

sfatti delle deliberazioni o degli indugi del Governo nell'ordinare questa costruzione, sollevare eglino stessi, quandochessia, la questione.

Per parte nostra siamo in una vera impossibilità di accettare l'emendamento, imperocchè sarebbe un ammettere un ordine d'urgenza che noi non possiamo ammettere a cospetto di tutte le altre ferrovie che abbiamo davanti.

L'onorevole Como diceva che era dolente del mio contegno rispetto alle popolazioni. Ebbene, io posso guarentire l'onorevole Como che, ove si riesca a costruire la grande linea, quando finalmente si vedrà questa linea costruita, le popolazioni capiranno benissimo che, quando si vuole riuscire a cose grandi, qualche volta è prudenza, è saviezza il non insistere sopra le cose piccole.

Rinnovo quindi le mie preghiere; se poi esse non valgono presso i proponenti, prego la Camera a non accogliere la loro proposta, perchè, se si ammettono aggiunte sopra aggiunte, non so dove si arrivi con questa legge.

Una voce. È un affare pericoloso.

PRESIDENTE. Onorevole Spantigati, ritira la sua proposta?

SPANTIGATI. No. Non posso aderire al desiderio del signor ministro.

PRESIDENTE. Onorevole Mongini, le spetterebbe la parola; ma andiamo ai voti perchè l'ora è già tarda.

Voci. Ai voti! ai voti!

MONGINI. A dire il vero, o signori, io non so comprendere perchè con tanta insistenza il signor ministro cerchi di respingere questa proposta.

Noi assistiamo ad un disegno di legge che viene a provvedere a tutte le strade ferrate che il Parlamento aveva per legge sanzionate e che non ebbero sinora la loro esecuzione. Unicamente per questo tronco non si vuol fare quella parte che si fa per le altre ferrovie.

Signori, fra le tante strade ferrate che sono in Piemonte, è questa la sola per la quale si domandò sussidio al Governo.

Or sono pochi giorni, o signori, abbiamo aperto in Piemonte un tronco di strada ferrata che compie una rete di ben 200 chilometri, ed il Governo non ha dato un centesimo per l'esecuzione di quella ferrovia.

Una voce. Domando la parola.

MONGINI. Si tratta di una strada che ha un interesse non solo locale, ma un interesse internazionale, come diceva l'onorevole Bonghi, e per evitare la tenue spesa di un milione e 600,000 lire si vuole impedire la sua esecuzione, non ostante che con due leggi consecutive si fosse non solamente promessa ma assicurata.

L'onorevole ministro delle finanze ci dice: voi compromettete il resto della linea.

Ma, signori, quando lo Stato viene a spendere altri 30 milioni di lire per fare l'altra parte di questa strada,

io non so comprendere come l'aggiunta di 1,600,000 lire possa venire a compromettere l'esecuzione della intiera linea.

Se non che io vi prego di ritenere che tal somma non verrà risparmiata, anche non accettando la vostra proposta. Avete sentito dall'onorevole Como, che qualora il Governo non venga a fare questo tronco di strada ferrata, la provincia di Cuneo ed anche altri comuni che hanno dato vistose somme per la ferrovia di Genova, avranno il diritto di ripetere ciò che hanno versato, e quindi il Governo, mentre si crederà da un lato di fare un risparmio di spese, si troverà sottoposto a restituire somme ingenti, le quali sono state versate condizionatamente. Qui si tratta, o signori, di un sussidio per una strada la quale non si è fatta e non si fa in quelle condizioni per le quali il sussidio era dato. Ora non è permesso volere il corrispettivo, e non mantenere lo adempimento dei patti.

Signori, si tratta, come disse l'onorevole Bonghi, di una strada internazionale, si deve quindi cercare la linea più breve, e, sopprimendo il tronco Bra-Carmagnola, venite a creare un giro vizioso.

Trattandosi di comunicazioni dirette tra Torino, Savona, Nizza e Marsiglia, bisogna studiare il modo di trasportare le persone e le merci nel minor tempo possibile e con una minore spesa. Ora se, per la differenza di 1,600,000 lire, non si vuol fare il tronco Bra-Carmagnola, si obbliga ad un allungamento di quasi dodici chilometri.

Il ministro Sella parlò delle casse dello Stato, ma quando si contano centinaia e centinaia di milioni per le ferrovie, male si comprende come possa farsi il conto di cassa per una spesa così limitata.

Diciamo di più: si tratta di una strada che costa meno di 100 mila lire al chilometro, che darà l'interesse delle somme pagate. Ebbene, non ostante che il Governo possa ricavare i proventi del denaro che spende, nega di soddisfare a questo bisogno in favore delle provincie, per le quali finora nulla ha speso per strade ferrate.

Ora io domando se questa sia giustizia, e se, mentre la Commissione pochi momenti fa ha dichiarato che voleva mantenere tutte le ferrovie le quali erano state approvate per legge, possa, dopo pochi momenti, dire al rovescio, dire che per questa strada non si può fare nulla.

Imperocchè, o signori, il lasciare piena libertà al Governo di fare più tardi è lo stesso come dire che probabilmente si farà niente.

Mi unisco quindi all'onorevole mio amico Spantigati, e prego la Camera ad accogliere la nostra proposta.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Mi duole di dover contraddire alle parole dell'onorevole oratore e dei suoi amici che hanno proposto con lui quell'emenda-