

mezzo ad una rete fitta nelle mani di una potente compagnia, come quella dell'Alta Italia, non si concepisce che possa essere esercitato da altri che da questa compagnia.

Le condizioni poi speciali di questo tronco e lo scopo per cui si costruirebbe richiedono necessariamente che il suo esercizio sia fatto dalla stessa compagnia che avrebbe le due linee principali, cui il tronco stesso è destinato a congiungere.

Dunque al Governo è parso evidente che questo tronco di ferrovia non sarebbe da costruire se l'esercizio non sia assicurato nelle mani della compagnia che esercita le linee principali.

Ora sventuratamente nella convenzione approvata dal Parlamento colla legge del 28 agosto 1870, mediante la quale la società dell'Alta Italia contrasse l'obbligo di esercitare le linee Savona-Bra e Cairo-Acqui, fu ommesso materialmente di includervi l'obbligo per essa di esercitare anche questo tronco.

La società dell'Alta Italia più volte interrogata dal Ministero se intendeva di assumere l'esercizio quando il Governo ne ordinasse la costruzione, ha costantemente evitato di rispondere in un modo categorico.

Nonostante le sue risposte evasive, io non ho tralasciato d'insistere ripetute volte per strappare alla società una dichiarazione precisa; ma alfine tutto ciò che ne ho potuto cavare si è stato questo, che la società intenderebbe financo di contestare al Governo il diritto di costruire questa linea.

Credo che questa pretesa sia del tutto destituita di fondamento; ma la società mette ancora innanzi una questione d'indennità che le spetterebbe, in virtù di convenzioni anteriori che regolano la costruzione della ferrovia di Cuneo.

Intendo bene che queste ragioni, per cui il Governo fin oggi non ha preso una risoluzione, non persuadono l'onorevole Spantigati: ma, quando il Governo non ha potuto avere la sicurezza di commettere l'esercizio di questa linea alla sola società che potrebbe renderla utile, io credo che l'operato suo non possa essere biasimato.

Ma l'onorevole Spantigati, da quel dotto avvocato che è, ha accennato ad un altro punto di vista della questione. Io gli confesso che in questo punto di vista non mi sono ancora collocato. Egli avvisa che, sebbene nella convenzione materialmente l'obbligo della società non sia scritto, nondimeno potrebbe essere legalmente obbligata ad assumere quest'esercizio. Se ho bene inteso, credo che sia questa l'opinione legale da lui espressa.

Ora io, come ho detto, la questione non l'ho esa-

minata mai sotto questo punto di vista. Mi sono limitato ad invitare la società con insistenza a dichiarare se intendeva di assumere l'esercizio di questo tronco.

Ciò che ora posso aggiungere si è che considererò la questione, anche sotto questo nuovo aspetto, e se mi persuaderò che esso, come a prima vista si presenta, abbia quel fondamento giuridico che, secondo l'opinione molto autorevole dell'onorevole Spantigati, dovrebbe avere, io condurrò le cose innanzi in guisa che spero che egli ne rimarrà soddisfatto. E così ancora confido che ne resterà soddisfatto l'onorevole Boselli, il quale mi ha manifestato lo stesso concetto.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Chiaves.

**CHIAVES.** La risposta fatta dall'onorevole ministro all'onorevole Spantigati, mi dispensa da ulteriori discorsi.

**ALASIA.** Al punto in cui è condotta la discussione, mi limito a pigliar atto della promessa dell'onorevole ministro di studiare la questione sollevata dalla società delle ferrovie dell'Alta Italia, quando rifiutò di assumere l'esercizio del tronco di Bra-Carmagnola.

Sono intimamente convinto che appena l'onorevole ministro avrà studiato sotto il punto di vista legale cotesta questione, si convincerà che il rifiuto della società delle ferrovie dell'Alta Italia ed i pretesti da essa accampati relativamente a questo tronco sono destituiti di ogni fondamento; imperocchè, senza entrare nella questione che è troppo ampia, ed in questo momento non si può trattare, si è costretti ad asserire che, per sostenere le pretese della società, bisognerebbe ammettere che il legislatore al 28 di agosto 1870 avesse sancite due leggi, delle quali l'una distruggesse l'altra, delle quali l'una o l'altra fosse un vero controsenso. Ora questo sarebbe contrario a tutte le regole d'interpretazione. Per il che, se alla stessa data il legislatore ha obbligato la società delle ferrovie dell'Alta Italia ad assumere l'esercizio della ferrovia da Torino a Bra, ed ha con altra legge provveduto all'esecuzione di un tronco della stessa linea, è naturale che l'obbligo imposto alla società delle ferrovie dell'Alta Italia ha da estendersi non solo al tronco esistente, ma anche al tronco alla cui costruzione in quel giorno stesso il legislatore provvedeva.

Mi limito quindi a pigliar atto della promessa dell'onorevole ministro. Sono persuaso che studierà la questione sotto questo punto di vista e potrà far sì che le opposizioni alla costruzione di questo tronco sieno intieramente rimosse.