

**PRESIDENTE.** Così è meglio. Interrogo la Camera se voglia chiudere la discussione generale.

(La Camera passa alla discussione degli articoli.)

**CORRENTI, relatore.** Domando la parola solamente per dare uno schiarimento.

Siccome nella relazione si è detto che in alcuni commissari aveva fatto grave senso il vedere come il signor ministro dei lavori pubblici avesse disdetto ad una società il permesso di fare nuovi studi sulla linea di Serravalle, circostanza che fu testè ricordata dal mio onorevole amico Depretis, e messa in dubbio dal signor ministro, io prego la Camera di concedere che le dia lettura di un dispaccio scritto dal signor ministro su questo proposito.

Ricordate alcune note anteriori, e toccate le condizioni del programma ministeriale, questo dispaccio dice:

« Da siffatte condizioni non potendo questo Ministero dipartirsi menomamente dopo che il mentovato progetto, portato a maturità d'esame, venne presentato alle Camere col relativo programma, trovasi il sottoscritto, suo malgrado, costretto a dichiarare assolutamente inammissibile la domanda di nuovi studi inconciliabili colle adottate disposizioni. »

Ho voluto dare queste spiegazioni perchè la Camera veda che la Commissione non ha arrischiato un appunto senza avere consultato documenti credibili.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Io faccio presente all'onorevole preopinante che la concessione degli studi è stata domandata molto tempo prima. La risposta di cui si è data lettura l'ho fatta quando io aveva già presentato il programma, giacchè era troppo tardi, come era tardiva la domanda fatta dopo che si è presentata la legge, poichè, aderendo ad ogni richiesta che si va inoltrando successivamente, è evidente che non si verrà mai ad una conclusione.

**PRESIDENTE.** « Art. 1. È autorizzata la costruzione delle seguenti linee di strade ferrate da comprendersi insieme al loro esercizio in una sola concessione:

a) Linea da Alessandria per Tortona e Voghera a Stradella con diramazione da Tortona a Novi;

« b) Linea da Alessandria ad Acqui. »

La parola spetta al deputato Imperiali.

**IMPERIALI.** Io vorrei proporre al secondo alinea di quest'articolo la seguente agguinzione.

Dopo le parole: « Linea da Alessandria per Tortona e Voghera a Stradella con diramazione da Tortona a Novi, » io aggiungerei il seguente articolo:

« Ed invece del tronco da Tortona ad Alessandria mettendo capo al ponte della Bormida è fatta facoltà al Governo di sostituire in questa concessione un tronco che da Voghera passando per Castelnuovo e Sale metta capo alla ferrovia dello Stato presso il ponte della Bormida suddetto. »

Lascierei questa facoltà al Governo, perchè, ove vi fosse una compagnia la quale preferisse di fare questo tronco da me indicato invece di quello proposto nell'alinea suddetto, non vi fosse difficoltà alcuna a che potesse ciò effettuarsi; e c'è io lo credo possibile, poichè col tronco da me accennato si raccoglierebbe un maggior numero di abitanti di quello che non riesce colla linea dal Governo proposta.

Vorrei dunque che si lasciasse al Governo la facoltà di poter decidere quale dei due tronchi sià più conveniente di adottare.

Il tronco del quale io parlo, lo ripeto, avvicina molti paesi, la popolazione dei quali ammonta a circa 54,000 abitanti; secondo tutti i calcoli che si sogliono fare pel movimento della strada ferrata, si calcolano sempre tre viaggi all'anno

per ciascun abitante, coll'utile per la strada di tre lire a testa annualmente; dietro questo calcolo adunque si verrebbe a dare un utile a quel tronco di 162,000 lire all'anno, il quale, calcolato unitamente all'utile pel movimento delle merci di 28,000 lire circa, si verrebbe a formare la complessiva somma di 200,000 lire, ciò che porterebbe un capitale di circa quattro milioni.

Ho detto da principio che la linea di strada principale che da Novi passando per Tortona porterebbe a Voghera e Stradella non verrebbe a soffrire alcuna alterazione; la differenza consisterebbe solo in ciò che invece di tenere una linea retta che dal ponte sulla Bormida passando per un tratto di terreno quasi disabitato vada a congiungersi alla strada principale di Genova a Tortona, si potrebbe adottare un tronco di strada ferrata poco più lungo, ma che avrebbe il vantaggio di raccogliere la popolazione di diversi paesi che in complesso darebbero la somma di 54,000 abitanti. Se la compagnia concessionaria dovrà per il maggior numero di chilometri spendere un capitale di 400,000 lire in più, questa spesa maggiore troverebbe il compenso nel maggior movimento della strada, e perciò un maggior introito.

Un'ultima osservazione io sottopongo alla Camera, ed è che se noi vogliamo avere una compagnia che si assuma la impresa della strada d'Acqui e dello stabilimento balneario, noi dobbiamo cercare di fare delle agevolazioni e fra le altre di darle una maggior quantità di paesi affinchè ne possa ritrarre un maggior prodotto.

Queste sono le considerazioni che sottopongo alla Camera.

**PRESIDENTE.** Domando se sia appoggiata la proposta del deputato Imperiali.

(È appoggiata.)

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** La Commissione ha osservato che io nella relazione non era entrato a ragionare di questa linea che propone l'onorevole deputato Imperiali; ma io non ne ho parlato, perchè realmente non si è fatta mai parola di questa linea prima che io presentassi alla Camera il progetto che si sta ora discutendo. Disse il preopinante che io avrei dovuto mandare anche questo progetto alla Commissione.

Io ho ciò fatto non una, ma due volte, richiestovi dalle istanze dei Consigli municipali, accompagnando la trasmissione delle relative deliberazioni colle mie osservazioni non favorevoli alla divisione delle linee.

Non è che nel caso attuale la divisione si debba respingere come assurda o come assolutamente sconveniente, poichè sotto un certo aspetto essa si presenta vantaggiosa, ma non credo che i vantaggi sieno tali da dovere per essa affrontare tutte le conseguenze che ne potranno derivare. La più grave di queste si risolverebbe a danno della città di Tortona e del suo territorio. Siccome secondo la nuova linea da Alessandria, passato il ponte della Bormida, si andrebbe per Castelceriolo, Lobbi, Piovera, Sale, Castelnuovo, Pontecurone, e l'altra linea partendo, come sarebbe proposto, da Novi passerebbe a Tortona per far capo a Pontecurone, è evidente che la città di Tortona verrebbe a trovarsi in condizione tale che le sue frequenti comunicazioni con Alessandria non potrebbero farsi che con un lungo e vizioso giro.

Le città di Tortona e di Alessandria hanno reciproche ed importanti relazioni, e non pare opportuno privarle di una diretta e pronta comunicazione per soddisfare alcuni pochi paesi, di qualche entità certamente, ma che possono sempre senza notevole disturbo nelle loro relazioni con altri centri valersi della ferrovia.

È bensì vero, come si è detto, che prima di giungere a