

linea, questo sarà già un argomento della bontà della linea stessa a preferenza di altre; e se il Ministero si mostrerà conseguentemente disposto ad accordare o un interesse minimo, o una garanzia di un prodotto brutto, io credo che gli saranno fatte molte proposizioni.

Ora, se si trattasse di aprire un concorso generico, io convengo che si potrebbe fin d'ora stabilire che si accetterà la proposizione migliore anche nell'interesse dello Stato; ma se il concorso si limita ad una sola data linea, naturalmente noi non possiamo avere la certezza che lo Stato avrà i maggiori vantaggi possibili, perchè può darsi che per la linea *A* si pretenda un'assicurazione di un prodotto di lire 25,000 per chilometro, mentre per la linea *B* sarebbe sufficiente l'assicurazione di lire 20,000. Me se le due linee non sono entrambe poste a concorso, cioè alla scelta libera di chi voglia intraprenderle, io non capisco come si possa essere sicuri di scegliere la linea più conveniente, perchè, lo ripeto, il miglior giudice in questo è lo speculatore che deve assumersi l'impresa.

Io mi riassumo dicendo che questa è una quistione che mi pare molto prematura e che nei suoi dettagli può divenire anche irritabile, e siccome non capisco come si potrebbe giudicare con precisa cognizione di causa su tutte le proposizioni che verranno fatte, perciò io credo che sia conveniente di adottare la quistione pregiudiziale, sebbene, lo ripeto, per mia indole la quistione pregiudiziale in materia di strade ferrate fino ad un certo punto mi ripugna. Tali quistioni io credo che non convenga mettere in campo di traforo, perchè gravissime e gelose assai. Per conseguenza si potrebbe adottare uno spediente che io proporrei nel caso in cui la quistione pregiudiziale non fosse accettata; si potrebbe cioè fare una proposizione con cui si lasciassero intatti i diritti di tutti gl'interessati, senza pretendere che ora la Camera dovesse pronunziare il suo giudizio sopra le quistioni che a tal uopo possono sorgere.

Da ultimo accennerò che la quistione che ora si agita è resa più complicata anche pel fatto della società di Cuneo.

Il signor ministro dei lavori pubblici nel suo primo discorso, se non erro, ha detto che la società di Cuneo non avrà pretese da elevare con fondamento; ma io trovo che nel verbale della seduta del Consiglio della strada ferrata del 12 giugno 1856, il ministro si esprimeva nei seguenti termini:

« Dopo questa esposizione del signor presidente ministro, e dopochè egli ebbe fatte alcune considerazioni per dimostrare come le difficoltà di conciliare tanti desiderii e tanti interessi si rendesse molto più grave, perchè qualunque pur fosse il tracciato proposto per questa linea dal mare a Torino, non era facile il conciliare le condizioni di esercizio con gli interessi e diritti acquistati dalla società di Cuneo. »

Dunque si affermò che non era agevole il conciliare la linea di cui si tratta cogli'interessi e coi diritti della compagnia di Cuneo.

Io non so quale portata il Ministero abbia voluto dare

a questa sua asserzione, ma è certo tuttavia che il dubbio del diritto della società di Cuneo sarebbe stato espresso. Io ho puramente accennato questo per dire che alla fin dei conti pare che le questioni che vanno a sollevarsi siano troppe per poterle decidere subito senza ledere la giustizia e il bene generale dello Stato; conseguentemente credo che per ora il miglior partito sia quello di ammettere la questione pregiudiziale. Qualora questa fosse respinta, ciò che può accadere, visto il numero grande dei sottoscrittori alle aggiunte, io mi riservo di fare altre proposte alla Camera.

Mi occorre ancora un'ultima osservazione. Il deputato Astengo, parlando di questa ferrovia del litorale, disse che si poteva, senza ledere i regolamenti della Camera e le leggi fondamentali, introdurre come emendamento una nuova linea di diramazione pel Piemonte, e citava in appoggio l'esempio della legge della classificazione delle strade nazionali, in cui si fecero molte proposte. Prima di tutto osservò che anche il presidente del Consiglio considerò i presenti emendamenti come vere proposte nuove; in secondo luogo non vale l'esempio citato, perchè allora si trattava di tutte le strade dello Stato, ed era naturale che ciascheduno vedesse se vi era qua o là qualche tratto di strada che si potesse dichiarare nazionale; ma qui si tratta non delle strade ferrate in genere, ma di quella soltanto delle due riviere.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Sineo.

Molte voci. Ai voti! ai voti!

PALEOPACA, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Ricardi ha detto che io aveva già espressa la mia opinione in favore della linea proposta dalla città di Savona. Questo è vero; io non l'ho mai dissimulato, perchè ho creduto e credo che una linea diretta dal mare a Torino sia d'una grande utilità e d'un'utilità generale. Quanto poi al modo con cui io ho proceduto consultando il Consiglio speciale, le parole stesse che egli ha lette fanno del mio procedere una piena giustificazione.

Io ho esposto nettamente e chiaramente al Consiglio delle strade ferrate lo stato della questione, e gli ho fatto presente le difficoltà che potevano incontrarsi nella sua risoluzione, e fra queste accennai a quelle che potevano derivare dalle pretese e dai diritti della società di Savigliano, se la linea proveniente da Savona fosse venuta ad immettersi in quella della società medesima.

Non ho però mai inteso stabilire che queste opposizioni a queste pretese dovessero infirmare la scelta della linea, ma solo che dovevano essere prese in considerazione. Ed il Consiglio, dopo matura discussione e ponderate le circostanze che potevano favorire piuttosto una che un'altra linea, ed uno od un altro sbocco al litorale, fu di parere che l'interesse generale esigeva che si preferisse la linea che dalla capitale andava direttamente a Savona; nel che io mi trovai perfettamente d'accordo col Consiglio, senza che perciò si possa dire che io abbia voluto dissimulare tutte le quistioni che potevano sorgere; le ho anzi fatte presenti, come apparisce dalle parole del mio discorso, che vennero lette.