ordini positivi, affinchè per l'avvenire non si rinnovi, e si provveda in modo che i condannati non possano in niun caso offendere chi è preposto alla vigilanza loro, massime quando vengono tradotti dall'uno all'altro luogo.

Spero con queste spiegazioni avere soddisfatto alle domande dell'onorevole Senatore.

**Senatore Stotto Pintor.** Domando la Parola.

**Presidente.** Ha la parola il signor Senatore Stotto Pintor.

**Senatore Stotto Pintor.** Quantunque non contento di ciò che si è operato per l'addietro, mi dichiaro soddisfatto di quello che il signor Ministro ha promesso di fare per l'avvenire.

**Presidente.** La seduta è sciolta (ore 5 1/2).