

Oltre a ciò, la Commissione trova che qui da un lato si procede in modo certo, sopra piani, studi e proposte di società già fatte, mentre sulla linea nuova si va all'oscuro. E ha un bel dire l'onorevole preopinante e fare confronti di popolazione e di località; queste non possono così all'improvviso persuadere la Commissione, ed essa non può aderirvi. Infatti, nel piano che ci è stato ora presentato, cominciamo a vedere che la linea proposta non serve a nessuna delle località cui parrebbe che sia conveniente, mentre distruggerebbe la principale località, cioè il capoluogo della provincia, che è Tortona.

Noi vediamo che la linea tracciata sarebbe distante molti chilometri da questi piccoli cascinali, e persino dai luoghi di Sale e Castelnuovo, senza, lo ripeto, servirne alcuno, oltre a che questi paesi sono in pianura, e facilmente possono trovar modo di accostarsi alla strada. Per avvicinare queste borgate la linea abbandonerebbe tutti i luoghi di collina, i quali hanno necessità di essere rasantati da una strada ferrata.

In definitiva poi, in questo progetto, dove si è voluto far calcolo di popolazione, io vedo che da Frugarolo per andare sino a Castelnuovo ed a Sale, si è lasciato vuoto un gran tratto di paese, mentre invece vi sono cascinali e centri di popolazione assai grandi; si è dimenticato, per esempio, non so se a caso o ad arte, San Giuliano Nuovo, che è un sobborgo di Alessandria; si sono lasciati molti altri centri di popolazione che pure sono su questo stradale. In questa guisa si fa presto a far calcoli di popolazione.

Io quindi dico che, stante l'incertezza, e trattandosi di una gran linea, e quando la nuova proposta non vi serve e vi allunga la strada almeno di un chilometro, e di più colla facoltà che vi sarebbe nel nuovo progetto di allontanare di 200 metri in più o in meno questa linea, il che la potrebbe allungare nell'esecuzione di tre, di quattro, di sei chilometri, non vedo perchè si debba abbandonare una cosa certa, già stabilita e che serve a molti interessi, per occuparci di un'altra nuova ed incerta.

La Commissione quindi non può che persistere nella sua proposta.

Voci. Ai voti! ai voti!

IMPERIALI. Domando la parola per un fatto personale. L'onorevole deputato di Tortona ha detto che non sapeva per quali motivi io era sorto a fare una proposizione, e che egli l'ascriveva forse ad un interesse municipale od anche ad un interesse particolare.

Io non voglio accettare nè l'una nè l'altra taccia. La prima credo che si possa facilmente scartare dacchè io non sono deputato di Tortona nè del basso Tortonese, non possiedo beni in quel paese, e non vi ho alcuna relazione particolare. Quanto alla seconda taccia, io dichiaro altamente che non faccio parte di alcuna compagnia che abbia delle viste su quella strada, nè nominalmente, nè sotto altri nomi.

Per spiegare poi meglio il motivo per cui ho fatta questa proposta a preferenza d'altri, che vi sarebbe stato chiamato più naturalmente, non esito a dichiararlo, cioè che il deputato di Castelnuovo Scriveria, essendo ammalato, mi ha incaricato di farla in sua vece.

Del resto io non mi sarei indotto ad assumermi un tale incarico se non credessi che tale proposta è nell'interesse generale del paese, perchè, non essendovi ancora alcuna compagnia che abbia accettata questa concessione, se non se ne trovasse alcuna che volesse accettarla, secondo il progetto del Governo, bisognerebbe di necessità che il Governo venisse a proporre altre condizioni, cioè che potrebbe ritardare di molto l'esecuzione del progetto in discussione.

Ecco i motivi pei quali ho aderito di fare questa proposta, e non altri.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'emendamento proposto dal deputato Imperiali, così concepito:

« 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, mette alle ferrovie dello Stato presso il ponte della Bormida suddetto. »

(La Camera rigetta.)

Pongo ai voti l'articolo 1 proposto dalla Commissione.

(La Camera approva.)

« Art. 2. È pure autorizzata la cessione dello stabilimento balneario d'Acqui di proprietà dello Stato alla compagnia che si renderà concessionaria delle suddette linee di strade ferrate. »

Lo metto ai voti.

(È approvato.)

« Art. 3. È fatta facoltà al Governo di concedere la costruzione e l'esercizio delle strade ferrate di cui all'articolo 1, e di fare la cessione dello stabilimento balneario di Acqui, di cui all'articolo 2 sotto la osservanza dell'unito capitolato. »

Il Ministero accetta gli emendamenti fatti dal capitolato?

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Come ministro delle finanze non potrei accettare l'emendamento proposto all'articolo 89 del capitolato.

La Commissione propone di sopprimere il quarto alinea, il quale è così concepito:

« Per l'uso delle due stazioni e per il servizio che dovranno prestare gli agenti regi alla compagnia, essa pagherà al Governo un canone annuo di lire 20,000. »

Io non posso acconsentire a questa soppressione per le ragioni che verrò ora esponendo.

In primo luogo il canone fissato è assai tenue. È evidente che si fa alla compagnia il favore di concederle l'uso di due stazioni, le quali sono di molta importanza. Quella di Alessandria è una stazione che oso dire di primo ordine, perchè non la cede forse a nessuna. Ed assumersi l'obbligo di disimpegnare il servizio, cioè di fare che la distribuzione dei biglietti, l'incasso del denaro ed il movimento dei convogli sia fatto a carico del Governo per sole 20 mila lire, è già un fare patti larghissimi.

Evidentemente, se non vi fosse questa facilità, se la compagnia dovesse fabbricare delle stazioni e fare il servizio, pagherebbe sicuramente dalle 200 alle 300 mila lire e spenderebbe poi poco meno delle 20 mila lire all'anno. Pensino agli impiegati che ci vogliono su tutta quanta la linea, agli inservienti per fare il movimento, e la Camera vedrà che la società spenderebbe assai più che 20 mila lire.

Ma nondimeno se questo potesse essere un incentivo alla formazione di questa compagnia, vedrei ancora il motivo di mostrarmi arrendevole, ma io non credo che agli occhi dei capitalisti interni ed esteri questa facilità di più o di meno li disponga o li allontani da questa impresa. Se si trattasse di diminuire il capitale da sborsare o di aumentarlo, capirei che ciò potesse avere influenza sulla costituzione della compagnia, ma sopra un'impresa di 10 o 12 milioni, che potrà andare anche a 15, l'aver a spendere 20 mila lire di più o di meno non reputo che sia una ragione che possa influire sulla costituzione della compagnia, e 20 mila lire per lo Stato sono qualche cosa.

CORRENTI, relatore. E per la società?

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Mi permetta: il capitalista che va a sottoscrivere le azioni