

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 GIUGNO 1879

Comincia la discussione della linea Carmagnola-Bra.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Favale.

FAVALE. Io non ho domandato la parola per fare un discorso, nè per fare una proposta, ma per una semplice raccomandazione.

Questa ferrovia di Bra-Carmagnola, ch'è forse la più lieve per costo e la più breve per percorso di quante sono contenute nel progetto in discussione, è pure importantissima perchè forma il complemento della ferrovia dal Piemonte al porto di Savona.

Quando, or sono più di 20 anni, il Parlamento subalpino diede la concessione di questa ferrovia, i corpi morali si obbligarono di pagare 2 milioni di sussidio a fondo perduto e di prendere 2 milioni di azioni. I sussidi furono in gran parte pagati, per 1,800,000 lire, e le azioni pure furono pagate, ed anche in gran parte perdute. Il Governo, succeduto alla società della ferrovia di Savona, non compì mai il tronco Bra-Carmagnola, e lasciò questa ferrovia imperfetta. Tale condotta del Governo destò vivo malcontento, e moltissimi e continui furono i reclami di quelle popolazioni, sotto ogni forma, rivolti al Governo, perchè desse compimento a questa ferrovia. Ma il Governo, accusando lo stato delle finanze, sempre si schermiva di costruirla. Ora, se questa scusa della deficienza finanziaria era plausibile in quel tempo, potrebbe ancora valere oggi che stiamo deliberando sopra un progetto di costruzioni di quattro mila chilometri di ferrovie? Non potrebbero dire quelle popolazioni: ma voi avete presi i sussidi e non ci costruite la linea? Quali giuste lagnanze non potrebbero sollevare quei comuni, che stanno lungo questo percorso di 19 chilometri, che pagano i sussidi, e che non videro mai la loro linea costruita? Non avrebbero esse diritto di qualificare il Governo come sleale se ora non si procedesse prontamente alla costruzione di questa linea?

Ma vi ha di più. Il Parlamento non ignora certamente che una società chiese la costruzione di una ferrovia a binario ridotto fra Torino, Carmagnola e Bra: e che questa società stipulò la relativa convenzione col Governo, e fece il deposito della cauzione. La convenzione fu portata innanzi al Parlamento il giorno 11 dicembre 1877: ma poi, apertasi la nuova Sessione, il Ministero non volle più ripresentare il disegno di legge. E quale fu la ragione che allegò il Governo per non ripresentare quella legge? Non altra che la necessità di costruire a binario ordinario il tronco di Carmagnola per compiere la ferrovia di Savona nella sua integrità; e ciò sta benissimo: ma intanto se il Governo ritardasse ancora a costruire esso stesso il tronco Bra-Carmagnola, non

solo mancherebbe alla leale esecuzione dei suoi obblighi verso i comuni che sborsarono i sussidi, ma avrebbe ancora impedito a quelle popolazioni di giovare almeno della ferrovia a binario ridotto. Per la qual cosa mi pare evidente che questa ferrovia merita senz'altro di godere la precedenza nella costruzione.

Del resto l'accordare questa precedenza costituisce pure una buona speculazione finanziaria. Questa ferrovia è valutata a lire 1,900,000, ma non costerà tanto. L'impresario Guastalla s'obbligava a costruirla per lire 1,500,000 quando i prezzi dei materiali ferroviari erano più elevati di quello che ora sono. Se dal prezzo di costruzione voi deducete ancora i sussidi, questa ferrovia non verrà a costare al Governo che 60 o 70 mila lire al chilometro. Essa attraversa regioni popolate e fertili, e darà per essa stessa un largo interesse sul capitale in essa impiegato.

E ciò non solo, ma essa aumenterà di certo il prodotto, la utilità della linea di Savona e si può calcolare che il Governo impiegando una minima somma, ritrarrà di fatto non il 5 ma il 10 e più per cento del capitale impiegato. Come vede adunque la Camera, ragioni di giustizia, di lealtà e di convenienza finanziaria consigliano di costruire prontamente questa ferrovia. Spero quindi che il Ministero non avrà difficoltà di dichiarare che questa linea avrà la precedenza fra le costruzioni di questa categoria. Credo che il Governo troverà tanto più opportuno di fare questa dichiarazione, che essa varrà a scemare l'impressione meno buona che può aver prodotto nel Piemonte la votazione di ieri riguardo alla ferrovia di Casale.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

GRIMALDI, *relatore*. Io non ho nulla a dire. L'onorevole Favale chiede soltanto la precedenza di costruzione della linea sulle altre della stessa categoria. Questa è questione che riguarda più il Governo che la Commissione; io non posso che riconoscere la ragionevolezza delle osservazioni da lui fatte, perchè invero per la Bra-Carmagnola si era stipulata una convenzione presentata una volta per l'approvazione al Parlamento, ma che poi rimase perentoria per la chiusura della Sessione.

Raccomando quindi anch'io al Governo in nome della Commissione di voler tener conto di queste osservazioni nel determinare l'ordine di precedenza per la costruzione delle linee iscritte in terza categoria.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

MEZZANOTTE, *ministro dei lavori pubblici*. La que-