

CROTTI. Si è presentata una società, ed aveva già fatto il deposito della cauzione.

MINISTRO PER LE FINANZE. Permetta un momento. Sono i corpi morali che non hanno ancora deliberato il concorso che sarebbe necessario perchè la concessione sia possibile.

CROTTI. Aspettano che il Parlamento abbia deciso.

MINISTRO PER LE FINANZE. Questo è lo stato delle cose, e per parte mia non esito a dichiarare che, quando tutti i sussidi che devono essere accordati perchè la strada diventi possibile, siano definitivamente deliberati, tanto il mio collega quanto io non avremo difficoltà a firmare il contratto ed a presentarlo all'approvazione del Parlamento.

Fra il Ministero e gli onorevoli proponenti non c'è che una differenza di apprezzamento intorno al modo di intendere la cosa: noi crediamo che sarebbe meglio addivenire ad una concessione e poi presentarla all'approvazione del Parlamento, invece l'onorevole Berti, l'onorevole Crotti ed altri sono d'avviso che sia meglio dare al Governo la facoltà di stipulare una concessione, accordando un sussidio di tre milioni e mezzo. Per me crederei che convenisse procedere diversamente; ma, siccome vedo che sono battuto in tutte le questioni di questo genere...

Voci. No! no!

MAZZARELLA. Lo meritate.

MINISTRO PER LE FINANZE. So bene che devo pure meritarmelo... così per ora mi taccio.

LANZA, ministro. Prima di tutto sono necessari i danari.

PARIS. L'onorevole ministro delle finanze si mostrebbe disposto a consentire alla ferrovia di Aosta se, egli dice, i corpi morali interessati avessero già fatte le loro offerte e si fossero presentati pronti a concorrere. Poi egli soggiunge: non è il Governo, ma questi corpi morali che debbono mettersi avanti.

Questo a me pare che sia un circolo vizioso. Il Governo dice ai corpi morali: mettetevi avanti; ed i corpi morali dicono al Governo: ma fate prima la legge, voi, fatevi autorizzare a far concedere la ferrovia e determinate il concorso dello Stato.

Bisogna dunque giocare a chi fa il primo passo?

L'onorevole ministro Sella dovrebbe quanto meno acconsentire che il Governo facesse lui il primo passo, dopochè la proposta è presentata al Parlamento, e stiamo per discuterla.

L'onorevole Sella dice poi che i corpi morali non hanno fatta alcuna offerta di concorso.

Questo è inesatto: poichè il Consiglio provinciale di Torino deliberò fino dal 1867 all'unanimità un concorso di 750,000 lire, riservandosi di concorrere ancora per una somma maggiore, ove il Governo venisse definitivamente autorizzato a concedere la linea, e stabilisse il suo proprio concorso.

È evidente che questa condizione era savia, e che i

comuni e gli altri corpi interessati, mentre questa condizione da parte del Governo non era adempiuta, è evidente, dico, che essi non potevano determinare il loro definitivo concorso.

Si sono pure interpellati i comuni della valle di Aosta ed i comuni in parte del circondario d'Ivrea. Questi comuni hanno risposto di fare piena adesione e di offrire il loro concorso nei limiti del giusto e del possibile. Se non furono stabilite le loro quote, ciò avvenne perchè non si potevano stabilire allora; ma si stabiliranno quando il Governo esso stesso avrà determinato il sussidio che intende attribuire alla ferrovia di Aosta, e verrà approvato dal Parlamento il relativo progetto di legge.

Il ministro Sella poi insiste sulle ragioni d'economia per le circostanze nelle quali noi versiamo in questo momento. Ma bisogna riflettere che qui non si fa una economia. Prima di tutto fa d'uopo ricordare che la somma proposta di tre milioni e mezzo non è poi una gran somma che possa impedire il pareggio del bilancio. Questa somma si pagherà solo poco per volta, a misura che i lavori si faranno; e la metà della medesima non si pagherà che dopo collaudata l'opera.

In secondo luogo, se il Governo non vuole pagare per la ferrovia di Aosta questa somma di tre milioni e mezzo, egli deve pur spenderla per sistemare la strada rotabile. E quest'obbligo di sistemare la strada rotabile è imposto già al Governo dalle leggi del 1852 e del 1854.

Il Governo ha precisamente indugiato a compiere quest'opera di sistemazione della strada rotabile, perchè si era egli stesso proposto, ed aveva preso impegno formale, impegno consacrato dalla legge del 1865, di costruire una ferrovia invece della strada carreggiabile.

Questi tre milioni e mezzo non si risparmierebbero dunque in nessun caso. Inoltre, se non fossero spesi per la ferrovia, si perderebbe ancora il beneficio della convenzione fatta colla società dell'Alta Italia, come ha osservato l'onorevole Berti.

Ricordatevi poi che qui vi è una questione politica e che la valle d'Aosta è una posizione strategica importantissima. Ricordatevi che questa valle non è mai stata trattata come le altre provincie; essa ha avuto di comune colle altre provincie i tributi, le tasse, i pesi e i sacrifici d'ogni sorta, ma non ha mai avuto nessun compenso. Non vi sono costumi italiani, non vi si parla la lingua italiana, nè la si conosce. Bisogna legare questa valle alle provincie italiane, se volete che, per interesse, come lo è stata sempre per cuore, questa provincia rimanga egualmente italiana come lo sono tutte le altre. (*Bene! Bravo!*)

Io raccomando dunque alla Camera questo progetto, e spero che essa vorrà accoglierlo.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.