

La Camera sa che per le imprese industriali vi sono momenti di eccitamento morboso, come accade nelle febbri periodiche, cioè l'accesso in caldo o quello in freddo.

Quando il mondo industriale è sotto l'influenza dell'accesso in caldo, anche le imprese meno razionali ed assai arrischiate trovano fautori. Si sovverrà la Camera che nell'anno scorso si voleva fare una strada parallela a quella di Arona, un'altra a quella di Savigliano, e che non v'era, direi quasi, località dello Stato la quale non avesse in pronto un progetto di strada ferrata.

Era allora il momento della febbre in caldo, imperocchè si trovavano agevolmente moltissimi azionisti per costruire strade che non avevano le condizioni necessarie perchè se ne potesse sperare una buona riuscita economica e finanziaria.

Se questo accesso periodico favorevole alle ferrovie si riproducesse, anche quella da Valenza a Voghera potrebbe forse essere messa in campo.

Ciò premesso, io ritengo che, se si vuole cooperare alla riuscita di questa impresa tanto bramata, si debba far sparire l'articolo 54, od almeno si assicuri la compagnia quanto al pericolo di tale concorrenza. Io chiederei, per esempio, che per 50 anni, la compagnia che farà a sue spese la linea da Alessandria a Voghera, fosse assicurata che non si porrà in costruzione una linea assolutamente parallela. Quindi io, anche a nome del Ministero, proporrei di restringere questo divieto al periodo di 50 anni.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Aggiungerò qualche osservazione a quanto ha detto il ministro delle finanze, e prima di tutto risponderò all'accusa che il deputato Mellana mi fa di troppa tenacità nel volere, come egli dice, riuscire per forza in ciò che propongo. Ma io non voglio nè posso volere cosa alcuna per forza; io domando e credo d'avere diritto di domandare alla Camera quanto parmi possa essere vantaggioso al paese. Se m'inganno, la Camera, qual giudice competente, rifiuterà la mia proposta. Io non so come egli attribuisca a colpa mia se si eseguirono progetti a lui meno graditi. Sapendo di non poter accusare la Camera egli piomba addosso a me. (*ilarità*) Ciò avvenne appunto nella seduta antecedente. Secondo l'onorevole Mellana, non si sarebbe dovuto partire da Alessandria, ma da Valenza e così seguire la linea che da Vercelli va a Casale, da Casale a Valenza e da Valenza a Voghera.

Questa era una proposta, a mio senso, molto meno sragionevole che l'attuale; e quando la Camera avesse adottato la linea per Valenza, io sarei sorto il primo contro quelli che avessero domandata la linea da Alessandria a Tortona e Stradella, perchè, con questa doppia concessione, si rovinerebbero amendue le società o non se ne costituirebbe alcuna.

Questo stesso argomento io adopero contro lui che mi accusa di voler soffocare il principio della libertà. Nella costruzione delle strade ferrate il principio della libertà è ottimo quando si contiene in limiti giusti, in limiti entro i quali può con vero profitto svilupparsi; ma può dirsi tale quando lo si voglia spingere alle conseguenze di lasciar costruire strade ferrate in qualsiasi direzione ed in qualunque condizione per solo omaggio alla libertà? Ciò sarebbe in contraddizione colla vera utilità del paese ed impedirebbe evidentemente la riuscita di quelle imprese di strade ferrate che più si desidera di veder eseguite. Ora io dico appunto che il pericolo della linea che egli propugna è questo: di ridurre le cose al punto che non si farà nè l'una nè l'altra strada ferrata, giacchè, per creare questo pericolo, basta la possibilità d'una concorrenza, di una rivalità fra le due linee.

Nel timore d'una linea parallela e rivale non si costituirà

la società per la linea principale di cui si tratta, perchè basta aver avuto rapporti con speculatori per convincersi che, quando le condizioni della Borsa sono floride, si trovano sempre aspiranti a qualsiasi impresa, non coll'intendimento di eseguirla o coll'intima convinzione che sia utile, ma nel solo scopo di fare una speculazione d'aggiotaggio; essi emettono azioni, le quali poi, con ogni maniera di artifizii più o meno leciti, cercano di vendere con aggio, corbellando azionisti e speculatori che non tardano a subire la pena del men cauto impiego dei loro capitali. Così potrà avvenire nel caso nostro; e intanto la compagnia, che pur vorrebbe costruire la strada dei ducati, sarà distolta dal timore che ne sorga un'altra rivale.

Epperò, appunto come ebbe a proporre l'onorevole ministro delle finanze, aveva già divisato di assegnare almeno un termine alla facoltà di concedere l'altra linea. Faccio ancora osservare che, fissando questo termine, non è nemmeno tolta la possibilità che quella strada da Valenza si faccia anche prima, perchè potrà essere eseguita dalla società stessa concessionaria di quella da Alessandria a Tortona ed a Stradella; se questa vi troverà il suo interesse, farà anche quella linea, ma sarà limitato il tempo in cui potrà essa esclusivamente costruirla; altrimenti il Governo, passato quel tempo, avrà il diritto di aderire alla domanda che gli fosse fatta da altra società, ciò che sarà di stimolo alla prima; ma bisogna almeno lasciare che questa si assodi, prosperi e si metta in caso di fare un'altra diramazione.

Io ho dimostrato ieri che la diramazione da Casteggio al Po può grandemente far prosperare la nostra navigazione per le linee inferiori del fiume. Questa navigazione, legata colle nostre strade ferrate, farebbe una concorrenza vittoriosa colla navigazione dei Triestini. Questo tronco desidererei che fosse eseguito, ma non l'altro, che sarà di pochissima utilità pel paese.

Io quindi insisto perchè dalla Commissione si sopprima quest'articolo, o se ne sostituisca un altro in cui sia stabilito che non sarà concessa ad altra società la facoltà di eseguire la strada da Valenza per Sale e Castelnuovo a Voghera, se non dopo un numero determinato di anni, cioè dopo un periodo di tempo abbastanza lungo, nel quale la società primitiva possa aver preso il suo sviluppo, avere assicurato i suoi interessi, e forse trovarsi in caso di attuarla essa stessa.

MANTELLI. Trovandomi nella Commissione solo oppo- nente, ho dovuto cedere e ristarmi dal fare opposizione a questa eccezione che si vorrebbe introdurre nella legge, e ciò per un motivo che esporrò alla Camera.

Questo motivo si è che giudico impossibile che si faccia questa doppia strada. Io conosco quella località, e credo che non verrà in capo ad alcuno di fare ivi questa strada, ed eccome la ragione.

Il commercio di Genova ha avuto sempre grande interesse di aprirsi un passaggio per la Lomellina e per la Svizzera, ma preferì di passare il Po per Sale e Pieve del Cairo, anzichè portarsi a Valenza che è una via che gli sarebbe tornata vantaggiosa, stante la difficoltà somma di formarsi un passaggio in quella località.

Io ritengo quindi che la questione che si dibatte adesso, se non affatto inutile per sè in questo momento, sarà certo più utile quando si tratterà dell'esecuzione; ma non vi è dubbio che, ancorchè è inutile in sè, può sgomentare coloro che debbono assumere l'impresa della strada attuale.

L'onorevole Mellana ha parlato molto a favore di Casale e lasciò trapelare che Alessandria si voglia favorire troppo; ma,