

**PALEOCAPA**, ministro dei lavori pubblici... se non perchè si trova centro di un territorio popolato ed agricolo. Ed ho fatto riflettere che in queste circostanze il toccare immediatamente colla ferrovia queste masse di popolazione non riesce di grande vantaggio, perchè desse dovendo pure muoversi dai rispettivi centri per raggiungere la strada, poco monta per loro di fare alquanto maggiore tragitto.

Egli dice che Tortona, essendo capoluogo di provincia, è abbastanza avvantaggiata da non aver bisogno di altri favori. Ma io lo prego di por mente che, appunto quando una città è capo di una provincia, ha maggior bisogno di comunicazioni pronte, facili ed economiche con quelle altre città con cui ha le relazioni principali. Lo scapito che soffrirebbe Tortona sarebbe di gran lunga maggiore che non sarà quello di Castelnuovo Scrivia e di tutta la popolazione circostante, poichè, in sostanza, questa sarà solamente costretta a percorrere due chilometri o poco più coi mezzi ordinari, e Tortona invece sarebbe obbligata a fare un maggior cammino di venti chilometri sulla ferrovia. Ora la differenza è troppo grave, ed io non posso persuadermi che lo svantaggio che si recherebbe a Tortona sarebbe nell'interesse generale compensato dall'utile che si procurerebbe a Castelnuovo Scrivia.

Quanto al principio del deputato Sineo, che vuole che si distribuiscano i vantaggi equamente a tutti i paesi dello Stato, esso potrà reggere sino ad un certo punto, ma se lo si adottasse alla lettera, non so dove andremmo a finire colle strade di ferro; per contentarli tutti bisognerebbe costruirne una pel servizio di ogni provincia, con tante diramazioni quante sono i centri anche di poca popolazione, ciò che è evidentemente impossibile senz'uolo di altre dimostrazioni; bisogna dunque attenersi alle norme generali, di soddisfare essenzialmente alle più grandi e più vitali comunicazioni, e combinare in modo le linee di ferrovie che giovino anzitutto agli interessi generali del paese, e per quanto fattibile anche al maggior numero di interessi locali; e questo io credo che il Governo abbia ricercato e sia per ottenere colle linee da lui proposte; finalmente egli sostiene che qui non si domanda al Governo di cambiare il progetto, ma solo di lasciare libertà alle società di proporre piuttosto una che l'altra linea. Se non che gli farò osservare che da ciò ne nascerà quel gravissimo inconveniente di cui ho già fatto cenno, che quando si propone un programma positivo in base al quale devono formolarsi le offerte dalle varie società, bisogna proporlo in termini tali che i vari partiti che verranno presentati si possano porre immediatamente a confronto tra loro onde scegliere il più conveniente. Ora, come potrà decidere il Governo quando vengano due società, una a proporre la strada per Tortona, giusta le istanze fatte dalle città di Alessandria e di Tortona, nell'interesse delle rispettive relazioni, l'altra a proporre la strada sollecitata dai comuni di Piovera, Sale e Castelnuovo, su qual base, dico, potrà decidere la preferenza tra loro, se la Camera stessa, investita delle domande di tutti questi municipi, non vuole pronunciare il suo voto, tra i progetti fatti per una direzione e quelli fatti per un'altra? Il Governo non avrà termine sicuro e positivo per decidere.

Io dunque sostengo che in affare di tanto momento per quei paesi bisogna che la Camera si pronuncii positivamente fin d'ora, se trovi più conveniente accettare una piuttosto che l'altra linea, ed in base della sua decisione si stabilirà il programma definitivo.

Però l'onorevole propinquo osservava che, quando si trattò della ferrovia d'Acqui, seguitando il tracciato di detta linea ad Alessandria, si è lasciata facoltà alla società di tenere con-

tinuamente la sinistra della Bormida o di portarlo alla sponda destra; ma questa era una concessione affatto secondaria, che non ledeva in nessun modo l'interesse generale, non mirando che alla convenienza speciale della società, a cui però si imponeva di percorrere la linea della valle della Bormida da Acqui sino ad Alessandria; i punti estremi non sono cambiati, nè si pregiudica menomamente i centri di popolazione serviti dalla ferrovia.

Quindi mi pare che non sussista il paragone che si vorrebbe fare.

**PRESIDENTE.** La parola spetta al deputato Imperiali.

**MANTELLI.** Domando la parola.

**SINEO.** Domando la parola.

**IMPERIALI.** Io credeva di dover incontrare opposizione da tutt'altri che dal Ministero, perchè non ho domandato che venga deciso in questo momento quale dei due tronchi si debba adottare, ma ho detto che sia fatta facoltà al Governo di stabilire un tronco piuttosto che un altro. Dunque il signor ministro potrà calcolare i vantaggi che presenta una linea a preferenza dell'altra; egli potrà vedere se le ragioni da me addotte siano vevoli o no, esaminare le proposizioni che gli verranno fatte dalle diverse compagnie, e decidere in conseguenza. Se io chieggo che la Camera acconsenta di lasciare la facoltà al Ministero, si è nell'interesse di tutti i paesi che reclamano per poter godere anch'essi del vantaggio di una nuova strada ferrata, che va a costruirsi nella loro vicinanza e nell'interesse generale del progetto in discussione.

Il signor ministro mi dice che da questi paesi, percorrendo due chilometri, gli abitanti possono arrivare alla strada ferrata; ed io credo che per alcuni di essi, che sarebbero avvicinati dal tronco da me proposto, egli si sia sbagliato; Castelleriolo, Piovera e Sale distano da Tortona e dalla strada ferrata più di due chilometri. Ed in questo modo anche gli abitanti di tutti gli altri paesi che sono al di là di questa distanza percorrendo un certo tratto di strada, arriveranno alla ferrovia, ma il vantaggio della strada ferrata è quello di congiungere i paesi ed avere delle stazioni dove si possano concentrare tutti gli abitanti che costeggiano la strada ferrata stessa.

Sale è già uno dei paesi assai popolosi che si incontrerebbe lungo il tronco da me additato, oltre di Castelnuovo, il quale, come dice il signor ministro, non è molto lontano da Pontecurone, ma tutti gli altri avrebbero uno svantaggio se non si facesse il tronco per la parte ove io indicava.

Mi diranno quelli di Tortona che gli abitanti di Tortona per recarsi ad Alessandria dovranno portarsi a Novi, ed io credo che potrebbero scegliere la strada che da Tortona porta a Pontecurone.

In qualunque modo, se gli abitanti di Tortona avrebbero uno svantaggio, essi sono solo 8000 di fronte a 54,000 che verrebbero a godere un vantaggio pel nuovo tronco, e perciò io credo che si dovrebbe dare la preferenza a quelli che sono in maggior numero e che non hanno alcuna strada che li avvicini, mentre i Tortonesi avrebbero già altra strada ferrata, che è quella da Novi, Tortona, Voghera e Stradella; ed essi Tortonesi non soffrirebbero altro svantaggio che quello di allungare di un quarto d'ora il viaggio, cioè di otto chilometri di strada ferrata in vagoni per giungere ad Alessandria.

Trattandosi adunque di un complesso di popolazioni che giunge a 54,000 abitanti, in confronto di 8000, io credo che non possa farsi alcun paragone.

Ma tutto ciò poi è subordinato alla decisione del ministro, il quale vedrà le proposizioni che gli saranno fatte e le rigetterà od accetterà, secondo potrà crederle convenienti o no