

TORNATA DEL 24 GIUGNO 1854

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE BON-COMPAGNI.

SOMMARIO. *Atti diversi — Lettera del deputato Brunet — Approvazione del progetto di legge per facoltà alla divisione amministrativa di Torino di eccedere il limite delle imposte — Relazione sul progetto di legge per adattamento del locale per la manifattura dei tabacchi in Sassari ad uso di caserma — Relazioni sui bilanci passivi dell'estero e della pubblica istruzione per l'esercizio dell'anno 1855 — Discussione generale del progetto di legge per concessione delle strade ferrate da Alessandria a Stradella, da Alessandria ad Acqui, da Novi a Tortona, e cessione dello stabilimento balneario d'Acqui — Discorso del ministro dei lavori pubblici — Istanza del deputato Paolo Farina — Discorsi dei deputati Correnti relatore e Depretis — Repliche del ministro — Chiusura della discussione generale — Emendamento del deputato Imperiali all'articolo 1 — Osservazioni dei ministri dei lavori pubblici e della guerra e dei deputati Sineo, Farina P., Berti e Mantelli — Rigetto dell'emendamento ed approvazione degli articoli 1 e 2 — Osservazioni del ministro delle finanze e del deputato Depretis sull'articolo 3 — Approvazione dell'articolo — Opposizioni del deputato Saracco all'articolo 4 — Osservazioni dei deputati Mellana, Valerio, Correnti e dei ministri suddetti — Approvazione della proposta del ministro delle finanze e degli articoli 4 e 5 — Soppressione dell'articolo 6.*

La seduta è aperta alle ore 4 pomeridiane.

FARINA, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente.

CAVALLINI, segretario, espone il seguente sunto di petizioni ultimamente pervenute alla Camera :

5459. Meinardi Giovanni, Datta Giuseppe, Pastor Antonio, Pescatore Giacomo e Meinardi Giorgio, elettori del comune di San Giorgio, riproducendo la petizione presentata dal sacerdote Giorgio Ferraris in odio di Vitale Priè, sindaco di quel comune, su cui la Camera passò all'ordine del giorno, colla scorta di nuovi documenti, instano perchè questi venga rimosso dal sindacato.

5460. Albini Giuseppe, di Sospello, presenta una petizione mancante dei requisiti voluti dal regolamento.

5461. Novel Giuseppe, savoiardo, rappresentando che a suo fratello Eugenio Luigi, carabiniere nello squadrone stanziato a Tempio, viene diniegato il congedo, quantunque abbia compiuta la ferma stabilita, invoca l'appoggio della Camera affinchè ad esso venga detto congedo accordato.

5462. Cinque attuari presso il magistrato d'Appello di Genova, rappresentando che coll'approvazione del Codice di procedura civile viene soppresso il loro impiego, chiedono che sia presa in considerazione la condizione loro, e i medesimi sieno provvisti o d'un altro corrispondente impiego, o di una pensione d'aspettativa o di riposo, proporzionata ai guadagni che ritraevano dall'esercizio dell'attuariato.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. La Camera essendo in numero, sottopongo alla sua approvazione il processo verbale della tornata precedente.

(La Camera approva.)

Il deputato Crosa scrive chiedendo per ragione d'ufficio un congedo di sei giorni.

(La Camera accorda.)

Il deputato Brunet scrive, in data del 23, la seguente lettera :

« Ill.mo signor presidente,

« La Commissione pel progetto di legge numero 18, relativo alla macchina idropneumatica, privilegiata, nella sua riunione 23 aprile m'incaricò di esaminare la pratica, e di emettere la mia opinione sul contratto che vi è annesso.

« Siccome con questo contratto il ministro acquisterebbe dagli inventori l'assenso di applicarla ai Giovi, mediante una grave somma di corrispettivi, io, conoscendo la macchina del signor Holl di libera e gratuita disponibilità, producente effetti identici, presentai nell'adunanza della Commissione addì 8 corrente un parallelo per darle una tale dimostrazione, e indurla a esaminare se l'interesse dello Stato non avesse persuaso di dare la preferenza a quest'ultima.

• Tale non fu l'opinione della maggioranza.

• Tuttavia, siccome la mia proposta fu letta e discussa nel seno della Commissione, come scorgesi dalla relazione che sarà presentata alla Camera, ho creduto non disutile il farla litografare.

• Sarei sommamente tenuto alla S. V. Ill.ma se volesse compiacersi di far distribuire il mio scritto quando si distribuirà la relazione cui si riferisce.

« AVVOCATO BRUNET. »

Sarà distribuita ai signori deputati l'accennata memoria.

APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER AUTORIZZAZIONE ALLA DIVISIONE DI TORINO DI ECCEDERE IL LIMITE DELL'IMPOSTA.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta l'esame del progetto di legge tendente ad autorizzare la divisione amministrativa di Torino di eccedere il limite normale dell'imposta. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1555.)

Il progetto di legge consta di un solo articolo così concepito :

« L'imposta addizionale alle contribuzioni dirette, fissata dal regio decreto del 12 ottobre 1848 nel limite massimo di lire 600,000 per la divisione amministrativa di Torino, è autorizzata per l'esercizio 1854 sino alla somma di lire 896,732 e centesimi 99 per far fronte alle spese comuni a tutte le provincie che la compongono. »

(La Camera approva senza discussione.)

Si procede allo squittinio segreto.

Risultamento della votazione:

Presenti e volanti	105
Maggioranza	53
Voti favorevoli	97
Voti contrari	8

(La Camera approva.)

RELAZIONI: SUL PROGETTO DI LEGGE PER L'ADATTAMENTO DI UN LOCALE AD USO DI CASERMA IN SASSARI; E SUI BILANCI DEL 1855 DEI DICASTERI DEGLI AFFARI ESTERI E DELL'ISTRUZIONE PUBBLICA.

ARA, relatore. Ho l'onore di presentare la relazione sul progetto di legge per l'autorizzazione della spesa occorrente per adattare a caserma l'attuale locale della fabbrica di tabacchi in Sassari. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1601.)

DAZIANI, relatore. Ho l'onore di presentare la relazione sul bilancio del dicastero degli affari esteri per l'esercizio dell'anno 1855 (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1203.)

DEMARIA, relatore. Ho l'onore di presentare la relazione sul bilancio del dicastero dell'istruzione pubblica per l'esercizio dell'anno 1855. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1202.)

PRESIDENTE Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER CONCESSIONE DELLE STRADE FERRATE DA ALESSANDRIA A STRADELLA, DA ALESSANDRIA AD ACQUI, DA NOVI A TORTONA, E PER CONCESSIONE DELLO STABILIMENTO BALNEARIO D'ACQUI.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge per la concessione delle strade ferrate da Alessandria a Stradella, da Acqui ad Alessandria, da Novi a Tortona, e per la concessione dello stabilimento balneario di Acqui. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 979.)

La discussione generale è aperta.

È fatta facoltà di parlare al ministro dei lavori pubblici.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Prima di passare alla discussione degli articoli di questa legge e del relativo capitolato, io credo che siano opportune alcune spiegazioni sull'intendimento del Ministero nel determinare le linee ivi menzionate, perchè mi pare da alcune osservazioni fatte nel rapporto della Giunta che questo intendimento non sia stato ben compreso, e ad ogni modo le ulteriori spiegazioni che potrà dare saranno giovevoli per fissare l'opinione del paese su queste ferrovie. Come si scorge dal ca-

pitolato, duplice è la direzione delle linee proposte dal Governo, le quali si distaccano dalla nostra strada ferrata per andare verso il confine piacentino, cioè una che, partendo da Alessandria per Tortona, Voghera e Stradella, farebbe capo al confine piacentino; l'altra che, partendo da Novi, raggiungerebbe a Tortona la stessa linea.

Questo sistema doppio è stato adottato dal Governo per supplire alle facili ed economiche comunicazioni per una parte da Torino e dal Piemonte verso i ducati e verso l'Italia centrale; dall'altra pel commercio importantissimo di Genova nella stessa direzione, esimendolo dal percorrere tutto il tratto di ferrovia da Novi ad Alessandria, e procurandogli così una più pronta deviazione a Novi.

Pare che qui si faccia l'appunto al Governo di avere riconosciuto che questa linea possa, quando che sia, diventare la linea principale di comunicazione del commercio di Lombardia col porto di Genova.

Su questo argomento si sono fatte osservazioni e reticenze, secondo le quali parrebbe che non si riguardi questa come linea principale di comunicazione colla Lombardia, donde venga a ridondare un grave danno al commercio di Genova, mettendolo nel pericolo di non poter concorrere vantaggiosamente sui mercati di Lombardia in confronto del commercio di Trieste.

Io dirò francamente qual è l'opinione del Governo, perchè non credo che sia qui il caso di far reticenze; queste reticenze sarebbero ragionevoli se uno Stato per essere meno grande, meno potente, non potesse dir chiaramente le sue ragioni, far palesi i suoi interessi, e ciò perchè possono questi trovarsi contrari a quelli di uno Stato più vasto e più potente; ovvero, se si credesse che per esternare precisamente queste ragioni si dovesse entrare in meno convenienti dichiarazioni, che non sono necessarie, il Ministero che non è nè dell'uno nè dell'altro di questi avvisi, dirà francamente la sua opinione, la quale è che una tale linea non sarà mai quella che possa convenire al nostro Stato per la desiderata sua congiunzione colla Lombardia: tale è il franco e schietto avviso del Ministero, avviso che egli esprime davanti a questa Camera, come l'ha esternato ripetutamente nelle sue relazioni diplomatiche su questa pratica.

Io prego la Camera di considerare che a levante noi abbiamo un confine dello Stato bene determinato e sicuro, prima dal lago Maggiore, poi seguendo il Ticino fin verso il Po. Ma alquanto prima di arrivare a questo fiume, lo Stato cessa di avere per confine il Ticino, di letto esteso, difficile al varco e mutabile; ed il confine invece si converte in un fossato, che è il Gravellone. Ora il Governo non ha mai creduto che potesse essere conveniente agli interessi del paese che la strada ferrata di un altro Stato, passando il Ticino sicuramente, perchè questo fiume appartiene in quell'ultimo tronco, tanto dall'una che dall'altra sponda allo Stato medesimo, venga ad entrare nella nostra pianura ed a stabilire ivi la sua stazione, facendo quei provvedimenti che possono convenirgli per difendere la posizione della stazione medesima.

Questo è il primo argomento per cui noi pensiamo che non ci converrà mai fare quivi la nostra congiunzione.

E questo lo diciamo francamente qui, come l'abbiam detto nelle nostre relazioni internazionali, appunto perchè crediamo che la nostra condizione di Stato inferiore, ma indipendente, non ci obblighi punto a piegarci solo agli interessi altrui nella congiunzione di cui si tratta.

Egli è per questo che, quando si è conchiuso il trattato di commercio coll'Austria, si è stabilito all'articolo 13 di comune

consenso che la congiunzione delle nostre strade ferrate colle strade di Lombardia si sarebbe fatta in un punto nel quale fossero convenientemente soddisfatti gli interessi di ambo i paesi, e provveduto nel miglior modo alle relazioni di queste tre grandi città, Genova, Torino e Milano.

Ora è evidente che la congiunzione a Pavia non soddisfa a questo scopo.

L'altro principale motivo per cui non potrebbe il Governo nostro aderire a questa congiunzione presso il Gravellone lo ho già esposto; soggiungerò solo che noi riconosciamo veramente l'altissima importanza del porto di Genova, che è il principalissimo alimento, l'anima, per dir così, del commercio del nostro Stato; ma noi crediamo che gli interessi di Genova, sebbene grandi, non siano i soli a cui abbiasi a provvedere, altri essendovene pure importantissimi.

L'importanza del porto di Genova esige che vi si provveda non solo sufficientemente, ma largamente, non però in modo da sacrificare al medesimo tutti gli altri interessi dello Stato.

Ora domando io se sarebbe conveniente per il commercio interno di tutto il Piemonte, e principalmente della parte che giace sulla sinistra del Po, che la congiunzione colla Lombardia scendesse sino a Pavia, con un apposito tronco di nuova strada, e poi rimontasse da Pavia a Milano, invece di andare direttamente ad un punto compreso nello spazio che resta fra Novara e Vigevano per passare in Lombardia.

Nè si può dire che al commercio di Genova non si soddisfi quanto sarebbe desiderabile col sistema di strade che noi abbiamo in parte effettuato ed in parte progettato, e che veniamo proponendo alla Camera; nè che Genova, per non vedere attuata la congiunzione a Pavia, abbia a temere il concorso dei porti esteri. Questo certamente non si può dire, ed io su questo farò alcune osservazioni che spero convinceranno la Camera; e mi trovo tratto a farle dal vedere che nella relazione si insiste quasi ch'è fosse messo a pericolo il commercio di Genova se non si facesse la detta congiunzione, e si vuole quasi spargere dubbio, dirò così, che il ministro dei lavori pubblici abbia delle gette idee e sia mosso dal meschino consiglio, come dice il relatore, « di far percorrere alle merci un tratto più lungo della ferrovia dello Stato, ciò che capovolgerebbe l'ordine economico, facendo servire il transito alle strade e non le strade al transito, e si risolverebbe in un iniquo balzello a spese del nostro emporio marittimo, in contraddizione coi principii economici che si vogliono far prevalere in tutti gli altri rami della pubblica amministrazione. »

No, signori, il ministro dei lavori pubblici non ha questi gretti o, dirò meglio, questi assurdi principii di economia pubblica; egli vi ha detto i motivi pei quali crede che non convenisse in alcun modo per un breve accorciamento di strada ferrata procurare una congiunzione a Pavia; ed io spero che tutti coloro che conoscono il paese, che conoscono le nostre circostanze e interne e internazionali, converranno con me in questa idea.

Quanto poi al timore della rivalità di Trieste io farò vedere assai chiaramente che è senza fondamento. Il relatore suppone che, procurando la congiunzione a Pavia mediante la linea attualmente proposta da Alessandria per Tortona e Voghera fino a Casteggio, e poi da Casteggio a Mezzana Corti per ivi passare il Po, suppone, dico, che vi sia la differenza di 20 chilometri. Ma in questo avvi esagerazione, perchè la differenza non è che di 14 chilometri, e questa non la dedurrò dai calcoli miei, ma dalla tavola stessa che è stata presentata dal relatore della Commissione.

In questa tavola è stabilito che la linea da Genova a Mi-

lano, percorrendo la ferrovia dello Stato, avrebbe la lunghezza di 162 chilometri; ed è anche stabilito che la percorrenza della ferrovia da Novi per Tortona, Casteggio, e da Casteggio sul ponte di Mezzana Corti a Pavia e Milano sarebbe di 148 chilometri; quindi la differenza riesce, non di 20, ma di 14 chilometri. Ora io domando se il commercio di Genova deve spaventarsi di 14 chilometri di più percorsi sulla ferrovia, e se convenga organizzare un nuovo sistema di strade ferrate espressamente per evitare questi 14 chilometri, e costruire un ponte sul Po; tutte opere che verrebbero a carico nostro, perchè, ripeto, non basterebbe costruire il braccio da Casteggio a Mezzana Corti sino ai confini presso Pavia, ma di più se non si volesse che tutte le provenienze di Francia e dell'interno del Piemonte scendessero fino ad Alessandria e andassero a girare per Casteggio e Pavia per arrivare a Milano, bisognerebbe fare un'altra linea di strada da Mortara per andare a Pavia. Dovremo dunque caricarci di tutto questo per risparmiare 14 chilometri sulla linea di Genova? A me non pare certamente. E lo stesso relatore, istituendo un confronto fra le due linee da Serravalle o da Novi a Tortona, ha trovato che i cinque chilometri in meno che si avrebbero nel seguire la prima anzichè la seconda non è cosa che franchi la maggiore spesa che vi si esigerebbe.

Il relatore poi dice che « l'Adriatico, seno che le navi di Occidente non ponno guadagnare senza un lungo giro, dista da Milano 250 chilometri, e il Po, che si potrebbe pigliare come via di rifianco, è tortuoso, capriccioso, disagiato a risalire. »

Io farò osservare al signor relatore che, se egli parla del commercio di Trieste (del quale sembra infatti che abbia voluto essenzialmente parlare, in quanto che ha detto che Venezia sarà riguardata come una succursale di Trieste), è mal calcolata la distanza accennata di 250 chilometri; infatti sulla linea di strada ferrata tracciata e nella massima parte eseguita da Venezia fino a Milano vi sono 280 chilometri e non 250; e volendo venire da Trieste per la rete già progettata attraverso il Friuli, a Treviso e a Mestre, quivi unendosi alla ferrovia di Venezia, la distanza da percorrere per arrivare a Milano sarebbe di 450 chilometri, mentre da Genova a Milano non si avrebbe che uno sviluppo di 162 chilometri.

Vediamo ora a che cosa si riduca lo spauracchio della navigazione. Da Trieste a Venezia le navi debbono percorrere 120 chilometri di mare, e dopo questo incontrare la strada ferrata che ne ha altri 280.

Questo sempre in confronto della strada di Genova che ha la percorrenza di soli 162 chilometri.

Se da Trieste poi si vuole supporre che si vada direttamente ad incontrare la navigazione del Po, questo può farsi o per Chioggia o per il Po di levante; nel secondo caso vi è un percorso di 140 chilometri di mare, poi vi sono 16 chilometri di canali interni tortuosi, difficili; nel primo caso 130 chilometri di mare e 26 chilometri di canali interni difficili ed irti di sostegni; poi dopo questi 156 chilometri in ogni caso evvi un breve ma strettissimo e disagiatissimo canale, che è quello della Cavanella di Po, dal quale, mediante un altro sostegno, si entra nel Po con difficoltà gravi, perchè nelle grandi magrezze e nelle escrescenze anche non grandi il canale e il sostegno non sono più operativi. Viene in seguito la necessità di rimontare il Po sino allo sbocco del canale di Pavia, ossia sino al Ticino, per 290 chilometri; ai quali aggiungendo i 50 chilometri del canale di Pavia abbiamo 320 chilometri di navigazione, ed aggiungendo ancora la navigazione di mare e dei canali maremmani, saranno in tutto 476 chilometri di navigazione rimontante.

Io domando a chiunque come è possibile immaginare che questa navigazione fatta contr'acqua in un fiume che negò spessissimo il tragitto ai carichi alquanto gravi, quindi specialmente a quelli di mercanzie, alla quale navigazione conviene aggiungere una traversata di mare e di canali che non permettono la continuazione del viaggio colle stesse imbarcazioni, e dopo la quale s'incontra ancora un altro canale che esige nuovi trasbordi, ed è inceppato da 12 o 13 conche di navigazione, domando ancora come è possibile ragionevolmente supporre che questa linea d'acqua abbia a far concorrenza al commercio di Genova. Io dico che non potrà farla, non solo quando saranno compiute le strade ferrate di Lombardia e sarà fatta la congiunzione colle nostre, ma nemmeno nello stato attuale.

Questa concorrenza si poteva forse fare quando non era aperta la strada ferrata da Genova a Busalla, nè la strada da Alessandria a Novara, perchè allora avrebbesi dovuto caricare a Genova sui carri ordinari, poi scaricare a Busalla, e colla strada ferrata non si poteva continuare che fino ad Alessandria, d'onde bisognava nuovamente prendere i mezzi ordinari. Era evidente perciò che il corso del commercio di Genova verso la Lombardia seguitasse a farsi coi mezzi comuni.

Ma ora che la strada ferrata da Busalla a Genova è posta in esercizio, e quelle da Alessandria a Novara e da Mortara a Vigevano lo saranno fra pochi giorni, non vi sarà più alcuna altra strada che possa far concorrenza a Genova.

Il signor relatore ha parlato dell'attività, dell'impegno con cui procede il *Lloyd* di Trieste, ed io sono il primo a fare onore à quella compagnia, che da lungo tempo conosco come una delle più operose, delle più intelligenti e delle più potenti compagnie dell'Europa; ma con questi mezzi si può fare il possibile nei limiti delle leggi della natura, l'impossibile non si può fare.

Ed io sostengo apertamente che non avverrà mai che, compiute le nostre strade ferrate solamente fino al Ticino, il commercio di Trieste possa rivaleggiare con quello di Genova sui mercati di Lombardia. Per Genova sta la brevità del viaggio per la via ferrata, ed inoltre, quel che più vale, la facilità della discesa per la via di navigazione sul Po.

Il signor relatore ha fatto osservare in una nota che nel ventesimoprimo congresso generale della società di navigazione a vapore del *Lloyd* austriaco, celebrato il 31 maggio 1854, « di cui, dice egli, ci giunge notizia durante la stampa della presente relazione, fu deciso, in vista principalmente della navigazione del Po, che promette una ricca sorgente di profitto e un grande avvenire, di aumentare il capitale sociale di 8,000,000 di fiorini. »

Io dirò invece alla Camera che, quando si è trattato di esaminare la tariffa della nostra strada ferrata e di venire a quel sollievo, che è stato accordato, del diritto fisso pel commercio di transito, si sono interpellati alcuni fra i principali speditori di Milano per sapere positivamente cosa facesse il *Lloyd*. Io leggerò alcuni brani della relazione che abbiamo avuta: « L'impresa del *Lloyd*, essendo tuttora non del tutto organizzata, non ha tariffa di prezzi, ma bensì si pratica precariamente ed a norma di affluenza più o meno di merce. Per esempio, da Trieste a Milano noi pagammo ultimamente lire 5 e 75 centesimi. Da qui a colà si calcola generalmente l'egual prezzo; in generale però tutti si lamentano, sia per l'enorme tempo che s'impiega, come per la cattiva amministrazione, mentre successe varie volte di domandare quando poteva arrivare certa mercanzia consegnata a Trieste nel tal giorno; qui l'amministrazione non sa rispondere, e non conosce nemmeno se sia in viaggio... »

Questo è naturale, perchè quando è fatta una spedizione vi sono tanti mutamenti nel viaggio d'acqua da Trieste a Milano, che è impossibile che chi spedisce possa conoscerne con precisione il corso. Esso dipende dal tragitto di mare, dalla imboccatura del Po, dallo stato dei canali e dalla relazione tra questi ed il Po, da cui vengono lentezze e incertezze inevitabili di spedizione.

Vedasi inoltre che i prezzi non son poi tanto piccoli, e che, se si paragonano ai prezzi della nostra ferrovia, sono maggiori assolutamente, oltre a tutti gli altri inconvenienti della lenta e incerta spedizione.

Ma dirà il relatore: badate che vogliono spendere cinque milioni di fiorini per migliorare la condizione delle cose.

A me pare che quando una società, dopo tante promesse fatte (giacchè ne abbiamo veduto da due anni la larghezza del programma) è ridotta a dire che adesso deve determinarsi a spendere altri cinque milioni di fiorini, perchè non è ancora in caso di ottenere nulla di buono, questo sia un argomento non troppo favorevole pelle sue speculazioni.

Io credo che la società, intelligentissima pure come è, non ha tenuto conto abbastanza degli ostacoli che presenta la navigazione del Po, e dico che quand'anche faccia degli sforzi, non potrà certamente durare in essi appena che le nostre ferrovie sieno aperte sino a Vigevano e sino a Novara.

A conferma di quanto ho detto, e di quel che si possa temere dalla concorrenza della navigazione del Po, leggerò un articolo che fa conoscere lo stato in cui essa si trovava, dopo tante promesse, al fine del mese scorso.

Leggiamo nella *Corrispondenza Austriaca*, in data di Vienna 30 maggio:

« La società del *Lloyd* austriaco trovasi in procinto di mandare ad effetto il suo progetto di navigazione a vapore sul Po: anzi la prima corsa avrà luogo domani. I due piroscafi celeri il *Modena* e *Parma* sono destinati a mantenere una comunicazione regolare, da prima soprattutto per il trasporto dei viaggiatori tra *Cavanella di Po* e *Pavia*, come anche tra le più importanti stazioni situate lungo questo tratto ed i porti di Chioggia, Venezia e Trieste. Le stazioni principali sono: *Cavanella di Po*, *Polesella*, *Pontelagoscuro*, *Santa Maria Maddalena*, *Ostiglia*, *Sacchetta*, *Borgoforte*, *Guastalla*, *Casalmaggiore*, *Cremona*, *Piacenza* e *Pavia*. Furono date le opportune disposizioni affinché i viaggiatori che da Milano si recano a Pavia o viceversa possano percorrere questo tratto con appositi velociferi di società. Sebbene le corse siano destinate sul principio soltanto pel trasporto delle persone, tuttavia per il commercio delle stazioni intermedie, eccettuati *Santa Maria Maddalena*, *Sacchetta* e *Borgoforte*, fu permesso di ricevere casse e balle, quando non oltrepassino il peso di un quintale metrico. La corsa ascendente si eseguirà nei giorni di domenica e di mercoledì; la discendente in quelli di venerdì e di lunedì di ogni settimana. La prima sarà di circa 30 ore, e di 20 ore la seconda. »

Dunque vi prego di notare che tutto si riduce a trasportare i viaggiatori dalla *Cavanella* del Po a *Pavia* e viceversa; e tutt'al più nel discendere sino a Venezia; e domando chi sarà che vada a divertirsi viaggiando sul Po, principalmente nel rimontare, per cui s'impiegheranno talvolta cinque o sei giorni.

E per il commercio vedete che tutto si stringe al permesso di ricevere casse o colli « quando non oltrepassino il peso di un quintale metrico. »

Io domando se una navigazione di questa sorta deve fare temere che, perchè si fanno 14 chilometri di più andando

verso Vigevano o Novara che andando verso Pavia, ne sia in pericolo il commercio di Genova!

Io ho stimato opportuno entrare in queste spiegazioni perchè veramente mi fa compassione il vedere come si voglia far nascere ed alimentare quest'opinione che il commercio di Genova possa temere di essere rovinato dal concorso di Trieste per la via di acqua. Il commercio di Trieste, lo ripeto, potrà fare grandi sforzi, ma non mai vincere gli ostacoli della natura, benchè io riconosca nella compagnia del *Lloyd* la capacità di fare cose grandi, e lodi l'intelligenza con cui procede, il modo con cui aiutò il suo Governo, migliorando il commercio, principalmente in fatto di facilità di sbarchi e d'imbarcazioni nel suo porto. E ben desidererei, dico, di veder imitati questi sforzi da chi nel paese ha potenza ed intelligenza per fare altrettanto ed ancor più.

Io conchiudo dunque che il fermo e il preciso intendimento del Ministero nel proporvi questo progetto di legge si è di assicurare al commercio di Genova una pronta ed economica comunicazione coi ducati e coll'Italia centrale, ma io ritengo che la linea più sicura per la Lombardia nelle condizioni attuali e per i rispetti che accennai sia quella che è già stabilita.

Io credo però che una diramazione della ferrovia di Stradella, che da Casteggio vada sino al Po, a Mezzana Corti, sarà della più grande utilità, ma sarà una diramazione vantaggiosissima per la compagnia che avrà ottenuta la concessione della linea dei ducati, procurandole la più grande facilità di comunicazione per mezzo della navigazione colla bassa valle del Po, e quindi col basso Piacentino, col Cremonese, col Mantovano e cogli Stati modenese e pontificio finitimi allo stesso Po dall'una all'altra sponda. Ed in tal guisa il vantaggio che si supponeva aver Trieste, si convertirà in vantaggio per Genova, a cui si presenta la facilità di una navigazione discendente e più breve, invece di una a ritroso e più lunga.

Quando adunque siano stabilite tutte queste linee che noi proponiamo, sarà provveduto quanto mai possa meglio desiderarsi agli interessi di Genova ed insieme a quelli del Piemonte nelle sue relazioni verso i ducati, verso la Lombardia e verso l'Italia centrale.

Ora, venendo alla linea d'Acqui, io vedo che la Commissione è stata divisa in due opinioni. Alcuni hanno esagerato nel crederla enormemente pericolosa agli interessi della società che assumesse quella di Alessandria a Stradella e da Novi a Tortona. Essi dicono che il voler unire queste linee forzatamente è una iniquità. Altri per contro trovarono che la provincia d'Acqui sia quasi una terra promessa che darà un movimento ed una ricchezza grande di prodotti, ed in conseguenza credono che non vi sia alcun pericolo, ma che anzi l'unione deve giovare alla società anche indipendentemente da ogni altro rispetto di più economica gestione.

Il Governo non può ammettere questi eccessi nè per l'una nè per l'altra parte. Il Governo crede evidentemente dimostrato che la linea da Alessandria verso i ducati, e quella di Novi verso i ducati anch'essa, siano di gran lunga più profittevoli di quella d'Acqui, prima pel movimento più grande che vi sarà in tutto l'anno e per il grandissimo commercio non limitato a quel solo locale; e per quello dei viaggiatori non ristretto alla stagione dei bagni; poi perchè la linea di Acqui avrà da principio un successo sufficiente, ma lungi forse dal dare un prodotto conveniente al capitale impiegato. Ecco perchè il Governo ha unito queste tre strade; lo ha fatto imitando l'esempio ottimamente riuscito in altri paesi; e ciò si fa, e si deve fare, perchè non bisogna pensare agli interessi di una piuttosto che a quelli di un'altra località;

quando si può provvedere insieme agli interessi di molte provincie è naturale e giusto che non se ne perda l'opportunità; ed a ciò si riuscirà tanto più facilmente inquantochè la società che si costituirà per tutte le linee avrà il vantaggio della semplificazione dell'amministrazione, che importa una economia grandissima, oltre a quello di assumere assieme i bagni, i quali costituiscono una buonissima impresa associata alla ferrovia; ma, isolati essi ed isolata la strada, potrebbero forse farsi cattive amendue.

Tutte queste sono cose di prospettivo avvenire, indubitato se volete, ma non d'immediato successo; ed intanto conviene impiegare capitali molti; e le società che si formano abbisognano, se vogliono prosperare, se vogliono trovare i mezzi di andare avanti, abbisognano, dico, di un successo vicino. Ora io dico che appunto per questo la linea d'Acqui abbandonata a sè sola e coll'aggravio di dover ampliare lo stabilimento dei bagni che le frutterà molto, ma non subito, potrà difficilmente trovare una società che si costituisca per assumerne l'impresa. Ecco perchè il Governo l'ha unita alle altre più sicure, di più largo profitto e di profitto immediato.

È nato però il dubbio nella Commissione se questa unione possa mettere in cimento l'opportunità di avere presto attuata l'impresa della ferrovia dei ducati.

Veramente questo sarebbe una contraddizione con quanto hanno riconosciuto molti, cioè che questa linea di Acqui abbia anch'essa una prospettiva grandissima di utilità.

Ma lasciamo pure questa questione; se veramente questa unione mettesse a cimento di non poter fare la concessione nè dell'una nè dell'altra, il Governo, l'ha già dichiarato, si accosterebbe al desiderio della Commissione, di concedere la linea tendente ai ducati indipendentemente dall'altra, pensando poi per questa a provvedere altrimenti, e venendo ad invocare dal Parlamento un voto speciale. Questo si può fare, ma quello a cui il Governo non può assentire è il termine troppo breve che si impone per venire a questa determinazione.

Questo termine di due mesi è assolutamente troppo limitato, anche indipendentemente dalla questione dell'unione o della separazione delle due linee.

Io prego la Camera di osservare che, se sarà approvato da tutti i poteri questo progetto di legge, si dovrà pubblicare il programma, restituire i progetti a quelli che prima d'ora li hanno presentati, ed imporre a quelli che vorranno presentarsi di adattarsi alle condizioni della concessione.

Se il tempo fosse limitato a due mesi, sarebbe impossibile che in così breve intervallo si potessero formare nuove società, allestire i progetti definitivi e quindi presentare nuove proposte al Governo. Le stesse società poi che hanno già fatti gli studi, e che dovrebbero esaurire gli incombeni necessari perchè le vicende politiche e la crisi finanziaria passata hanno sciolti quei legami ed annullate quelle intelligenze che erano state prese, dovrebbero cominciare da capo, ricercare nuovi capitalisti, e non sarebbe in potere del Governo di coadiuvarvi, creando a suo talento una società che presenti le volute garanzie.

Conviene poi che il Governo faccia esaminare e confronti i progetti che si presentano, e quindi tratti con quella società che crederà meritare la preferenza, fissando le condizioni dell'impresa, assicurando il deposito della garanzia, e procedendo a tutte le molte e lunghe pratiche dalle leggi e regolamenti prescritte. Ora è assolutamente impossibile, ripeto, far tutto ciò in due mesi; quindi, se si dovesse riprendere la cosa da capo, si andrebbe contro al desiderio di tutti quelli che desiderano affrettarne l'esecuzione.

Si disse che il Ministero si sarebbe potuto astenere dall'entrare in minuti particolari, di cui gli si rimprovera essersi soverchiamente occupato.

Non posso ammettere che l'attuale capitolato contenga soverchie ed inutili particolarità; ma, avendo voluto assecondare il desiderio replicatamente esternato ed in questa e nell'altra Camera di dare al concorso tutta la maggiore pubblicità possibile, ho pur dovuto, stante la complicazione delle linee di cui si tratta, entrare in più circostanziate spiegazioni. In siffatti concorsi è d'uopo definire con precisione quel che va fatto, lasciando solamente qualche latitudine alla società nello studio di diversi tracciati, onde col loro confronto poter giudicare del merito rispettivo; ma, se non si adottasse un sistema positivo, quantunque largo; se si lasciasse sulla scelta delle linee libertà maggiore di quella accconsentita; se non si stabilissero le condizioni essenziali della costruzione di una buona ferrovia, però nei limiti di una giusta e ragionevole economia, come mai si porrebbero le società in grado di fare progetti concreti attuabili e tali da poter sostenere il confronto tra loro? Si presenteranno quattro o cinque progetti; uno prevarrà per la bontà e per la solidità dell'armamento; l'altro per una certa abbondanza nelle opere d'arte; questo sarà redatto in migliori condizioni economiche; quello sarà meglio studiato in linea d'arte: in qual modo potremo fare tra loro un confronto giusto? Ecco il motivo per cui è indispensabile porre basi tali che permettano una certa uniformità nei progetti, vale a dire che tutti sieno compilati nello stesso sistema di soda costruzione, non disgiunta dalla voluta economia e buona condizione di esercizio.

Citerò l'esempio di quanto si pratica in Francia: quando vi piacesse esaminare i capitolati delle concessioni che si fanno per concorso, vi trovereste dettagli di esecuzione di gran lunga più minuti di quelli che noi abbiamo posti; basta esaminare il concorso stabilito per tronchi di strada che mancavano da Parigi a Lione per scorgervi tracciati minutissimamente tutti i particolari sì tecnici che economici cui le società dovevano uniformarsi, le norme le più precise per la costruzione di tutte le opere: e perchè? Perchè si trattava di trovare chi assumesse la costruzione della strada mediante un dato sussidio dello Stato, di cui si fissava il limite massimo, con diffidamento che si sarebbe data la concessione a chi avrebbe fatto la maggiore diminuzione su questa somma. Ma appunto per poter essere sicuri che chi avesse ottenuto la concessione avrebbe fatta una buona strada, si è riconosciuto indispensabile fissare norme precise; altrimenti una società avrebbe potuto offrire una grande diminuzione, ma presentare ad un tempo un progetto meschino e insufficiente, e che non convenisse preferire a quello di altra società che, domandando un maggior sussidio, avesse redatto un progetto più soddisfacente.

Vede dunque la Camera che, quando si vuol adottare il sistema del concorso nella costruzione di ferrovie, bisogna stabilire massime certe, sicure, tali insomma che mettano il Governo nella condizione di poter pronunciare una matura decisione.

Qui abbiamo lasciato che le società proponessero il termine della concessione minore di 90 anni; quando vedremo assicurate tutte le altre condizioni richieste nei progetti, allora sapremo che quella società che avrà domandato un periodo di concessione minore, sarà quella che meriterà la concessione.

Esposte così queste generali considerazioni, se la Camera vorrà entrare a discutere partitamente tutti gli articoli sui

quali furono dalla Commissione proposte modificazioni, allora mi permetterà che io le aggiunga alcuni rilievi speciali, ed essa deciderà.

Io trovo che in generale le modificazioni introdotte dalla Commissione si possono accettare; fra i punti però sui quali il Governo non può convenire colla medesima avvi quello del periodo di due mesi fissato all'articolo 4 del progetto di legge, trascorsi i quali, non essendosi conclusa e stipulata la concessione complessiva delle tre linee, il Governo dovrà accettare anche le proposte dirette ad ottenere la concessione della sola linea ivi diretta; ma di ciò mi riservo a parlare a suo tempo.

PRESIDENTE. Il deputato Farina P. ha la parola sulla posizione della questione.

FARINA P. Se io ho ben inteso il discorso del signor ministro, mi pare che si divida in due parti; colla prima si censurano alcune espressioni della relazione; colla seconda si fanno osservazioni circa il termine concesso dalla Commissione per la separazione dei due tronchi. Quanto alla prima parte il signor relatore potrebbe rispondere adducendo argomenti desunti da fatti notissimi e costanti e non ignorati da nessuno che abbia vissuto qualche tempo in Lombardia. Ma il signor ministro probabilmente replicherà, e così si perderà inutilmente un tempo prezioso, e dico inutilmente, perchè qui non si tratta di sapere quale sarebbe la linea più conveniente per lo Stato per le sue comunicazioni colla Lombardia; ma Ministero e Commissione sono d'accordo nel proporre che, non ostante che vi sia già una linea di strada ferrata che va a Vigevano, se ne costruisca un'altra ehe, partendo dalla strada ferrata dello Stato da punti sui quali concordano il Ministero e la Commissione, vada sino a Stradella.

Dunque l'altra discussione sarebbe al tutto inutile, e non produrrebbe verun risultamento, tranne quello di fare sprecare molto tempo alla Camera, la quale deve ancora disbrigare tanti lavori prima di sospendere le sue sedute.

Quanto alla seconda parte del discorso del ministro, siccome si riferisce all'articolo 4, io stimo che sarebbe opportuno di sospendere ogni dibattimento in proposito, sinchè venga in discussione l'articolo testè accennato.

Io sono convinto, ripeto, che l'onorevole relatore della Commissione può, agli argomenti addotti dal signor ministro, opporne molti altri assai fondati; ma credo in pari tempo che i medesimi sarebbero inutili relativamente allo scopo della legge attuale.

Propongo quindi che si chiuda la discussione generale, e si passi alla discussione degli articoli.

CORRENTI, relatore. Anche io stimo inutile di rispondere punto per punto agli argomenti addotti dal signor ministro, ma mi credo in diritto di replicare, poichè sono stato attaccato...

Voci. Parli! parli!

CORRENTI, relatore. Ad ogni modo io non farò altro che mettere in chiaro l'intento della Commissione. Sì, o signori, lasciatemi ripetere della Commissione, imperocchè, sebbene il ministro siasi compiaciuto di ripetere ad ogni tratto e pensatamente il relatore, il relatore, io posso dirgli che la relazione fu letta alla Commissione, e che fu da essa approvata.

Ciò premesso, occorre innanzitutto stabilire il vero senso e lo scopo della prima parte della relazione, la quale, parmi, sia dispiaciuta al signor ministro, locchè mi persuade che essa contenga qualcosa d'importante e di vero.

Non per prurito di dissertare accademicamente, nè per spirito di postuma e retrospettiva opposizione si toccò in

quella prima parte della relazione qualche idea sul sistema generale delle strade ferrate dello Stato, principalmente verso la frontiera orientale. Io, seguendo il consiglio dell'onorevole Farina, non entrero a giustificare tutte le idee svolte nella relazione che ho avuto l'onore di presentarvi, e che il signor ministro ha attaccato con tanta vivacità, perchè alcune cose, scrivendo, si possono accennare con misura conveniente, dove parlando improvviso, specialmente se chi parla è nuovo alla prova di arringare in pubblico ed insueto al turbamento che desta un'acerba e non aspettata contraddizione, è difficile non trasmodare.

Qui però, la Dio mercè, è questione di verità economiche e geografiche, non di partiti politici, ed io crederei puerile d'interpolare in discussione sì grave e, si può dire, scientifica, allusione di parte. Metto quindi da canto ogni considerazione che mi sia personale perchè codesto non è argomento da offuscare con accuse e difese. Parliamo della strada ferrata. Mi sia però concesso di ripetervi che tutta la colpa di quella prima parte della relazione è della geografia; e se io devo dolermi di alcuna cosa è di non aver voluto credere a chi benevolmente mi ammonì che certi nomi geografici, e certe verità geometriche in bocca mia avrebbero preso il molesto suono di allusioni, di recriminazioni, pressochè non dissi di gelosie municipali. Di tutto questo, o signori, chiamatene in colpa la geografia che qualche volta è una scienza indiscreta. Ma tutto quello che potrei dire in proposito non servirebbe alla soluzione del problema che oggi ci deve occupare; soluzione che mi corre obbligo di affrettare.

Non debbo dunque dir altro se non che tutto ciò che io esposi sull'importanza grandissima e vitale del mercato lombardo per l'emporio genovese non solo è conforme all'opinione generale degli uomini pratici delle faccende economiche del nostro paese, ma voi potete trovarlo con parole assai più calde di quelle che io ho adoperate nelle opere di un nostro diligentissimo scrittore e statista piemontese, il conte Ilarione Petitti, il quale, in questo argomento delle strade ferrate e del commercio ligure, precorse ed indirizzò la pubblica opinione.

Restringere dunque in poche parole ciò che si è voluto dimostrare in quella prima parte teorica, e che forse parve inopportuna al signor ministro. Si è voluto dimostrare, e si è, credo, dimostrato innanzitutto che la ferrovia da Genova per Tortona, Casteggio e Pavia, la quale è la più breve tra l'emporio ligure ed il mercato lombardo, fu la prima desiderata, la prima proposta, la prima ventilata ed anche la prima decretata. Si è dimostrato in secondo luogo che alla mancanza di questa più breve e naturale ferrovia non può acconciamente supplire nè la decretata strada del Lukmanier per lottare colle provenienze adriatiche sui mercati dell'Europa centrale, nè la quasi compiuta via per Vigevano al confine lombardo.

Questi sono i due assunti che si volevano mettere in sodo, e che importava stabilire in questa occasione.

Il signor ministro parve credere che queste proposizioni fossero dirette contro l'attuale amministrazione. Egli ha preso un abbaglio; io non ho mai creduto di dirigere questi appunti contro l'amministrazione, ma sì ho voluto mettere in chiaro dei fatti che sono conseguenze di una situazione politica e geografica, la quale pur troppo non è in nostro potere di cambiare; fatti però che, se a Dio piaccia, non saranno eterni. Epperò quando il signor ministro credette di risolvere la questione dicendo che la linea di Vigevano è la linea più diretta nell'attuale posizione delle cose, non ha fatto che rassegnarsi a questi fatti, e non ha sciolto per nulla la questione.

Se nell'attuale condizione delle cose non si può toccare colle nostre ferrovie la Lombardia in nessun altro punto fuorchè dove il ministro accenna, non è colle parole, nè colle ragioni che potremo vincere le indovinabili difficoltà.

Ma questa condizione di cose è essa immutabile? E quando abbiamo a tracciare la linea di una strada ferrata, la quale è precisamente nella direzione che in avvenire, quando chesia, o per accordi, o per fortuna, dovrà pigliare la strada normale tra Genova e la Lombardia, perchè non dovremo valerci di questa occasione per cominciare quella strada che è la più normale e la più diretta? Non si tratta dunque di risolvere attualmente e praticamente il problema della migliore linea di comunicazione tra l'emporio ligure ed il mercato lombardo; ma sì di predisporre la traccia della ferrovia piacentina in modo che possa servire anche come primo tronco di quell'altra strada, di cui fin d'ora possiamo desiderare ed augurare il compimento.

Perchè certo il signor ministro non mi potrà negare che la linea più diretta tra Genova e Milano sia quella appunto che, radendo le ultime propaggini dei colli subappennini fino a Tortona ed a Voghera, varca il Po ed il Ticino di fronte a Pavia, e di là corre a Milano.

Basta gettare lo sguardo sulla carta geografica per persuadersene; quell'una è la linea più diretta, quell'una sarà, piaccia o no, la linea definitiva.

Ora, avendo noi a stanziare la costruzione di una parte di questa linea, era opportuno, era, dirò anzi, necessario formarsi un'idea chiara dell'ultima destinazione del punto obiettivo a cui deve tendere tutto questo sistema di comunicazione.

Con siffatto criterio si è potuto ragionevolmente e concordemente scartare il primo progetto dell'unica linea da Frugarolo a Stradella; la quale, tuttochè si presentasse più economica, allungava però di molti chilometri il giro del transito tra Genova ed il confine piacentino e lombardo. Il che non avrebbe avuto troppa importanza se non si fosse trattato di una strada eminentemente commerciale. Perchè il signor ministro dei lavori pubblici sa meglio di me che se pei viaggiatori non è da guardare troppo pel sottile qualche maggior lunghezza di sviluppo nella linea, e qualche centesimo di più nei prezzi, la bisogna procede ben altrimenti quando trattasi di merci. In questo caso anche tre o quattro chilometri di meno, che è quanto dire anche l'economia di tre o quattro centesimi per ogni quintale, bastano per far dare la preferenza ad una linea sull'altra.

E noi qui abbiamo di fronte la concorrenza di altre linee ferrate e di una strada fluviale, che una potente associazione cessa ogni industria di utilizzare. Perciò la Commissione credette necessario di esaminare con molta cura anche la variazione, secondo la quale la ferrovia sarebbe diritta da Serravalle a Tortona, accorciando il viaggio di cinque chilometri, il che importa un risparmio di cinque centesimi ogni quintale. Gli è chiaro che questa differenza ha maggiore o minore importanza secondochè maggiore o minore sarà il transito delle merci, cioè il numero dei quintali, per cui dovrà moltiplicarsi la differenza, a primo aspetto tenuissima, dei cinque centesimi. E perciò conviene sapere se sulla linea in questione non avrà a passare che il commercio tra Genova ed i ducati, od anche quello tra Genova e Milano.

Il signor ministro ha creduto di cogliermi in errore per un dato di cui ha poi usato largamente nel suo discorso, per dimostrare che piccolissima è la differenza di lunghezza tra la strada che metterà a Milano per Vigevano e quella che vi giungesse per Tortona e Pavia.

Nella relazione è detto che quest'ultima strada è più breve di circa venti chilometri. Il signor ministro, valendosi delle tabelle annesse alla relazione, credette di mostrare che la differenza è di soli 14 chilometri. Ma se avesse consultato le osservazioni che accompagnano le tabelle, avrebbe veduto che se vi è errore, è a vantaggio del mio assunto. Perché ivi è detto che non si è tenuto calcolo della scorciatoia di Serravalle, la quale abbrevierebbe il viaggio di 5 chilometri, oltre cinque altri chilometri, che si potrebbero guadagnare rettificando gli svolti tra Casteggio e Pavia. Si aggiunga che anche da Pavia a Milano, come il signor ministro non può ignorarlo, si potrebbe la strada abbreviare di uno o due chilometri. Sarebbero dunque, invece di 14, 24 o 25 chilometri. E ciò valga a mostrare che non ho trattate le parole e cifre a vanvera.

A proposito di cifre il signor ministro dei lavori pubblici ha voluto appuntarmi di un altro errore. Egli vorrebbe farmi dire che da Milano a Venezia corre la distanza di 250 chilometri, ed osserva trionfalmente che la strada ferrata lombardo-veneta misura invece 280 chilometri. Io ho sempre distinto nelle tabelle come nella relazione la distanza geografica dall'itinerario.

Egli è un fatto che da Milano all'Adriatico la distanza geografica è di 250 chilometri a un bel circa. Ed io lo affermai abbozzando un cenno descrittivo della valle del Po. Se poi si parla di distanza itineraria, il ministro ha ragione; poichè nel tracciamento della ferrovia lombardo-veneta prevalse l'opportuno consiglio di andare riunendo con una linea spezzata i centri più importanti di popolazione. Il che se allungò la via, aumentò però notabilmente il concorso dei viaggiatori.

Ma un'accusa più grave mi fu mossa dal ministro, e mi fu mossa in forma che io potrei chiamare poco cortese, poichè egli disse che certe mie paure gli facevano compassione...

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Ho detto che mi fa compassione il vedere come si nutrisca in questo paese un timore di concorrenza che io credo realmente dannoso al commercio di Genova, il quale, invece di occuparsi di ciò che potrebbe rendere migliore la sua presente condizione, va fantasticando e mostrando spavento affatto sragionevole per chimere, per cose in somma che non hanno fondamento di sorta.

CORRENTI, relatore. Il signor ministro ha mutato le parole, e non il senso. Chi fantastica, specialmente in cose di economia e di statistica, non merita più che compassione.

Io prego del resto il signor ministro a persuadersi che io non temo che il commercio triestino possa prendere al commercio ligure sui mercati della Lombardia orientale, a meno che da una parte le nostre perplessità e dall'altra gli artifici doganali e politici non aiutino straordinariamente quell'ostile concorrenza. Ma quand'anche le ragioni geografiche ci conservino il mercato di Milano, egli è pur sempre chiaro che noi tanto più perderemo terreno, quanto meno brevi ed economiche saranno le nostre strade.

Il commercio triestino giunge fin dove incontra il commercio ligure. Sono come due forze contrapposte. Se l'una si ritira, l'altra si avvanza. Se noi allunghiamo di un chilometro la strada da Genova al confine lombardo, veniamo per necessaria conseguenza a restringere di un chilometro la sfera di efficienza del commercio ligure in Lombardia. Io sono tanto lontano dal credere che il commercio triestino possa per ora spingersi fino a Milano, che mi pare di avere scritto che, facendo il giro vizioso di Vigevano, e perdendo 20 chilometri noi corriamo rischio di perdere due provincie e di vedere la

nostra frontiera commerciale traslocata dall'Adige al Mincio.

Credo di aver usata questa espressione. Il signor ministro ben vede che egli, per avere una facile vittoria, ha esagerato e falsato il mio concetto. Ma rimane sempre vero che quanto più lunga è la nostra strada da Genova al confine, tanto meno le nostre merci possono spingersi nell'interno della Lombardia, e resistere colle provenienze adriatiche. Il che basta a confutare tutte le complicate dimostrazioni del signor ministro, il quale, sottile quanto sa, si troverà sempre in faccia questa conclusione, che allungare la strada commerciale sul nostro territorio è incontrare più presto la linea divisoria della concorrenza adriatica.

E quando parlo di concorrenza adriatica, non intendo solo di Trieste, ma sì anche degli altri scali di quel golfo. Il signor ministro parlò a lungo della distanza di Trieste, perchè io, trattandosi di rivalità commerciale, ho parlato più volentieri di questo emporio privilegiato del commercio austriaco. Ma è facile comprendere che anche gli altri punti dell'Adriatico che io non ho espressamente nominati possono fare e fanno un'attivissima concorrenza al nostro commercio.

Non mi rimane che dire qualche parola relativamente al Lloyd austriaco.

Il signor ministro che si è procurato molte informazioni sull'azienda di quella intraprendentissima compagnia, avrà certamente letta anche la relazione che fu presentata al congresso degli azionisti negli ultimi giorni dello scorso maggio. In questa relazione è detto a chiare note che la navigazione del Po dà le più liete speranze, e che conviene persistere nell'incominciata impresa. Il signor ministro può entrare in tecniche particolarità sugli ostacoli che presenta la navigazione del Po e dei canali veneti; su questo terreno, che egli smosse palmo a palmo, io non posso certamente nè attaccarlo nè difendermi. Ma credo di poter contrapporre alle sue sapienti minuzie un argomento di buon senso. Se la società del Lloyd, dopo lunghi studi ed un anno di esperienza, mostra di aver tanta fiducia nel buon esito della navigazione eridania, e non dubita di arrischiare nuovi capitali, conviene credere che abbia delle buoni ragioni per farlo. Ripeto che io non temo di vedere le merci triestine giungere fino al Ticino a migliori patti delle provenienze liguri. Ma basta bene che esse si vantaggino in quelle provincie orientali che fin qui erano comprese nella nostra sfera commerciale. Non si deve mai, parmi, tenere in poco conto un avversario attivo ed intraprendente; e se il signor ministro crede soverchia, e, non so perchè, nocevole la paura che alcuni si fanno della concorrenza adriatica, io per me reputo pericolosa l'inerzia e la sicurezza.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io risponderò poche parole per ribattere la supposizione che io abbia voluto entrare in personalità contro il relatore della Commissione, non avendo mai avuto tale pensiero, ed essendomi di fatto limitato a rispondere alle sue osservazioni, come altresì l'appunto fattomi che l'aver io parlato con qualche vivacità era una prova di avere sentita la verità di quanto stava espresso nella relazione, quasi che me ne adontassi.

Gli dirò poi che mi sono più specialmente diretto all'autore della relazione, perchè questa fa vedere che non tutti i membri della Commissione furono d'accordo su molti punti.

Quanto poi alla vivacità del mio dire vuoi questa attribuire a che la relazione avendo fatto nascere il sospetto che il ministro dei lavori pubblici avesse voluto far servire il transito alla strada e non la strada al transito, era naturalmente debito mio di darvi un'adeguata risposta. Se non si voleva far ingenerare questo sospetto, non dovevasi toccare

questo punto, perchè evidentemente sarebbe una grande assurdità il voler far servire il commercio alle strade e non le strade al commercio.

Quanto poi al *Lloyd*, torno a dire che ammiro gli sforzi che fa questa società, ma non credo punto all'efficacia dei medesimi per estendere la sua sfera d'azione. Quando avremo compiuto una diramazione di ferrovie sino a Mezzanacorte avremo una assai più facile comunicazione colle provincie lombarde perchè sarà per noi molto più agevole discendere il Po che per i battelli del *Lloyd* il risalirlo.

Una sola condizione ci manca a quest'uopo, ed è l'esercizio della navigazione sul Po, ma quando l'avremo attuata sarà impossibile a chi parte da Trieste od anche da Venezia il lottare vantaggiosamente con chi potrà seguire il corso naturale di quel fiume.

DEPRETIS. Prego la Camera di permettermi di trattenerla alquanto; io lo farò colla maggior parsimonia di parole che mi sarà possibile. Più di tutti io posso apprezzare e sentire il desiderio di porre termine prontamente e con buon risultato a questa discussione; ma siccome costituisco da me solo tutta intiera la minoranza della Commissione riguardo ad alcuni punti essenziali, sento il bisogno di spiegare brevemente i motivi del mio dissenso cogli onorevoli miei colleghi della Commissione.

Comincerò a dichiarare che io divido interamente l'opinione che fu espressa nella relazione sul punto dell'importanza veramente nazionale di questa linea, e come la via di comunicazione la più importante dell'emporio ligure; su questo punto io credo che s'inganni il signor ministro dei lavori pubblici, il quale crede che vi sia dissenso nel seno della Commissione, e per mia parte io nutro vivissima speranza di andare a Pavia percorrendo precisamente questa linea. Questa speranza non sarà divisa dal signor ministro dei lavori pubblici, e potrà forse chiamarsi azzardata da taluno, mentre io la credo altrettanto legittima quanto patriottica. Dico poi sul punto di questa congiunzione delle nostre strade ferrate con quelle di Lombardia, che il sistema che fu prescelto dal Governo, pel momento, può essere buono, ma che non può assolutamente accettarsi come definitivo. Quando vi è un ostacolo insuperabile bisogna attenersi a quello spedito che arreca maggiori vantaggi, o diminuisce il danno; ma, dovendosi raggiungere lo scopo di un buono e stabile sistema di comunicazioni commerciali tra il nostro paese e la Lombardia, io dico che non una, ma piuttosto due grandi comunicazioni abbisognano, ed io credo che il punto intermedio che, pare, abbia prescelto il Governo non sia punto né poco conveniente.

La strada da Torino a Milano passando per Vigevano avrebbe una lunghezza di 164 chilometri, mentre invece la strada diretta per Novara non ne avrebbe che 138, cioè 93 da Torino a Novara, e 45 da Novara a Milano; cosicchè vi sarebbe un inutile prolungamento di 26 chilometri, e quel punto intermedio che sarebbe una specie di transazione, e mi permetta il signor ministro che io lo dica, assai peggiore di quella di Frugarolo, da lui combattuta, non finirebbe per giovare né al commercio della capitale del regno, né a quello di tutto questo vasto bacino piemontese, il quale ha pure un grande interesse di avere facili e spedite comunicazioni colla inferiore valle del Po e cogli altipiani lombardi, e molto meno al commercio ed alla marina ligure, per la quale è un interesse vitale l'avere aperto e libero da concorrenze rivali il mercato lombardo.

Il signor relatore della Commissione ha già osservato su questo punto che ad ogni modo importa sempre di rendere

più breve questa comunicazione, perchè le merci che giungono in minor tempo e con minor dispendio respingono sempre più lontano le provenienze concorrenti, ed allargano la sfera d'azione dei nostri traffichi; quindi quanto più breve sarà la nostra linea per giungere sul mercato lombardo, tanto più ne profitterà la nostra industria ed il nostro commercio.

Ma vi è ancora una considerazione, alla quale il signor ministro non ha posto mente. Vi sono tre provincie di Lombardia, quelle di Pavia, di Lodi e di Cremona, che insieme hanno una popolazione di circa 700,000 abitanti, e che per ricchezza di suolo, il signor ministro certamente non lo ignora, sono importantissime. Queste provincie che costituiscono una parte così rilevante della Lombardia sarebbero grandemente pregiudicate nelle loro relazioni commerciali con Genova ove la linea non mettesse capo a Pavia; perchè sa benissimo il signor ministro che da Vigevano a Pavia vi è quasi la stessa distanza che da Vigevano a Milano; ora da Pavia a Lodi vi è la stessa distanza che da Lodi a Milano. Per la provincia di Lodi adunque la comunicazione più conveniente è per Pavia; lo stesso dicasi di Cremona che si troverebbe nelle stesse condizioni, come pure una certa zona delle provincie superiori; per tutti questi paesi, la differenza non sarebbe già di 24 chilometri, ma di 50 o 60.

Da ciò vede il signor ministro quale conseguenza avrebbe la costruzione di una linea che sarebbe 50 o 60 chilometri più breve, trattandosi di una comunicazione con provincie ubertosissime, e le cui relazioni commerciali con noi sarebbero della massima rilevanza.

Io spero adunque che il signor ministro vorrà lasciarmi intatta la mia speranza di potere quandochè sia andare a Pavia su questa linea che stiamo esaminando.

Del resto vedo che il signor ministro stesso ha riconosciuta l'importanza di questa comunicazione. Diffatti egli riconosce la necessità di un tronco di ferrovia da Casteggio a Mezzanacorte. Questo scalo servirebbe certamente anche per i ducati e le provincie collocate sulle rive del Po, ma più principalmente per Pavia e per Milano, perchè poco lungi da Mezzanacorte vi è il confluente del Ticino, e quindi non c'è più che una breve navigazione, dopo la quale si giunge al naviglio di Pavia, e con quel mezzo si va, si può dire, fino ai piedi delle Alpi. Tutta questa navigazione da Mezzanacorte a Pavia si può rendere facile e sicura senza molta difficoltà. Quando si voglia pensare a ciò che fu fatto in Francia ed altrove per assicurare la navigazione dei fiumi, e renderla agevole ai vapori, deve far meraviglia che nulla siasi fatto da noi. Cello scalo di Mezzanacorte, si ha il vantaggio di poter discendere il fiume a seconda, epperò con un dispendio assai minore, e così si potrà far concorrenza al commercio triestino. Io per me non ho grande paura della concorrenza di questo commercio (quantunque quando sono a Stradella veda i suoi vapori a passare dalle mie finestre), perchè noi abbiamo in nostro favore la brevità delle nostre ferrovie, e la minor spesa che si richiede nella navigazione in discesa in confronto della navigazione in ascesa.

Io farò un'altra osservazione circa gli ostacoli che parve al signor ministro incontrasse questa linea per riguardi strategici. Io veramente non divido l'opinione che una linea di strada ferrata, la quale deve servire al commercio, possa incagliare minimamente la difesa del paese, e pregiudicare la indipendenza dello Stato. È cosa facile il rendere impossibile il fragitte sopra una strada ferrata; e per altra parte anche lo sbocco da Pavia, non presenta, a mio parere, pericolo nessuno, essendovi alla sola distanza di 7 od 8 chilometri il Po, sul quale può essere costruito un ponte in legno, ed essere

munito con opere di difesa tali da sgombrare ogni dubbio; epperò trovo che quest'obiezione è di poca importanza.

Le strade ferrate debbono servire al commercio, e credo che bisogna obbedire alle esigenze commerciali senza preoccuparsi troppo della difesa dello Stato, salvo a costruire quelle opere che l'arte militare insegna onde rendere innocue queste nuove, tanto facili comunicazioni.

D'altra parte vi è un altro riflesso a farsi relativamente a questa linea, ed è che l'aver una linea di ferrovie, la quale da punti così importanti strategicamente, come sono Alessandria, Genova e la capitale, conducendoci sino alle strette di Stradella fiancheggiando il Po è assai utile anche per difesa dello Stato. Altro motivo per cui credo che quest'impresa ha veramente un'utilità nazionale.

Una prova di ciò ce la dà anche la strada che, non è molti anni, venne aperta da Serravalle a Tortona.

Il commercio di Genova metteva capo a Novi, e seguendo ad un dipresso il tracciato del progetto del Ministero, veniva a passare il ponte sulla Scrivia vicino a Tortona, e quindi correva la via Emilia fino a Casteggio, d'onde si diparte per Pavia.

Non sono molti anni, fu costruito un ponte pensile sulla Scrivia in vicinanza di Serravalle, ed aperta una nuova strada più breve per Cassano Spinola, sulla sponda destra della Scrivia. Ebbene il commercio, il quale sa benissimo trovare, guidato dai suoi interessi, le linee che più gli convengono, abbandonò quasi intieramente l'altra linea, e passato il ponte pensile a Serravalle, si mise a percorrere la nuova strada.

Quando si aprono le vie commerciali senza badare che il commercio abbisogna delle vie che gli sono meno costose, non si fa che commettere un errore economico, ed è necessità tardi o tosto di emendarlo a proprie spese.

Altri argomenti che confermano la mia opinione li potrebbe addurre il ministro delle finanze, il quale potrebbe dire che la dogana di San Martino Siccomario è una delle più importanti dello Stato, specialmente pel commercio d'esportazione. E del resto potrei anche soggiungere che ne abbiamo una prova fino nella vecchia nostra legislazione perchè il regolamento del 1817 ha classificato tra le strade reali quella che si dirige a Piacenza.

Ciò detto sulle osservazioni generali fatte dal signor ministro circa l'importanza della linea, mi riassumo e dico che la linea da Genova a Pavia per Tortona e Voghera non è solamente un atto di giustizia verso alcune provincie dello Stato, ma soddisfa ad un grande interesse pubblico.

Ora mi permetta la Camera che io le esponga le mie opinioni più specialmente sul progetto di legge presentato dal Ministero e sopra alcune sue disposizioni.

Esprimendo le mie opinioni io non voglio rifare la storia delle pratiche che seguirono rispetto a questa desideratissima strada, e tanto meno voglio fare la critica e discendere a recriminazioni contro il Governo nei suoi atti. Mi parrebbe un momento assai poco propizio. Quando si è vicini ad ottenere quello che si brama, si dimentica facilmente ciò che si è sofferto pel passato. Solamente osserverò alla Camera che questa strada ha la disgrazia singolarissima di essere stata in ritardo appunto per tutti quei pregi e quegli accidenti che fanno eseguire facilmente e prontamente tutte le altre. Questa strada è di facile esecuzione; come impresa industriale essa è senza dubbio molto fruttifera; durante le lunghe pratiche per mandarla ad effetto il credito è migliorato. Ebbene queste tre cause hanno fatto sì che questa strada è rimasta inaspettatamente in ritardo.

Infatti si sperava, nelle prime trattative che ebbero luogo

due anni or sono, di ottenere dal Governo l'assicurazione del 4 1/2 per cento; gli atti precedenti del Governo lo facevano credere, e le deliberazioni dei Consigli provinciali e divisionali furono in questo senso...

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Io aveva aderito.

DEPRETIS. Ed il ministro aveva aderito, ma le condizioni del credito si sono migliorate, ed il ministro, volendo profittarne nell'interesse delle finanze, disse che in tali condizioni egli non poteva più garantire il 4 1/2 per cento; che voleva invece che la garanzia dello Stato venisse dopo la garanzia che dovevano prestare prima le provincie.

Quando le provincie si disponevano a dare questa garanzia, il credito pubblico era talmente migliorato che il Governo non credeva più conveniente di autorizzare nemmeno le provincie a garantire un *minimum* d'interesse all'impresa; vi erano compagnie che si esibivano ad assumerla senza garanzia nessuna. Vi ha di più. Tosto che furono costituite compagnie disposte ad eseguire tutta la linea, il credito era ancora migliorato di tanto che, non solo si volle eseguire la linea che mette la strada ferrata dello Stato in comunicazione col Piacentino, ma si volle aggiungere ancora il tronco fino ad Acqui (*Ilarità*), dimodochè, migliorandosi sempre le condizioni di questa strada e sempre crescendo la concorrenza e migliorando le condizioni dell'impresa, siamo infine venuti al risultato attuale di un progetto che comprende tre linee invece di una sola, coll'aggiunta di un grande stabilimento di bagni.

E poichè ho toccato questo primitivo progetto, quello di un ramo solo tendente a Frugarolo, se non altro, per far atto di grata ricordanza e di ossequio verso i Consigli provinciali e divisionali che l'hanno tanto caldamente propugnato, la Camera mi permetterà di tesserne almeno l'elogio funebre. (*Ilarità*)

La linea da Tortona a Frugarolo presentava il vantaggio di essere facile, e sommamente economica. Essa è lunga molti chilometri meno delle linee progettate dal Ministero.

Erano 56 chilometri soli da Frugarolo a Stradella, che si trattava di costruire: ora ve n'ha da costruire forse ottanta, e col maggior prolungamento della linea di Acqui, una linea di lunghezza sempre crescente. Non dirò le lunghezze precise perchè, credo, non valga la pena, ma la Camera mi farà grazia di ciò...

MANTELLI. È il più importante.

DEPRETIS. Sono 56 chilometri da Frugarolo a Stradella, da Frugarolo ad Acqui sono 28, in tutto 86, salvo le frazioni.

Attualmente la lunghezza di tutte le linee progettate giunse a centododici circa. Ci sono 25 grossi chilometri di più nel complesso, ma io limito le mie osservazioni al solo tronco da Tortona a Frugarolo, esclusa la linea di Acqui, esclusi i tronchi conmi. Per lo scopo cui mira il mio ragionamento, questo esame mi basta.

Questa linea adunque aveva il vantaggio di essere poco costosa, perchè breve per la parte da costruire, e perchè percorreva un terreno assai facile e piano; ma aveva lo svantaggio di prolungare di alcuni pochi chilometri le comunicazioni tra Tortona ed Alessandria, e di alcuni chilometri di più le comunicazioni tra Tortona e Novi.

Da Tortona ad Alessandria passando per Frugarolo vi sono 26 chilometri; ve ne sarebbero 22 col progetto ministeriale: da Tortona a Novi, per Frugarolo, vi sarebbero chilometri 27 e 17 soli andando direttamente.

Considerato questo tronco che è quello che fu proposto

primitivamente, vi sarebbero 34 o 35 chilometri di strada da costrurre secondo il piano ministeriale invece di 14 o 15 che si proponevano nel progetto primitivo. Ripeto che io metto in disparte il tronco comune da Tortona a Stradella, e limito i confronti al tronco da Tortona a Frugarolo.

Vi era dunque il vantaggio in questo primo progetto di Frugarolo di avere un'unica linea che serviva alle due diverse provenienze, e che si ottenne con una minore spesa di due milioni e mezzo valutata magramente.

Dunque facilità dell'esecuzione, minor costo e concentrazione sulla stessa linea di tutte le comunicazioni, e quindi un solo esercizio di gran lunga meno costoso.

La linea aveva l'inconveniente di essere più lunga, ma costava due milioni e mezzo di meno; prego la Camera di notarlo.

Quando questa discussione venne in campo, come io vedeva così severamente giudicato il progetto di Frugarolo, il quale, economicamente parlando, io credeva buono, mi sono messo nuovamente a considerarlo. Io mi feci un'ipotesi che non credo la migliore che potesse idearsi pel progetto, quella cioè di un movimento di merci sulle ferrovie dello Stato molto maggiore di quello che vi è attualmente, e le divisi in proporzioni tali che la maggior parte cadesse sulla strada che viene da Genova, la minore su quella che viene da Torino. Ho supposto che sulla strada da Novi a Tortona concorressero 75,000 tonnellate di merci all'anno. Le statistiche ci danno da 55,000 tonnellate di merci importate, esportate, od in transito tra Genova e Lombardia ed i ducati; è certo però che coll'aprirsi di nuove ferrovie questo quantitativo crescerà di molto. Ho calcolato d'altra parte il movimento delle merci provenienti da Alessandria e dirette a Tortona nel quantitativo di 25,000 tonnellate, ed ho fatto il conto della perdita a cui andrebbero soggette tutte queste merci, dovendo transitare sulla strada ferrata secondo il progetto di Frugarolo.

Le merci che provengono da Novi percorrono 10 chilometri in più, quelle da Alessandria soli 4.

Ora, calcolando la media del costo del trasporto delle merci sulla ferrovia a 15 centesimi la tonnellata-chilometro, la perdita sarebbe in complesso di 127,500 lire; ma abbiamo altri vantaggi da contrapporre. Lo Stato gode di una parte di questo transito, esso potrebbe quindi diminuire le tariffe di questi trasporti perchè, dovendo col nuovo progetto perdere tutto questo transito di 100,000 tonnellate da una parte ad Alessandria, dall'altra a Novi, quando invece lo conservi intiero sopra la sua strada unica, e percorsa da movimento grandissimo, e che in ragione della sua entità gli viene a costare sempre meno, lo Stato, dico, lo può fare con facilità sulla sua linea; si può dunque fare una diminuzione sulle tariffe. La stessa facilitazione poteva fare certamente la compagnia che avesse costruita la strada di Frugarolo perchè risparmiava i tronchi della biforcazione col risparmio di due milioni e mezzo almeno, e quindi di un interesse annuo di 125,000 lire senza contare le minori spese di esercizio.

Supposto che tanto lo Stato come la compagnia potessero eseguire i trasporti limitatamente ai tronchi tra Alessandria e Novi con un terzo di ribasso sulla tariffa, e quindi a 10 centesimi (che è, se ben ricordo, il prezzo dei trasporti sopra alcune strade per le merci in transito, ed anzi sono delle linee ove il prezzo per alcune mercanzie è molto minore) tassa che lascia ancora un guadagno considerevole allo Stato, perchè la spesa dei trasporti non passa di molto i sei centesimi; calcolando, dico, questa riduzione, che non mi pare niente affatto fuori dell'ordinario, si avrebbe ancora un guadagno di 153,780 lire.

È vero che questo guadagno non sussiste per la linea di Genova in particolare perchè avvi maggior lunghezza di via, e maggior quantità di merci; ma sussiste pienamente, e con profitto molto considerevole per le provenienze di Alessandria; il che dimostra che con nessuna ragione si combatte il progetto di Frugarolo nell'interesse di quelle provenienze, e che il progetto stesso non era punto irragionevole, come si è voluto far credere.

La stessa argomentazione potrebbe ripetersi pei viaggiatori; ma fu già osservato dall'onorevole relatore, e, credo, non sarà contestato da alcuno che qualche minuto di più o di meno nel trasporto dei viaggiatori, non è quello che incagli l'andamento di una ferrovia. Io però confesserò schiettamente che, siccome io credo che la spesa dei trasporti delle merci sopra una via ferrata deve tendere necessariamente a proporzionarsi alla pura spesa di costo del trasporto sulla via medesima, non dirò subitamente, ma un po' alla lunga, questo è certo il risultato a cui si perviene; e siccome il costo dei trasporti è ordinariamente proporzionale alla lunghezza della linea, salve poche eccezioni, così trattandosi di una linea importante come questa, non nei rapporti della comunicazione con Alessandria e col Piemonte, ma nei rapporti della comunicazione con Genova e Lombardia, non si può negare che, per assicurare l'avvenire delle nostre relazioni commerciali e della nostra marina mercantile, la linea di Frugarolo non era la più conveniente, e quindi doveva scegliersi la linea più breve, come quella che sola avrebbe soddisfatto ai bisogni ed agli interessi generali.

Egli è per questo motivo che, quantunque io debba riconoscere che in questa linea vi hanno molti paesi che la rendono proficua, come impresa industriale, utile per un dato tempo ai commerci in generale, facile e prontamente eseguibile, e quindi con molta ragione progettata, tuttavia io non ho difficoltà, in vista specialmente dei bisogni del commercio ligure di abbandonarla, ma per ottenere una linea più breve.

Se non che, una volta messo da parte il progetto di Frugarolo, il quale era naturale che piacesse a pochi, perchè, non mettendoci capo direttamente a nessun centro importante, soddisfaceva bensì agli interessi generali dello Stato, ma poco alle esigenze locali, le quali dovevano quasi tutte ribellarvisi contro, mettendo, dico, in disparte questo progetto, io non so capire per qual motivo dobbiamo accostarci adesso ad un secondo progetto, il quale è una transazione non come quella di Frugarolo, ma tuttavia è sempre una transazione. Io veggio la linea da Tortona ed Alessandria che non percorre punto la linea più breve e diretta, ma si torce verso la ferrovia dello Stato, e si unisce ad essa a metà strada all'incirca tra Alessandria e Frugarolo. È una transazione invece di un'altra.

Il signor ministro, per giustificarsi di aver abbandonato i principii, sarà costretto a farmi dei ragionamenti sulla minor spesa del suo progetto e del risparmio di un nuovo ponte sulla Bormida; ma, così facendo, egli non fa altro che valersi di quegli stessi argomenti che egli combatte nel progetto di Frugarolo. Lo stesso deve dirsi per la linea da Tortona a Novi. La linea più breve, la linea da preferirsi ad ogni altra è quella di Serravalle.

E quando si voglia obbedire alle esigenze ed agli interessi del commercio, trattandosi di una linea eminentemente commerciale, io credo che il Governo deve sceglierla preferibilmente ad ogni altra.

Ma ci si dice: non vi è assolutamente spazio a Serravalle; la questione di spazio, io rispondo, è sempre questione di spesa; con una spesa maggiore egli è certo che lo spazio non mancherà neppure a Serravalle.

Un'altra obiezione che si fece si è che vi sia minore sviluppo della linea, e per conseguenza maggiori pendenze, le quali pregiudicheranno l'esercizio della strada ferrata che sarà molto più costoso.

Io ho letto parecchi dei più competenti scrittori di queste materie, i quali sostengono che le pendenze le quali non oltrepassano il 10 per mille, ossia 1 per cento (e qui questa pendenza potrebbe trovarsi per qualche breve tratto della linea, e non su tutta) non portano una spesa maggiore nel prezzo dei trasporti.

Ma qui mi permetta la Camera che io le osservi che sono stato altamente meravigliato vedendo che il signor ministro non ha permesso che si facessero gli studi, dei quali gli fu chiesta l'autorizzazione.

Risulta dalle carte che sono state presentate alla Commissione essere stata più volte chiesta la facoltà di fare questi studi, e questa facoltà non venne dal Ministero concessa.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola.

DEPRETIS. Se così è, il Ministero ha mancato al debito suo, perchè questi studi non erano di carico alcuno allo Stato; il Governo poteva fare una riserva, anzi non manca mai di farla, e col mezzo degli studi si illuminava la questione, si dava un appagamento al pubblico e a quelli che sostengono quest'opinione, e ciò senza alcun detrimento, anzi con evidente vantaggio della cosa pubblica.

L'altra obiezione che si fa, e che è a mio avviso di un certo peso, si è che Novi sia un emporio commerciale e che quindi stabilendosi che la ferrovia metta capo a Novi, si potranno avere tutte le comodità ed agevolezze sia per deposito, sia per magazzini; si potranno ivi distribuire e formare i convogli, e si avranno perfino i sussidi indispensabili di una piazza commerciale, cose tutte che non si potrebbero avere facendo la stazione in altro luogo. Questa ragione, quanto a me, lo dichiaro, non mi ha molto persuaso, perchè se si trattasse di un commercio di non molta entità come quel solo che fa Genova coi ducati, allora capirei come sarebbe necessario di fare uno scalo intermedio onde poter formare i convogli ed avere una specie di deposito per distribuire poi le mercanzie e spedirle secondo i bisogni e le richieste, ma quando dallo scalo di Genova noi vediamo partire per la Lombardia e per i ducati insieme più di 100 tonnellate al giorno di mercanzie, io dico, quando abbiamo questa importanza di spedizioni, i convogli si formeranno in Genova e andranno direttamente alla loro destinazione. Andranno o a Stradella pel Piacentino o a Casteggio e Mezzana Corti per Lombardia, ma non si fermeranno nel punto intermedio di Novi, salvo pochi casi; ma non è questa sicuramente una considerazione preponderante quando si tratta di abbreviare una linea di tanto interesse di 5 o 6 chilometri, i quali dovranno essere un giorno percorsi da un movimento immenso.

Io concludo adunque che non posso mettere in dubbio doversi nell'interesse del commercio ligure preferire ad ogni altra la linea di Serravalle.

Un altro punto sul quale, con grandissimo mio dispiacere, mi sono trovato in dissenso colla Commissione, e specialmente coll'onorevole mio amico Saracco, riguarda la disgiunzione delle linee.

Ci si dice: conviene di unire i progetti per eseguire la maggior rete possibile di ferrovie onde ottenere una società che abbia un'amministrazione che possa essere economica avendo una quantità sufficiente di affari a cui attendere.

L'onorevole signor ministro dei lavori pubblici diceva poi

che non sa capire come alcuni credessero che la ferrovia di Acqui e l'annessione stabilimento di bagni fossero poco meno che un paradiso terrestre, mentre altri credessero che l'impresa fosse di nessunissimo frutto, fosse un deserto. Io porrò al signor ministro l'alternativa come egli la desidera meglio.

Io dico: o la ferrovia da Alessandria ad Acqui è per riuscire precisamente un paradiso terrestre come lo pensano alcuni, ma come io non credo, ed allora non sarà bisogno di unire le due imprese. Esse possono compiersi separatamente.

Queste due imprese non sono di natura omogenee; ora sta bene di unire le imprese quando convergano allo stesso interesse, ma quando hanno interessi distinti, anzi totalmente diversi, quando non mirano allo stesso scopo, io credo che questa unione sia piuttosto pregiudizievole che utile.

Oppure il signor ministro crede che l'impresa della ferrovia e dei bagni d'Acqui non possa riuscire separatamente, perchè poco in sé utile, e in questo caso, perchè, domando io, si vuole legare coll'altra impresa indubbiamente attuabile, prontamente attuabile, della ferrovia al confine piacentino.

Capirei se aveste in pronto un intraprenditore che si incaricasse delle due imprese riunite, ma il ritardare una impresa utilissima, sul dubbio di trovare chi ne eseguisca una più estesa e più complicata, io non so vederlo nè utile, nè ragionevole.

La Commissione dice: si faccia almeno il tentativo. Io per me non approvo che si uniscano imprese diverse, ma pure ci è un qualche motivo a farlo questo tentativo, ma a condizione che nè scapiti nè ritardi l'altra linea, perchè se è vero che l'altra linea sia di interesse generale dello Stato e che questa unione possa ritardare ed anche impedire la costruzione dell'altra linea, veramente io non troverei che fosse questo progetto fondato sulla equità e sulla giustizia.

Ci vuol poco criterio per capire che i bagni d'Acqui sono di tanta importanza che meritano che si fondi uno stabilimento il quale se riesce proporzionato all'abbondanza ed all'efficacia ed alla rinomanza di quelle acque, sarà un vero servizio reso non solo alla provincia d'Acqui, ma altresì al paese.

Persuaso di ciò, io vedrei molto volentieri che il Governo aiutasse con tutti i mezzi che sono a sua disposizione questa impresa; ma non la vorrei vedere vincolata ad altra utile e necessaria assai più di questa; non vorrei che questo vincolo, sotto il pretesto di farle riuscire entrambe, ne arrestasse una, o lasciasse dubbio del quando possono compiersi insieme. Questo progetto, lo ripeto, non è nè giusto, nè utile, nè ragionevole.

In fondo, tutto il ragionamento di chi vuole riunire le due imprese sta in ciò che la ferrovia di Piacenza, essendo più utile e più sicura, essa farà più facile il compimento della linea d'Acqui, che pure essendo d'interesse pubblico merita di essere promossa, in quanto che isolata potrebbe farsi, è vero, ma non così facilmente.

Io rispondo che quando un'impresa presenta un certo beneficio si trovano le azioni necessarie al suo compimento; ma se si complicano le condizioni di una impresa è per ciò solo più difficile l'esecuzione.

La concessione della ferrovia di Piacenza se sarà accordata isolatamente, la compagnia che l'assumerà farà condizioni migliori; lo Stato otterrà che la durata del privilegio, invece di 90, sarà ridotto ad 80, od anche a 60 anni.

Così dicasi delle altre condizioni del contratto; lo Stato dunque otterrà dall'impresa isolata quei vantaggi di cui l'impresa è suscettibile, e la vedrà compita. Nulla osta poi che

d'altra parte conceda direttamente all'impresa meno facile tutti i favori e le facilitazioni che possono portarla a felice risultato.

Dico di più: la formazione di una società che possa disporre di un capitale di otto o dieci milioni è impresa che non è molto difficile. Nel nostro paese sono abbastanza conosciute le imprese di ferrovie, in quanto che molte strade ferrate si sono già compiute; quindi io credo che quando il Governo stabilisse un apposito e separato progetto, non gli mancherebbero per certo le compagnie. Io ho parlato, non è molto, con capitalisti, fra i quali con alcuni di quelli che hanno presentato uno dei progetti comunicati alla Commissione, e dichiararono che sarebbero stati ben contenti di fare eseguire immediatamente quell'impresa. È poi del resto assai più facile trovare una società che abbia bisogno di otto milioni soltanto che non una società che abbia bisogno di sedici milioni. Niun dubbio che uno stabilimento balneario sia utilissimo al paese; ma nel caso attuale questo è difficile, e troverà meno facilmente chi l'assuma, perché vi ha molto di ignoto nell'impresa, il che fa sì che sia minore la fiducia nel buon esito della medesima; sia dunque perché si accresce la mole dell'impresa, sia perché la natura stessa dell'impresa non è tale che facilmente possa riunire i capitalisti, egli è evidente che per doppia causa si viene, per lo meno, a pregiudicare la pronta effettuazione dell'opera che più importa di mandare a compimento.

Io quindi credo che bisogna separare assolutamente le due diverse imprese. Quando non si creda di adottare questo espediente, io dico che, quanto meno, si deve fissare il termine il più ristretto.

Si faccia questo esperimento, si veda se si può comporre questa compagnia, ma sia fatto entro brevissimo tempo. Il voler protrarre ancora l'esecuzione della ferrovia di Piacenza, volendola unita all'impresa d'Acqui, è un voler danneggiare i più vitali interessi del paese, senza nessun fondamento di ragione.

Il signor ministro diceva che ci vuol tempo onde restituire i progetti presentati, modificarli, esaminarli di nuovo; ma io prego il signor ministro ad osservare che il suo capitolato (e noti che io non disapprovo la minutezza con cui fu fatto, anzi l'approvo) provvede a tutti i bisogni, e a tutti i casi; quindi se un capitalista, o un intraprenditore, o una società la cui solidarietà pecuniaria non sia contestata, offre al Governo la necessaria garanzia, non è punto necessario che ci siano né piani in pronto per accordare l'impresa, né altro; la società penserà ad eseguire il capitolato, a prestare in tempo la cauzione prescritta, a presentare piani e ad ottenerne l'approvazione dal Governo, insomma a soddisfare tutti gli obblighi assunti. È un concorso che si apre; chi fa migliore la condizione prevista nel capitolato, presta le garanzie prescritte, e assume l'impresa. Io credo che non vi è nessun bisogno di tempo; questi preliminari dell'onorevole ministro non farebbero altro che mandare l'opera per le lunghe. Le società e gli speculatori sono abbastanza accorti per vedere se l'impresa è utile. Esse non tarderanno, se hanno volontà di mettersi nell'impresa, a presentare le loro offerte al Governo. Non occorre tempo per fare studi. Abbiamo quattro progetti già fatti; l'impresa è studiata quanto basta.

Che se poi, all'impresa complessiva non vi sono concorrenti, è segno che non è tale da potersi assumere così facilmente; e in questo caso bisogna che lo Stato aiuti direttamente con quei provvedimenti che saranno acconci la ferrovia d'Acqui e l'impresa dei bagni. E ciò che, a mio avviso, dovrebbe fare senza metter tempo in mezzo.

Io termino osservando che se il tempo è moneta, in nessun caso più che in questo si può dire che la perdita di tempo è una vera ingiustizia. (Bene!)

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Risponderò brevemente alle osservazioni dell'onorevole preopinante, spiegando meglio ciò che forse non ho espresso abbastanza chiaramente a proposito di quella che egli chiama via di mezzo colla quale io vorrei conciliare i vari interessi nella congiunzione delle nostre ferrovie con quelle della Lombardia, accennando che questa si potrebbe fare in un punto tra Novara e Vigevano, forse la mia espressione non fu del tutto esatta; io ho inteso dire che il Governo non trovando conveniente nell'interesse dello Stato che si stabilisse la comunicazione della nostra strada ferrata al di qua del Ticino presso Gravellona, si trovò nella necessità di rifiutare questo punto, e di lasciare poi al Governo estero con cui avevasi a trattare per questa congiunzione, che non può essere fissata da noi soli, una certa latitudine nello scegliere il punto in questione. Io ho indicati i motivi per cui parve al Ministero assolutamente svantaggiosa la congiunzione a Pavia, anche sotto il rapporto strategico, giacché quantunque sia vero quanto dice il deputato Depretis, nulla esservi di più facile che distruggere un tronco di strada ferrata e impedire la comunicazione, ciò può dirsi solo per il tronco di strada ferrata che è sul nostro territorio; mentre non sarà mai possibile a noi di vietare che fatta la congiunzione presso il Gravellone i nostri vicini conservino il loro tronco di ferrovia che conduce immediatamente nel nostro territorio.

Rifiutando adunque questo punto e cercandone un altro in cui potessimo convenire, a termini dell'articolo 13 del trattato di commercio, ho detto che si poteva scegliere un sito qualunque fra Vigevano e Novara, con che non ho già inteso di escludere l'immediata direzione da Novara a Milano; anzi una delle nostre offerte si fu appunto la congiunzione a Novara, ed abbiamo detto di più che trovandosi nella direzione di Novara un ponte sul Ticino di una larghezza grandissima si sarebbe potuto concertare nel reciproco interesse che questo ponte, come si praticò per quello della Sesia, presso Vercelli si adattasse ad uso della strada ferrata conservandone una parte alla strada ordinaria.

Ciò adunque dimostra che siamo ben lontani dal rifiutare sia quel ponte, sia quello di Vigevano, od uno intermedio, il quale potesse offrire opportunità, se si andasse, per esempio, a Cassolnuovo, di divergere in due rami, uno che mettesse a Novara l'altro che accennasse a Vigevano, e così promuovere col maggior vantaggio possibile le grandi comunicazioni del Piemonte e della Francia non che quelle del commercio di Genova colla Lombardia per la via più breve e più diretta.

Quanto poi all'altra considerazione sulla convenienza della congiunzione a Pavia, io ripeterò che per relevantissime considerazioni politiche e per la spesa enorme che essa richiederebbe non sarebbe né utile né opportuno di procurarla quando già ne avremo una convenientissima.

Rispetto a ciò che fu detto della deviazione di Serravalle farò notare primieramente gli inconvenienti che presentano le linee che obbligano a maggiori pendenze.

Il deputato Depretis dice che sulla linea di Serravalle queste non avrebbero passato il 10 per cento.

Questo è già gravissimo per la spesa, perché la trazione ordinaria sopra un piano orizzontale corrisponde al cinque per mille. Quindi se la pendenza è del 10 per mille, la forza di trazione diventa il 15 per mille, cioè tripla.

D'altronde vi è un'altra considerazione a fare. Il deputato Depretis suppone che tutti i convogli di merci che partiranno

da Genova vadano direttamente ai ducati ed all'Italia centrale. Ma io gli farò presente che ciò non sarà, mentre tornerà assai più vantaggioso al commercio di Genova di avere dei siti o magazzini di deposito nei punti di deviazione dalla ferrovia dello Stato onde raccogliervi le merci tratte da Genova per avviarle poi secondo le richieste alle rispettive destinazioni. A questo ufficio di deposito si presta mirabilmente la città di Novi ove potranno arrestarsi molte merci provenienti da Genova le quali dovranno poi avviarsi verso i ducati o l'Italia centrale, verso la Svizzera per la via di Arona, verso il Piemonte o verso la Lombardia. Ma più comodo ed opportuno ancora riuscirà al commercio di Genova lo avere in un punto di deviazione dalla linea dello Stato una piazza sufficiente commerciale che offra facilità di deposito e di smercio.

Per tale oggetto la città di Alessandria pensò di fare un emporio, per ricoverarvi quelle merci che venendo da Genova non saranno per continuare verso la Lombardia o la Svizzera, o verso i ducati, ma avranno opportunità e necessità di depositi grandi dai quali, a seconda delle commissioni avute dal commercio, si potranno avviare o verso una linea o verso un'altra.

Questi sono i motivi essenzialissimi pei quali il Ministero ha creduto che l'allungamento di cinque chilometri fosse largamente compensato da tutti questi vantaggi. Non sta poi che siasi impedito di fare gli studi, e se la Commissione mi avesse interrogato, io le avrei fatto vedere che si è scritto a questa società perchè non si impegnasse in proposizioni che fossero meno gradite al Governo; si sono esposti i motivi pei quali il Governo dava la preferenza alla strada che derivasse da Novi, anzichè da Serravalle, ma con ciò non le si è per nulla impedito di fare gli studi.

Leggerò a questo proposito un brano della lettera scritta sin dal 16 agosto 1853 al signor Traversi, che fu il primo a fare dimanda per questi studi, donde si vedrà che noi consentivamo appunto anche per Serravalle.

« Dacchè la S. V., informata che vennero prodotti a questo Ministero e trovansi in corso vari progetti di strade ferrate che partendo dalla ferrovia di Genova farebbero capo al confine piacentino, pur crede insistere nella sua domanda di essere autorizzata a studiare un nuovo progetto di strade che dalle stazioni di Alessandria, di Novi o di Serravalle percorra la linea da Tortona, Castelnovo, Voghera, Casteggio, Broni e Stradella, sino al confine del ducato di Parma, il sottoscritto non ha difficoltà di aderire a tale sua istanza, ecc. »

Vede adunque la Camera che è stata concessa la facoltà di studiare la deviazione o da Alessandria, o da qualunque altro punto, compreso Serravalle.

Se poi la società, sentendo che antecedentemente erano stati presentati al Governo altri progetti che partendo dalla ferrovia di Genova nel punto di Novi erano stati accolti e sottoposti ad esame, ha creduto di desistere dal fare questi studi, non se ne può concludere che il Ministero abbia impedito di farli.

Quanto all'unione delle due imprese, io non posso che nuovamente ripetere che noi miriamo all'interesse generale di tutto il paese, che crediamo che la condizione della provincia d'Acqui meriti particolare considerazione tanto per sè come anche nell'interesse diretto delle finanze proprietarie degli stabilimenti balneari, i quali si avvierebbero ad un prospero avvenire quando si eseguisse questa linea, ma non possiamo lusingarci che tutti questi vantaggi bastino da soli a promuovere la costituzione di una società che si assuma isolatamente questa strada. Questa strada isolata sa-

rebbe troppo breve per sostenere da sè le spese di amministrazione e della gestione dell'esercizio, ed ecco il perchè noi abbiamo diviso di combinarsi colle altre ferrovie, onde formare così uno sviluppo di linee di oltre 110 chilometri, quell'estensione appunto la quale è provato dall'esperienza che può dare un abbastanza economico esercizio, oltretutto una sola amministrazione di più linee riunite insieme costa assai meno di quello che importerebbero varie amministrazioni distinte.

Ora, se si bada all'interesse generale delle provincie, non disgiunto dall'utile immediato e diretto dell'erario, si avrà evidentemente ragione di desiderare che le due imprese si uniscano; che se verrà il caso che sia affatto impossibile il combinare questa unione, il Governo ha aderito in principio a separarle, ma desidera che gli sia concesso tempo sufficiente per assicurarsi che proseguendo la miglioramento delle condizioni finanziarie del paese si possa più facilmente ottenere questa combinazione.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Saracco.

SARACCO. Ancor io potrei fare l'elogio funebre di parecchie deliberazioni di vari Consigli provinciali; ma siccome dall'altezza a cui giunse questa discussione, io dovrò scendere molto basso, e venire sino ai fanghi d'Acqui, io domanderò se non sia per avventura venuto il momento di chiudere la discussione generale (Sì / sì!), pregando la Camera a volerli riservare la parola all'articolo 4.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole deputato Pernati.

PERNATI. Dirò pochissime parole. Io aveva chiesta la parola quando il signor ministro dei lavori pubblici aveva annunciato il suo programma circa le comunicazioni colla Lombardia...

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Non mi pare che questo sia il luogo di fare tale questione.

PERNATI. Ci sono due progetti, l'uno di comunicare a Pavia, l'altro di comunicare tra Mortara e Vigevano...

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Questo si discuterà poi a suo luogo.

PERNATI. Domando perdono, la sua interruzione sarà più lunga delle parole che voglio dire, e che non troverebbero posto dopo chiusa la discussione generale in quella degli articoli.

Il signor ministro aveva detto da prima di prescegliere il punto di Vigevano od un punto tra Vigevano e Novara. Ma siccome poi ha dichiarato che non intende pregiudicare la questione tra il passaggio a Novara od a Vigevano ed ha anzi accennato i notevoli vantaggi del primo, io rinuncio alla parola riservandomi quando venga tale questione alla Camera di fare le mie osservazioni, e domanderò io pure coll'onorevole deputato Depretis che mi lasci sperare per Novara come esso spera per il passaggio di Pavia.

Voci. Ai voti! ai voti!

SINEO. Domando la parola.

Non mi opporrò alla chiusura della discussione; solo chiederò una spiegazione acciocchè non mi si opponga poi la questione pregiudiziale.

Io chiedo se la questione relativa alla diversione che viene proposta in favore di molti comuni della provincia di Tortona resti intatta. (Sì! sì!)

PRESIDENTE. Restano intatte tutte le questioni.

SINEO. Io mi riservo la facoltà di discutere questa questione.

IMPERIALI. Questo emendamento io intendevo di produrlo alla discussione del primo articolo.

PRESIDENTE. Così è meglio. Interrogo la Camera se voglia chiudere la discussione generale.

(La Camera passa alla discussione degli articoli.)

CORRENTI, relatore. Domando la parola solamente per dare uno schiarimento.

Siccome nella relazione si è detto che in alcuni commissari aveva fatto grave senso il vedere come il signor ministro dei lavori pubblici avesse disdetto ad una società il permesso di fare nuovi studi sulla linea di Serravalle, circostanza che fu testè ricordata dal mio onorevole amico Depretis, e messa in dubbio dal signor ministro, io prego la Camera di concedere che le dia lettura di un dispaccio scritto dal signor ministro su questo proposito.

Ricordate alcune note anteriori, e toccate le condizioni del programma ministeriale, questo dispaccio dice:

« Da siffatte condizioni non potendo questo Ministero dipartirsi menomamente dopo che il mentovato progetto, portato a maturità d'esame, venne presentato alle Camere col relativo programma, trovasi il sottoscritto, suo malgrado, costretto a dichiarare assolutamente inammissibile la domanda di nuovi studi inconciliabili colle adottate disposizioni. »

Ho voluto dare queste spiegazioni perchè la Camera veda che la Commissione non ha arrischiato un appunto senza avere consultato documenti credibili.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io faccio presente all'onorevole preopinante che la concessione degli studi è stata domandata molto tempo prima. La risposta di cui si è data lettura l'ho fatta quando io aveva già presentato il programma, giacchè era troppo tardi, come era tardiva la domanda fatta dopo che si è presentata la legge, poichè, aderendo ad ogni richiesta che si va inoltrando successivamente, è evidente che non si verrà mai ad una conclusione.

PRESIDENTE. « Art. 1. È autorizzata la costruzione delle seguenti linee di strade ferrate da comprendersi insieme al loro esercizio in una sola concessione:

a) Linea da Alessandria per Tortona e Voghera a Stradella con diramazione da Tortona a Novi;

« b) Linea da Alessandria ad Acqui. »

La parola spetta al deputato Imperiali.

IMPERIALI. Io vorrei proporre al secondo alinea di quest'articolo la seguente agguinzione.

Dopo le parole: « Linea da Alessandria per Tortona e Voghera a Stradella con diramazione da Tortona a Novi, » io aggiungerei il seguente articolo:

« Ed invece del tronco da Tortona ad Alessandria mettendo capo al ponte della Bormida è fatta facoltà al Governo di sostituire in questa concessione un tronco che da Voghera passando per Castelnuovo e Sale metta capo alla ferrovia dello Stato presso il ponte della Bormida suddetto. »

Lascierei questa facoltà al Governo, perchè, ove vi fosse una compagnia la quale preferisse di fare questo tronco da me indicato invece di quello proposto nell'alinea suddetto, non vi fosse difficoltà alcuna a che potesse ciò effettuarsi; e c'è io lo credo possibile, poichè col tronco da me accennato si raccoglierebbe un maggior numero di abitanti di quello che non riesce colla linea dal Governo proposta.

Vorrei dunque che si lasciasse al Governo la facoltà di poter decidere quale dei due tronchi sià più conveniente di adottare.

Il tronco del quale io parlo, lo ripeto, avvicina molti paesi, la popolazione dei quali ammonta a circa 54,000 abitanti; secondo tutti i calcoli che si sogliono fare pel movimento della strada ferrata, si calcolano sempre tre viaggi all'anno

per ciascun abitante, coll'utile per la strada di tre lire a testa annualmente; dietro questo calcolo adunque si verrebbe a dare un utile a quel tronco di 162,000 lire all'anno, il quale, calcolato unitamente all'utile pel movimento delle merci di 28,000 lire circa, si verrebbe a formare la complessiva somma di 200,000 lire, ciò che porterebbe un capitale di circa quattro milioni.

Ho detto da principio che la linea di strada principale che da Novi passando per Tortona porterebbe a Voghera e Stradella non verrebbe a soffrire alcuna alterazione; la differenza consisterebbe solo in ciò che invece di tenere una linea retta che dal ponte sulla Bormida passando per un tratto di terreno quasi disabitato vada a congiungersi alla strada principale di Genova a Tortona, si potrebbe adottare un tronco di strada ferrata poco più lungo, ma che avrebbe il vantaggio di raccogliere la popolazione di diversi paesi che in complesso darebbero la somma di 54,000 abitanti. Se la compagnia concessionaria dovrà per il maggior numero di chilometri spendere un capitale di 400,000 lire in più, questa spesa maggiore troverebbe il compenso nel maggior movimento della strada, e perciò un maggior introito.

Un'ultima osservazione io sottopongo alla Camera, ed è che se noi vogliamo avere una compagnia che si assuma la impresa della strada d'Acqui e dello stabilimento balneario, noi dobbiamo cercare di fare delle agevolazioni e fra le altre di darle una maggior quantità di paesi affinchè ne possa ritrarre un maggior prodotto.

Queste sono le considerazioni che sottopongo alla Camera.

PRESIDENTE. Domando se sia appoggiata la proposta del deputato Imperiali.

(È appoggiata.)

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. La Commissione ha osservato che io nella relazione non era entrato a ragionare di questa linea che propone l'onorevole deputato Imperiali; ma io non ne ho parlato, perchè realmente non si è fatta mai parola di questa linea prima che io presentassi alla Camera il progetto che si sta ora discutendo. Disse il preopinante che io avrei dovuto mandare anche questo progetto alla Commissione.

Io ho ciò fatto non una, ma due volte, richiestovi dalle istanze dei Consigli municipali, accompagnando la trasmissione delle relative deliberazioni colle mie osservazioni non favorevoli alla divisione delle linee.

Non è che nel caso attuale la divisione si debba respingere come assurda o come assolutamente sconveniente, poichè sotto un certo aspetto essa si presenta vantaggiosa, ma non credo che i vantaggi sieno tali da dovere per essa affrontare tutte le conseguenze che ne potranno derivare. La più grave di queste si risolverebbe a danno della città di Tortona e del suo territorio. Siccome secondo la nuova linea da Alessandria, passato il ponte della Bormida, si andrebbe per Castelceriolo, Lobbi, Piovera, Sale, Castelnuovo, Pontecurone, e l'altra linea partendo, come sarebbe proposto, da Novi passerebbe a Tortona per far capo a Pontecurone, è evidente che la città di Tortona verrebbe a trovarsi in condizione tale che le sue frequenti comunicazioni con Alessandria non potrebbero farsi che con un lungo e vizioso giro.

Le città di Tortona e di Alessandria hanno reciproche ed importanti relazioni, e non pare opportuno privarle di una diretta e pronta comunicazione per soddisfare alcuni pochi paesi, di qualche entità certamente, ma che possono sempre senza notevole disturbo nelle loro relazioni con altri centri valersi della ferrovia.

È bensì vero, come si è detto, che prima di giungere a

Tortona non s'incontrano frequenti comuni, e che il paese non ha una molto fitta popolazione, ma vuolsi notare che le popolazioni delle montagne e delle valli vicine vengono a far capo a Tortona ed hanno frequenti relazioni con Alessandria; e se ad esse togliessi la possibilità di andare ad Alessandria con una ferrovia diretta, e si obbligano di andare a Novi per recarsi a quella città, loro si reca un evidente pregiudizio di tempo e di denaro. Nei calcoli che sono stati fatti per propugnare la nuova linea per Piovera e Sale è stato detto che vi è una popolazione di 50 e più mila anime, la quale ne profitterebbe. Non vi ha dubbio essere vantaggiosissimo che le strade ferrate tocchino il numero maggiore di centri di popolazione che è possibile; ma non bisogna poi spingere questo principio sino a credere che quei centri che non si toccano quando sono abbastanza vicini si abbiano ad escludere dal calcolo del movimento della ferrovia. È certo che adottando la linea propugnata dal deputato Imperiali si può toccare Piovera, Sale e Castelnuovo; ma intanto è da porsi mente che in una linea di grande commercio quale è questa, non si può pretendere che sia costruita una stazione presso ognuno di questi centri; bisognerà quindi necessariamente che gli abitanti si trasportino da un luogo all'altro per profittare della ferrovia. Quanto a Castelnuovo, che è veramente il comune più importante non essendo distante da Pontecurone che due chilometri e mezzo, non si può dire abbandonato; questo abbandono è reale quando si porta la ferrovia da una plaga ad un'altra molto distante, ma quando un centro di popolazione è a due o tre chilometri dalla medesima, specialmente poi quando si tratta di popolazioni agricole, mi pare che non si possa dare grande importanza a tale distanza.

Si parla dei mercati che si tengono a Castelnuovo, per frequentare i quali gli abitanti si profitterebbero della ferrovia; ma quelli che vengono da cinque, sei, sette chilometri di distanza, in paesi come questo di un'agricoltura molto ricca, coi mezzi ordinari, a Castelnuovo, possono facilmente continuare cogli stessi mezzi sino a Pontecurone.

Non bisogna dunque partire dal principio che non toccando Sale, Piovera e simili, questi luoghi siano abbandonati; se non l'hanno a contatto, hanno però tanto vicina la strada ferrata che certamente se ne varranno per recarsi a Pontecurone, ove si troveranno in comunicazione con tutto il sistema delle nostre strade ferrate interne ed anche colle internazionali quando le convenzioni cogli Stati vicini saranno concluse.

Per conseguenza io non trovo motivi sufficienti per desistere dal progetto il più ragionevole, di mettere la città di Tortona nella più pronta comunicazione colla città di Alessandria, secondo la linea proposta dal Ministero.

PRESIDENTE. Il deputato Sineo ha la parola.

SINEO. Io desiderava appunto di sentire le ragioni per cui il signor ministro dei lavori pubblici persisteva a proporre la linea di Tortona invece di quella di Castelnuovo Scrivia. Ora che ho sentiti i suoi motivi, mi sembrano assai prevalenti quelli che si possono addurre per la linea di Castelnuovo.

L'unico motivo che ho sentito, e sul quale sembra avere fondata il signor ministro la sua risoluzione, si è quello di lasciar libera ed immediata la comunicazione di Tortona con Alessandria. Ma questo motivo non mi sembra bastevole. Tortona merita sicuramente molti riguardi, ma quella città è già grandemente favorita dalla sua condizione di essere capoluogo della provincia. Tortona poi, secondo il progetto del Ministero, sarà sempre sul passaggio della ferrovia da Ge-

nova a Stradella. Ora non mi sembra che vi sia cosa più giusta che distribuire per quanto si può questi vantaggi. Tortona avrà tuttavia una comunicazione con Alessandria per mezzo della strada ferrata di Torino.

L'essere poi capoluogo della provincia è un vantaggio il quale non domanda necessariamente che altri vantaggi si aggiungano in detrimento del rimanente della popolazione della provincia.

Il signor ministro dice che i luoghi posti a settentrione della provincia non si privano affatto del vantaggio della ferrovia portando la linea sopra Tortona.

È vero; ma il vantaggio si rende minore. Alcune popolazioni sentono ora vivamente quale sia la differenza che loro cagiona l'essere anche per pochi chilometri più o meno distanti dalla strada ferrata. Ne abbiamo un esempio in Carignano che è in cattivissimo stato, e scomparirà forse dal numero delle città, unicamente perchè la ferrovia non passa in maggiore vicinanza. Anche gli abitanti di Rivoli sentono quanto sia deteriore la loro condizione dopochè la linea della ferrovia per Susa si allontana da questa città.

Si tratta di vedere se nella stessa condizione saranno pure quei paesi i quali si trovano sulla linea indicata sul piano, che favorirebbe specialmente due capoluoghi di mandamento di molta considerazione, quali sono Sale e Castelnuovo.

La differenza veramente sta tra il favorire questi due comuni ed il capoluogo di provincia.

Il ministro dei lavori pubblici parve voler portare la questione al punto che si dovesse togliere a Tortona i vantaggi di cui essa gode. Non si tratta di togliere niente a questa città, ma solo di darle qualche cosa di meno. La ferrovia si dia a Tortona, e si dia anche a Castelnuovo e Sale, se si può.

Nello stato attuale della questione, se si considerassero solo le ragioni addotte dal signor ministro, non ci sarebbe motivo per non deliberare sin d'ora che sia avvicinata la nuova linea al Tanaro ed al Po, come accennava l'onorevole Imperiali.

Tuttavia l'onorevole proponente si limitò a volere che questa questione sia riservata al ministro, onde qualora gli si presentino patti convenienti, sia in grado di accettarli.

Ridotta a questo punto la questione, non si potrebbe rifiutare tale proposta. Il sistema contrario è dettato da quella tendenza lamentevole che i nostri contemporanei hanno ancora verso la centralizzazione; si vuole centralizzare nella capitale, centralizzare nel capoluogo di divisione e di provincia. Lasciate che i vantaggi siano ripartiti. Vi sono prerogative indivisibili che restano ai soli capoluoghi. Ma quando i vantaggi si possono dividere, perchè non vorrete partirli con eguaglianza fra tutti i cittadini e fra tutti i luoghi che rappresentano il gran numero dei cittadini?

Io credo quindi che, malgrado le ragioni addotte dal signor ministro, debba accogliersi la proposta dell'onorevole Imperiali.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Sineo ha detto che io non ho in appoggio della mia opinione addotto che un solo motivo, quello del danno che si arrecerebbe alla città di Tortona. Io ne ho addotto due motivi: uno è positivo, ed è il succitato; l'altro è negativo, cioè che conducendo la strada ferrata per Pontecurone come abbiamo proposto noi, Castelnuovo di Scrivia che è il centro principale che potrebbe indurre a fare questo cambiamento non ne avrebbe sufficienti vantaggi. Questo si potrebbe tanto più dire se Castelnuovo Scrivia fosse un gran centro di industria e di commercio, ma esso non ha poi altra importanza...

VALERIO. Domando la parola.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici... se non perchè si trova centro di un territorio popolato ed agricolo. Ed ho fatto riflettere che in queste circostanze il toccare immediatamente colla ferrovia queste masse di popolazione non riesce di grande vantaggio, perchè desse dovendo pure muoversi dai rispettivi centri per raggiungere la strada, poco monta per loro di fare alquanto maggiore tragitto.

Egli dice che Tortona, essendo capoluogo di provincia, è abbastanza avvantaggiata da non aver bisogno di altri favori. Ma io lo prego di por mente che, appunto quando una città è capo di una provincia, ha maggior bisogno di comunicazioni pronte, facili ed economiche con quelle altre città con cui ha le relazioni principali. Lo scapito che soffrirebbe Tortona sarebbe di gran lunga maggiore che non sarà quello di Castelnuovo Scrivia e di tutta la popolazione circostante, poichè, in sostanza, questa sarà solamente costretta a percorrere due chilometri o poco più coi mezzi ordinari, e Tortona invece sarebbe obbligata a fare un maggior cammino di venti chilometri sulla ferrovia. Ora la differenza è troppo grave, ed io non posso persuadermi che lo svantaggio che si recherebbe a Tortona sarebbe nell'interesse generale compensato dall'utile che si procurerebbe a Castelnuovo Scrivia.

Quanto al principio del deputato Sineo, che vuole che si distribuiscano i vantaggi equamente a tutti i paesi dello Stato, esso potrà reggere sino ad un certo punto, ma se lo si adottasse alla lettera, non so dove andremmo a finire colle strade di ferro; per contentarli tutti bisognerebbe costruirne una pel servizio di ogni provincia, con tante diramazioni quante sono i centri anche di poca popolazione, ciò che è evidentemente impossibile senz'uopo di altre dimostrazioni; bisogna dunque attenersi alle norme generali, di soddisfare essenzialmente alle più grandi e più vitali comunicazioni, e combinare in modo le linee di ferrovie che giovino anzitutto agli interessi generali del paese, e per quanto fattibile anche al maggior numero di interessi locali; e questo io credo che il Governo abbia ricercato e sia per ottenere colle linee da lui proposte; finalmente egli sostiene che qui non si domanda al Governo di cambiare il progetto, ma solo di lasciare libertà alle società di proporre piuttosto una che l'altra linea. Se non che gli farò osservare che da ciò ne nascerà quel gravissimo inconveniente di cui ho già fatto cenno, che quando si propone un programma positivo in base al quale devono formolarsi le offerte dalle varie società, bisogna proporlo in termini tali che i vari partiti che verranno presentati si possano porre immediatamente a confronto tra loro onde scegliere il più conveniente. Ora, come potrà decidere il Governo quando vengano due società, una a proporre la strada per Tortona, giusta le istanze fatte dalle città di Alessandria e di Tortona, nell'interesse delle rispettive relazioni, l'altra a proporre la strada sollecitata dai comuni di Piovera, Sale e Castelnuovo, su qual base, dico, potrà decidere la preferenza tra loro, se la Camera stessa, investita delle domande di tutti questi municipi, non vuole pronunciare il suo voto, tra i progetti fatti per una direzione e quelli fatti per un'altra? Il Governo non avrà termine sicuro e positivo per decidere.

Io dunque sostengo che in affare di tanto momento per quei paesi bisogna che la Camera si pronuncii positivamente fin d'ora, se trovi più conveniente accettare una piuttosto che l'altra linea, ed in base della sua decisione si stabilirà il programma definitivo.

Però l'onorevole preopinante osservava che, quando si trattò della ferrovia d'Acqui, seguitando il tracciato di detta linea ad Alessandria, si è lasciata facoltà alla società di tenere con-

tinuamente la sinistra della Bormida o di portarlo alla sponda destra; ma questa era una concessione affatto secondaria, che non ledeva in nessun modo l'interesse generale, non mirando che alla convenienza speciale della società, a cui però si imponeva di percorrere la linea della valle della Bormida da Acqui sino ad Alessandria; i punti estremi non sono cambiati, nè si pregiudica menomamente i centri di popolazione serviti dalla ferrovia.

Quindi mi pare che non sussista il paragone che si vorrebbe fare.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Imperiali.

MANTELLI. Domando la parola.

SINEO. Domando la parola.

IMPERIALI. Io credeva di dover incontrare opposizione da tutt'altri che dal Ministero, perchè non ho domandato che venga deciso in questo momento quale dei due tronchi si debba adottare, ma ho detto che sia fatta facoltà al Governo di stabilire un tronco piuttosto che un altro. Dunque il signor ministro potrà calcolare i vantaggi che presenta una linea a preferenza dell'altra; egli potrà vedere se le ragioni da me addotte siano vaevoli o no, esaminare le proposizioni che gli verranno fatte dalle diverse compagnie, e decidere in conseguenza. Se io chieggo che la Camera acconsenta di lasciare la facoltà al Ministero, si è nell'interesse di tutti i paesi che reclamano per poter godere anch'essi del vantaggio di una nuova strada ferrata, che va a costruirsi nella loro vicinanza e nell'interesse generale del progetto in discussione.

Il signor ministro mi dice che da questi paesi, percorrendo due chilometri, gli abitanti possono arrivare alla strada ferrata; ed io credo che per alcuni di essi, che sarebbero avvicinati dal tronco da me proposto, egli si sia sbagliato; Castelceriolo, Piovera e Sale distano da Tortona e dalla strada ferrata più di due chilometri. Ed in questo modo anche gli abitanti di tutti gli altri paesi che sono al di là di questa distanza percorrendo un certo tratto di strada, arriveranno alla ferrovia, ma il vantaggio della strada ferrata è quello di congiungere i paesi ed avere delle stazioni dove si possano concentrare tutti gli abitanti che costeggiano la strada ferrata stessa.

Sale è già uno dei paesi assai popolosi che si incontrerebbe lungo il tronco da me additato, oltre di Castelnuovo, il quale, come dice il signor ministro, non è molto lontano da Pontecurone, ma tutti gli altri avrebbero uno svantaggio se non si facesse il tronco per la parte ove io indicava.

Mi diranno quelli di Tortona che gli abitanti di Tortona per recarsi ad Alessandria dovranno portarsi a Novi, ed io credo che potrebbero scegliere la strada che da Tortona porta a Pontecurone.

In qualunque modo, se gli abitanti di Tortona avrebbero uno svantaggio, essi sono solo 8000 di fronte a 54,000 che verrebbero a godere un vantaggio pel nuovo tronco, e perciò io credo che si dovrebbe dare la preferenza a quelli che sono in maggior numero e che non hanno alcuna strada che li avvicini, mentre i Tortonesi avrebbero già altra strada ferrata, che è quella da Novi, Tortona, Voghera e Stradella; ed essi Tortonesi non soffrirebbero altro svantaggio che quello di allungare di un quarto d'ora il viaggio, cioè di otto chilometri di strada ferrata in vagoni per giungere ad Alessandria.

Trattandosi adunque di un complesso di popolazioni che giunge a 54,000 abitanti, in confronto di 8000, io credo che non possa farsi alcun paragone.

Ma tutto ciò poi è subordinato alla decisione del ministro, il quale vedrà le proposizioni che gli saranno fatte e le rigetterà od accetterà, secondo potrà crederle convenienti o no

all'interesse particolare o generale delle provincie e dello Stato in generale.

Io domando soltanto alla Camera che non si decida per ora quale dei due tronchi si debba adottare.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Farò presente all'onorevole peopinante che egli ha ripetuto sempre l'argomento che sono 54,000 abitanti in confronto di 8000; ma per poter ammettere questo confronto bisogna supporre che la strada ferrata abbia fermate in tutti i luoghi per cui passa; egli infatti ha parlato di Castelceriolo, di Piovera, di Sale e via dicendo: ma vuole egli costruire stazioni in tutti quei siti? Non è possibile il sottomettere un'impresa che mira a fare una grande linea di comunicazione all'obbligo di moltiplicare in questo modo le stazioni; quindi il sostenere che tutti i 54,000 abitanti suddetti approfitterebbero della via ferrata è una vera esagerazione, mentre se ne gioverà a un dipresso lo stesso numero di persone che accorrerà sulla linea proposta dal Governo, la quale non è poi vero che abbandoni ogni centro di popolazione. Abbiamo stabilito, per esempio, una stazione a San Giuliano, che non sarà un gran comune, ma che ha però una popolazione abbastanza numerosa perchè non si debba abbandonare.

Quanto all'idea di lasciare la scelta di queste ferrovie al Governo, io ripeto che non la trovo ammissibile, perchè toglie quella sicurezza di giudizio necessaria, trattandosi di decidere a quale delle società che si presenteranno dovrà farsi la concessione, ed è per questo motivo che io invoco dalla Camera lo scioglimento di questa questione nel senso che alla sua saviezza parrà migliore.

FABINA P. Se io dovessi pensare al mio personale interesse, io dovrei subito applaudire alla proposta dell'onorevole Imperiali, giacchè il biforcamento della strada succederebbe appunto in luogo dove mi trovo possedere stabili di qualche considerazione; per conseguenza, quanto al mio personale interesse dovrei essere, ripeto, a quella proposta favorevole.

Considerando però la cosa sotto l'aspetto della giustizia, mi spiace di dover concludere precisamente in senso opposto. Infatti che cosa si propone adesso? Si propone di lasciare a parte la città più popolosa della provincia, quella alla quale come a capoluogo si dirigono tutte le strade e le comunicazioni della provincia per favorire alcuni comuni sparsi in quella; sebbene si riconosca essere impossibile stabilire dappertutto una stazione senza volere che i convogli si fermino ad ogni istante, il che sarebbe oltremodo dannoso trattandosi d'una strada d'importanza, d'una strada che probabilmente sarà il mezzo di comunicazione colla strada centrale italiana, e quindi di grandissimo passaggio per forestieri. Se noi poi prendiamo i due più grossi centri di popolazione, sui quali si vorrebbe far passare la proposta deviazione, e li mettiamo a confronto di quella della sola Tortona, troviamo ancora che sono inferiori in numero, mentre la popolazione di Tortona oltrepassa i 12,583 abitanti, al quale numero non giungono gli abitanti riuniti di Sale e Castelnuovo.

Ma vi ha di più che, facendo una stazione a Sale, a Castelceriolo, a Piovera, si verrebbe a fermare l'andamento della locomotiva non più a qualche paese di considerazione, ma quasi ad ogni cascina, per così dire, locchè vede la Camera di quale inconveniente sarebbe sopra una via di tanta importanza.

Ma qui non sta ancora il merito della questione. Si vuole che la strada passi per un paese che si dice molto più popolato: ma in qual modo si stabilisce il confronto? Si stabilisce escludendo tutta la popolazione che è sparsa sulla destra della

linea della strada attuale, specialmente tutta la popolazione delle montagne del Tortonese.

Ora, se si calcola questa popolazione omessa, si vedrà che quella che profitta della strada proposta dal Governo non è punto minore di quella che potrebbe profittare della linea proposta dal deputato Imperiali.

Infatti la linea della strada quale è proposta dal Ministero segue precisamente l'andamento di quella che già esisteva e che era stata costruita per uso di quelle popolazioni che a seconda di essa avevano coordinate le secondarie loro comunicazioni, di modo che, scartando questa proposta, si verrebbe immancabilmente a cagionare un danno a quelle popolazioni, le quali non potrebbero in alcun modo comunicare colla strada ferrata.

Ma si dice: se i Tortonesi non possono andare direttamente a Torino, vi andranno passando per Novi, oppure passando per Pontecurone, e allora la maggiore distanza per quei di Tortona sarà piccola. Ma questo non sta, perchè non basta che vengano a Pontecurone, ma bisogna che facciano ancora un lungo giro per giungere ad un punto lungo la strada ora proposta, che sia distante da Alessandria non più di quello che lo è Tortona, dimodochè in un caso e nell'altro il principale nucleo della popolazione ed il convegno di quella che, sboccando dalla montagna e dalle valli circovicine, vi affluisce, dovrà percorrere per recarsi alla capitale 18 chilometri di più di quello che ne percorre attualmente. Questo sarebbe un incomodo grandissimo inflitto a quelle popolazioni.

Aggiungasi che i paesi che col nuovo progetto si vogliono favorire sono paesi di pianura che hanno buone strade provinciali o comunali; a Castelnuovo infatti ed a Sale si hanno strade provinciali in buono stato; quando all'incontro le comunicazioni dei paesi dai quali si vorrebbe allontanare la strada ferrata sono assai deplorabili, perchè sono per la massima parte località di montagna prive di ponti e persino di strade; se ne hanno alcuna, queste sono assai mal tenute, non essendo strade provinciali, ma semplicemente comunali. Vede quindi la Camera che il progetto del Ministero appresterebbe a quelle popolazioni e a tutta la provincia una comunicazione molto più comoda e centrale che non quella proposta dal deputato Imperiali. Osservo, per ultimo, che Piovera, Sale e Castelnuovo verrebbero a fare un guadagno assai rilevante acquistando comunicazioni facilissime che prima non avevano; Tortona invece e tutto lo stradale perderebbero quella facilità di comunicazioni che prima godevano mediante il percorso di una strada postale solcata da velociferi e da altri mezzi di facile trasporto e comunicazione con Torino, per effettuare la quale sarebbe forza che tutta questa popolazione avesse a percorrere costantemente 18 chilometri di più di quel che adesso percorra.

L'onorevole Imperiali replicò: io non faccio una proposizione assoluta, voglio rimettere al Ministero di far quello che stimerà meglio. Io non reputo che questo non sia un buon sistema; le linee delle strade ferrate debbono essere definite; quando queste quistioni sono portate alla Camera, io sono con quel corredo di cognizioni e di fatti per cui la Camera può decidere se convenga piuttosto una linea che un'altra.

Ed io credo indispensabile che le linee vengano definite, mentre se restano nella indecisione non fanno che dar luogo a gare continue fra le popolazioni, le quali tutte tentano di procurare il particolare loro vantaggio, poco curandosi dell'interesse generale dello Stato.

Per conseguenza, giacchè la questione si è fatta, io credo che si debba definire, e spero che la Camera, dietro quanto

ha detto l'onorevole ministro e quanto ho io aggiunto, la risolverà nel senso del progetto del Ministero o della Commissione.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Berti.

BERTI. Io parlo nel senso dell'onorevole Farina.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Mellana.

MELLANA. Io prendo la parola per porre la questione nei suoi veri termini. Mi pare che si facciano paralleli tra l'una e l'altra linea; ma in ciò non sta la proposta del deputato Imperiali. La questione agitata dinanzi alla Camera si riduce nel vedere se dessa voglia assumersi la responsabilità di scegliere l'una o l'altra linea o se voglia lasciare al Ministero la responsabilità della scelta. Io non veggio altra questione.

PRESIDENTE. Scusi, sono due le questioni: l'una è la convenienza delle linee, l'altra è la facoltà da darsi o no al Ministero di fare la scelta.

MELLANA. Ciò che dice l'onorevole signor presidente sarebbe esatto se ci fosse la proposta di una società che si assumesse la costruzione della ferrovia su questa linea; ma tale società non esiste, e perciò si tratta solo se convenga o no dare simile facoltà al Governo, o, in altri termini, se la Camera creda di esimersi dalla responsabilità che deriva dalla scelta addossandola al signor ministro dei lavori pubblici, il quale sappiamo per prova che l'assume ben volentieri e con animo imperterrito.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Domando scusa, questa volta non l'assumo.

PRESIDENTE. Il deputato Berti ha la parola.

BERTI. Due sono le questioni che occorre considerare. La prima consiste nel vedere se si debba lasciare al Governo la facoltà di scegliere a suo piacimento fra le due diramazioni della strada ferrata che sono ora in discussione, la seconda nello esaminare se la direzione del tronco della ferrovia che mette da Voghera ad Alessandria passando per Tortona non sia più conforme agli interessi generali ed ai principii di giustizia, di quello che lo sarebbe il tronco che, abbandonando Tortona, piglierebbe la direzione di Castelnuovo Scrivia, Sale, Piovera e Castelceriolo.

Le ragioni che hanno messo in campo gli onorevoli opposenti per combattere il progetto della Giunta e del Ministero riescono a provare il contrario di ciò che essi sostengono ed a togliere ogni dubbio circa la bontà della proposta ministeriale.

L'onorevole Sineo ha detto che Tortona è già sufficientemente favorita per essere capoluogo di provincia. Ma io domando se sia valevole la ragione che una città, perchè è capoluogo di provincia, debba essere privata delle strade ferrate o di altri mezzi di comunicazione.

Chi non vede che, argomentando in questo modo, si dovrebbero escludere dal partecipare al beneficio delle strade ferrate e Genova e Torino ed Alessandria e tutte le città più considerevoli dello Stato, e preferire ad esse i piccoli paesi e le borgate di nessun movimento.

L'essere capoluogo di una provincia vuol dire appunto essere il centro degli interessi amministrativi e commerciali di tutta la provincia. Ora, non è forse questa una ragione di più perchè la strada ferrata debba far capo in quel centro e non in un altro preso arbitrariamente? Ciò è tanto vero che l'attuale strada ferrata, la quale è tracciata dallo svolgersi spontaneo del commercio, segue a poco presso la direzione stessa della via ferrata quale è descritta nel progetto della Giunta e del Ministero.

Si è ancora messa avanti la ragione della popolazione. Ma io osservo che, se si vuole stare alla popolazione, anche

questa ragione è affatto in favore del sistema della Giunta. Diffatti i punti toccati dalla linea di Castelnuovo Scrivia hanno una popolazione di 21,023 abitanti, senza tener conto dei paesi adiacenti, e fra questi paesi non ve ne sono che due di qualche momento: l'uno è Sale, che ha 5441 abitanti; l'altro è Castelnuovo Scrivia, che ne ha 6729. Ora la sola città di Tortona ha 12,383 abitanti, ed è una città industriale, mentre gli altri paesi sono soltanto agricoli. Ora tutti sanno che le strade ferrate sono specialmente alimentate dai paesi industriali, e non dai paesi agricoli, ed anzi abbiamo veduto che molte delle stazioni che si erano stabilite nei paesi agricoli si sono col tempo abbandonate, appunto perchè non somministravano bastante alimento.

Nel calcolare la popolazione che approfitterebbe della strada di Tortona andarono di molto errati gli onorevoli opposenti, non tenendo nessun conto di quella delle valli del Curone, di Garbagna e delle altre popolazioni che direttamente od indirettamente mettono in queste valli. Se alle cifre da essi date avessero aggiunte queste ultime, ben vedrebbero che il commercio di Tortona comprende una popolazione di 70 e più mila abitanti.

Ma, si dice, noi non vogliamo che si decida; lasciamo che ciò faccia il Governo. Io domando se, quando si tratta di questioni di interessi generali, possa o debba l'Assemblea legislativa rimettersi all'arbitrio del Governo ed alle molteplici influenze a cui questo naturalmente soggiace in simili contingenze? Il dire: lasciamo la cosa a decidersi dal Governo, torna lo stesso che mettere nelle mani delle parti politiche gli interessi generali dello Stato.

E può egli mai considerarsi come cosa indifferente e di second'ordine lo scegliere un paese anzi che un altro per termine di strada ferrata? Se in quest'anno che abbiamo già vivamente commosse quelle popolazioni per l'acqua della Scrivia, venissimo ancora a stabilire che la strada ferrata non toccherà Tortona, non getteremmo forse quegli abitanti nello sconforto e nella desolazione?

Non iscorgo poi alcuna ragione per cui la ferrovia debba lasciare Tortona, città storica, antichissimo centro di un gruppo di paesi popolatissimi; Tortona, che già venne scelta dalla direzione naturale del commercio, e la cui posizione può avere grande importanza strategica, per toccare Castelnuovo od altri paesi di nessuna considerazione commerciale. Non sarebbe ciò un far violenza alle leggi della natura e del commercio? Ond'è che, se si adottasse il sistema degli onorevoli opposenti, questa scelta sembrerebbe anzi suggerita dagli interessi municipali che da quelli generali dello Stato.

Soggiungo da ultimo che, se la Giunta, la quale ha esaminato la proposta messa innanzi dal deputato Imperiali, deliberò contro la medesima, non so se sarebbe provvido consiglio che la Camera venisse all'improvviso con un voto opposto a mutare radicalmente la direzione della ferrovia da Voghera a Tortona. Per queste e per le altre ragioni già addotte dal ministro dei lavori pubblici e dall'onorevole deputato Farina, io credo che la Camera non debba approvare l'emendamento dell'onorevole Imperiali, rinunciando al sistema del progetto del Ministero e della Giunta, progetto la cui elaborazione costò tanti mesi di studio e di fatiche.

SINEO. Il signor ministro si è appoggiato specialmente sulla considerazione che le popolazioni le quali sarebbero favorite colla proposta del deputato Imperiali sono agricole.

A questo proposito si deve ritenere che certi generi di agricoltura hanno particolarmente bisogno di frequenti e facili mezzi di comunicazione, e che ciò appunto si deve dire delle terre che verrebbero favorite con questa deviazione. Il luogo

di Sale, a cagion d'esempio, ha bisogno di avere comunicazioni rapide per esitare agevolmente i prodotti dei suoi orti, che costituiscono una delle principali sorgenti di ricchezza del suo suolo; oltrechè queste popolazioni non solo sono agricole, ma altresì industriali, perchè l'industria della seta è largamente da esse esercitata.

Quindi la ragione negativa addotta dal signor ministro non sussiste. Avvi sicuramente un gran motivo di favorire quelle popolazioni, quando si possa fare senza danno di altre e dell'utilità generale. Invano dunque il deputato di Tortona viene ad invocare l'utilità generale. Nessuno ha voluto che la si pregiudicasse in favore di quei mandamenti.

Non è questa la questione; si tratta solo di vedere (è questa la tesi dell'onorevole Imperiali; questa è la sede della questione, l'unica che si debba trattare, come ben notava l'onorevole Mellana), se, potendosi conciliare egualmente coll'utilità generale due tronchi di strada, il ministro possa avere la scelta e preferire l'uno o l'altro. Ma l'onorevole Imperiali è andato più avanti; egli desidera che il ministro possa scegliere la linea che propone quando questa sia più vantaggiosa all'interesse generale. Evidentemente ciò dipenderà dalle proposizioni che riceverà il ministro.

Se egli avesse già trattato con una società colla quale fosse sul punto di concludere per la linea di San Giuliano e si dovessero tenere in sospenso le conclusioni di queste trattative per far luogo a queste variazioni, se si ponesse la condizione di aspettare un dato tempo acciocchè venissero poi altre proposte che fossero vantaggiose alla linea di Sale, allora sarebbero foadati il signor ministro e l'onorevole deputato di Tortona a farvi quelle eccezioni desunte dall'interesse generale. Io credo che è nell'interesse generale che si faccia questa strada il più presto possibile, e non verrei ad appoggiare nessuna proposizione che tendesse ad incagliare o ritardare l'effettuazione di questa ferrovia. La proposizione dell'onorevole Imperiali non incaglia nè ritarda nulla, perchè lascia la facoltà al Ministero di provvedere come le emergenze gli suggeriranno.

Ma, dice il signor ministro, bisogna che il programma sia preciso, che siano precisi i punti di confronto tra le varie proposizioni che si faranno pervenire al Ministero; e questo come farà a scegliere tra una proposizione relativa ad una linea ed una relativa ad un'altra? Ma, Dio buono! qui non si tratta di questo. Sin qui non c'è ancora proposizione la quale possa condurre ad una prossima conclusione. Il ministro anzi domandò molto maggior tempo che non gli concede la Commissione per concludere.

Dunque non siamo nel momento in cui un dubbio sulla linea possa far differire la conclusione del contratto. Chi sa se i primi proponenti non abbiano ad essere quelli che preferirebbero la linea di Castelnuovo Scivria? Questo dipenderà appunto (dal momento in cui non si sono ancora fatti gli studi per mettere in confronto la spesa delle due linee) dal risultato di questi studi, senza di cui non si saprà qual sia quella che presenta maggior probabilità.

Se realmente ci fosse una società che venisse da qui ad otto giorni ad offrire patti vantaggiosi annessi alla condizione di passare per Castelnuovo Scivria, perchè il ministro vorrà trovarsi nella necessità di rifiutare questo partito? Ecco il punto su cui si insiste, acciocchè il Parlamento non vincoli il Ministero a passare per Tortona. L'ipotesi pecc'anzi accennata non si può cancellare dal novero delle cose possibili. Io dico che quando essa venisse ad avverarsi, il Ministero avrebbe mancato gravemente al dover suo se si fosse nell'impossibilità di accettare quella proposta.

I vari oratori che vogliono rifiutare questa facoltà al Ministero sono ritornati sul grande argomento che si tratta di un capoluogo di provincia, che in un capoluogo si radunano gli interessi generali della provincia, che è un centro amministrativo e commerciale, e che quindi si deve favorire questo centro. Mi pare che a questo si è già risposto vittoriosamente, e non si sono distrutte queste risposte.

Si oppone che per venire ad Alessandria bisognerebbe percorrere 18 chilometri di più; così certamente non daremo a Tortona tutto quello che potrebbe desiderare; ma le daremo molto dando a Tortona una linea di ferrovia tra Genova e Stradella, ed anche la comodità di venire per ferrovia ad Alessandria, a Torino; la metteremo in comunicazione con tutto il sistema delle ferrovie dello Stato.

L'onorevole deputato di Tortona ha avuto ricorso ad un argomento che appartiene appunto al genere di quelle esagerazioni che si usano quando non si hanno buone ragioni; egli dice: perchè tutti i capoluoghi di provincia sono avvantaggiati da questa posizione, togliamo a tutti i capoluoghi le ferrovie.

Nessuno ha mai messo fuori proposizioni di tal natura; si dice solo: la città di Tortona è già favorita dalla sua posizione di capoluogo; inoltre, secondo il progetto del Ministero e quello della Commissione, in cui tutti concordiamo, sarà favorita dal passaggio immediato della ferrovia da Genova a Stradella, e sarà favorita dal passaggio mediato da Alessandria a Stradella; a questo capoluogo si può anche dare qualche utile di meno onde avvantaggiare il rimanente della provincia. Avvi un singolare eccesso di centralizzazione nel volere preferire l'utile di una città di 8 mila anime a quello di una gran parte della popolazione della provincia, tanto più che quella qualità di capoluogo di provincia non è eterna, indispensabile; non sappiamo come sarà la futura organizzazione delle provincie.

L'onorevole deputato Farina, e lo seguì ben tosto l'onorevole deputato di Tortona, ci fece una grande descrizione di quegli 80 mila abitanti delle montagne che sarebbero privi del vantaggio della ferrovia se non si facesse quella diretta da Alessandria a Tortona. Desidero anch'io di favorire tutti quei buoni alpigiani. Ma quand'anche si porti la nuova linea verso Sale e Castelnuovo, essi avranno largamente ad approfittare delle ferrovie; da qualunque parte scendano al piano, ne trovano una; se scendono da levante hanno la linea tra Novi e Tortona; se scendono da mezzogiorno o da ponente, hanno la ferrovia tra Novi e Torino. Se giustamente pensate a questi alpigiani, pensate anche agli abitanti delle sponde del Tanaro e del Po, i quali non debbono essere privi di un vantaggio che è per essi di sommo rilievo e che non reca danno a nessuno.

Si è detto che l'onorevole deputato Imperiali esagerava l'utilità di questa strada dirimpetto alle popolazioni indicate da lui in 54 mila abitanti, perchè molti di questi abitanti sono egualmente favoriti anche dalla linea che il Governo ha segnata.

Qui veramente entriamo in una questione di fatto, in una questione di cifre. Vi sono calcoli che sono stati distribuiti alla Camera, e ciascun deputato li ha sotto gli occhi; questi calcoli erano conosciuti da lunga pezza dal Governo. Se il Governo non viene ad escluderli con dati positivi, esso non ha diritto di rievocare in dubbio l'esattezza di questi calcoli, e quei calcoli ci danno realmente che la linea su Tortona viene a favorire nella provincia una popolazione di 19,520 abitanti, mentre la linea di Castelnuovo Scivria favorirebbe 54,543 abitanti.

Ma si dice che questi abitanti non sarebbero favoriti poi grandemente, poichè tutto al più si farebbe una stazione a Castelnuovo; che da Sale a Castelnuovo avvi troppa vicinanza per attuare doppia stazione, specialmente sopra una linea così importante. In ciò abbiamo il fatto contrario: abbiamo sotto gli occhi una parte di quella linea che dicesi con ragione essere importantissima; noi troviamo sulla strada da Torino a Genova una stazione a Moncalieri, un'altra a Truffarello, un'altra a Cambiano, e vi sono tra quei luoghi all'incirca le distanze che vi sarebbero tra i luoghi da me accennati, e nessuno si lagna di queste fermate.

Ma qui non si tratta del luogo A, del luogo B; si tratta, come diceva l'onorevole Imperiali, di 54 mila abitanti sparsi su questa linea, in confronto d'una popolazione molto minore sparsa su l'altra linea; popolazione la quale, giova ripeterlo, sarà sempre favorita da una ferrovia, avendo immancabilmente e quella di Novi a Pontecurone e quella da Novi ad Alessandria, mentre che la parte settentrionale della provincia sarebbe affatto priva del beneficio della ferrovia quando realmente non si concedesse questa modificazione.

Molti altri argomenti si potrebbero ancora addurre in favore di questa modificazione. Non sarebbe, per esempio, senza utilità sì commerciale che strategica il riavvicinare anche questa ferrovia nei vari luoghi della sponda del Tanaro e della sponda del Po, e si avrebbe anche una comunicazione molto più naturale tra le due ferrovie, tra la ferrovia che tenderebbe a Stradella e quella proveniente da Novara per Valenza; ma io non entrerei in queste considerazioni un po' più lontane; mi sembra che bastino quelle che sono state addotte dall'onorevole Imperiali, che non sono state vittoriosamente combattute da alcuno dei preopinanti, per far luogo alla sua modesta conclusione, che cioè il Ministero abbia facoltà di accettare i partiti più vantaggiosi, i partiti che si concilieranno maggiormente col desiderio di accelerare l'effettuazione della ferrovia, che si concilieranno maggiormente cogli interessi generali secondo la natura delle offerte che saranno fatte; le quali, quando tendano a favorire la linea di Sale e Castelnuovo, non si potranno rifiutare a termine di giustizia, per quel senso di equità che ci deve guidare nel ripartire i benefici fra i nostri concittadini.

Io credo d'aver sufficientemente risposto all'appunto fatto dall'onorevole deputato di Tortona, che si vogliono mettere avanti soltanto interessi municipali.

Certamente si ha qualche volta nel Parlamento non solo il diritto, ma lo stretto dovere di rappresentare speciali bisogni di una parte dei nostri concittadini, e per conseguenza lo speciale diritto di esporre le nostre considerazioni in questo senso. A questo dovere ho adempito appoggiando la proposta dell'onorevole Imperiali, che tende a proteggere i diritti di diverse terre, verso delle quali ho dei vincoli che non posso dimenticare. Ma non credo per questo di aver dato al deputato di Tortona il diritto di dire che si voglia portare la questione sul terreno degli interessi meramente municipali.

Forse potrei con più solido appoggio ritorcere l'accusa contro chi vorrebbe che si adottasse irrevocabilmente la linea di Tortona senza farne maturo esame.

Giova il ripeterlo, l'onorevole Imperiali ed io altro non vogliamo che lasciare al Governo la facoltà di scegliere la linea di Sale e di Castelnuovo, quando essa si riconosca la più conveniente sotto ogni aspetto. Per contro i nostri oppositori vorrebbero chiudere gli occhi, turarsi gli orecchi. Non vogliamo sentir nulla, pel solo motivo che a Tortona si debba dar tutto, e niente al rimanente della provincia.

Ho detto sin da principio che desiderava anch'io grande-

mente di favorire la nobile città di Tortona; ma non a detrimento della giustizia e dell'utilità generale.

Adotti il Ministero quella linea che sarà indicata dall'interesse nazionale; non si chiuda la via di accettare quelle modificazioni che potranno giovare a Castelnuovo ed a Sale, se si concilieranno con tutte le considerazioni di ordine superiore. Il voler negare in questo caso al Ministero la facoltà di scegliere è un voler attenersi agli interessi municipali, è un voler favorire il capoluogo della provincia a danno della maggior parte delle terre che la compongono.

LA MARYORA, ministro della guerra. Giacchè il deputato Sineo ha fatto appello all'interesse generale, mi reputo in debito di dire anch'io brevissime parole nella presente questione.

Ben intende la Camera che io non prendo a parlare nè d'interessi municipali, nè di bozzoli, nè di derrate o di altri argomenti che furono già oggetto di osservazione per parte di altri oratori; parlo solo nell'interesse militare. È nota alla Camera l'importanza strategica d'Alessandria, e sa pure la Camera che la pianura di Marengo è sempre stata considerata come un campo di battaglia ed una delle posizioni le più importanti d'Italia. Le sarà noto altresì come Tortona sia sempre stata considerata qual punto essenzialissimo, ed infatti i nostri antenati, i quali in fatto di fortificazioni nulla trascuravano, avevano fatto di Tortona una piazza forte di grande momento, e quantunque le antiche sue fortificazioni non esistano più, essa costituisce tuttavia un punto strategico importantissimo per la sua posizione topografica che ne rende facile la difesa.

Ora, se si ha un punto strategico e di facile difesa, è naturale che si debba scegliere per una congiunzione di ferrovie.

Si dirà che il nemico che giungesse presso a questo punto per farla spiccia distruggerebbe in breve la ferrovia. Ma io rispondo che, appunto perchè una ferrovia può essere distrutta dal nemico, importa, per quanto è possibile, stabilirla ove meglio si possa tutelare. Confesso sinceramente che non avrei mai creduto che il raffronto delle due linee avesse potuto suscitare discussioni, tant'è naturale che si congiungano in tutti i modi le posizioni di Tortona e di Alessandria; ma poichè si è sollevata la discussione, debbo dichiarare che sotto il punto di vista militare è sommamente a desiderarsi che Tortona ed Alessandria sieno il più possibile avvicinate, perchè Tortona diventi in certo qual modo un punto avanzato di Alessandria.

Spero che queste considerazioni, aggiunte a quelle che vennero esponendo il ministro dei lavori pubblici ed altri oratori, potranno indurre la Camera a dichiarare doversi lasciar sussistere le comunicazioni più naturali, quelli che esistettero sempre e che, lo ripeto, maggiormente favoriscono gli interessi militari del paese.

MANTELLI. Come la Camera ha veduto dalla relazione, la Commissione non ha ommesso di esaminare la questione che venne proposta. Essa, certamente, non poteva a meno di approvare il progetto ministeriale, per l'evidente ragione che quando si debbono determinare lavori e linee di grande importanza come è questa (che sarà una delle principali arterie d'Italia), si deve tenere il principio di seguire le linee già tracciate dal commercio. Infatti si fanno le strade ferrate appunto per favorirlo. Ora le linee già tracciate dal commercio stesso sono quelle appunto che costituiscono la rete qui progettata.

D'altronde è tanto vero che questa linea è la più conveniente, che molte società si erano già presentate per eseguirla, mentre nessuna aveva fatti studi per quell'altra che ora si proporrebbe verso Castelnuovo.

Oltre a ciò, la Commissione trova che qui da un lato si procede in modo certo, sopra piani, studi e proposte di società già fatte, mentre sulla linea nuova si va all'oscuro. E ha un bel dire l'onorevole preopinante e fare confronti di popolazione e di località; queste non possono così all'improvviso persuadere la Commissione, ed essa non può aderirvi. Infatti, nel piano che ci è stato ora presentato, cominciamo a vedere che la linea proposta non serve a nessuna delle località cui parrebbe che sia conveniente, mentre distruggerebbe la principale località, cioè il capoluogo della provincia, che è Tortona.

Noi vediamo che la linea tracciata sarebbe distante molti chilometri da questi piccoli cascinali, e persino dai luoghi di Sale e Castelnuovo, senza, lo ripeto, servirne alcuno, oltre a che questi paesi sono in pianura, e facilmente possono trovar modo di accostarsi alla strada. Per avvicinare queste borgate la linea abbandonerebbe tutti i luoghi di collina, i quali hanno necessità di essere rasantati da una strada ferrata.

In definitiva poi, in questo progetto, dove si è voluto far calcolo di popolazione, io vedo che da Frugarolo per andare sino a Castelnuovo ed a Sale, si è lasciato vuoto un gran tratto di paese, mentre invece vi sono cascinali e centri di popolazione assai grandi; si è dimenticato, per esempio, non so se a caso o ad arte, San Giuliano Nuovo, che è un sobborgo di Alessandria; si sono lasciati molti altri centri di popolazione che pure sono su questo stradale. In questa guisa si fa presto a far calcoli di popolazione.

Io quindi dico che, stante l'incertezza, e trattandosi di una gran linea, e quando la nuova proposta non vi serve e vi allunga la strada almeno di un chilometro, e di più colla facoltà che vi sarebbe nel nuovo progetto di allontanare di 200 metri in più o in meno questa linea, il che la potrebbe allungare nell'esecuzione di tre, di quattro, di sei chilometri, non vedo perchè si debba abbandonare una cosa certa, già stabilita e che serve a molti interessi, per occuparci di un'altra nuova ed incerta.

La Commissione quindi non può che persistere nella sua proposta.

Voci. Ai voti! ai voti!

IMPERIALI. Domando la parola per un fatto personale. L'onorevole deputato di Tortona ha detto che non sapeva per quali motivi io era sorto a fare una proposizione, e che egli l'ascriveva forse ad un interesse municipale od anche ad un interesse particolare.

Io non voglio accettare nè l'una nè l'altra taccia. La prima credo che si possa facilmente scartare dacchè io non sono deputato di Tortona nè del basso Tortonese, non possiedo beni in quel paese, e non vi ho alcuna relazione particolare. Quanto alla seconda taccia, io dichiaro altamente che non faccio parte di alcuna compagnia che abbia delle viste su quella strada, nè nominalmente, nè sotto altri nomi.

Per spiegare poi meglio il motivo per cui ho fatta questa proposta a preferenza d'altri, che vi sarebbe stato chiamato più naturalmente, non esito a dichiararlo, cioè che il deputato di Castelnuovo Scriveria, essendo ammalato, mi ha incaricato di farla in sua vece.

Del resto io non mi sarei indotto ad assumermi un tale incarico se non credessi che tale proposta è nell'interesse generale del paese, perchè, non essendovi ancora alcuna compagnia che abbia accettata questa concessione, se non se ne trovasse alcuna che volesse accettarla, secondo il progetto del Governo, bisognerebbe di necessità che il Governo venisse a proporre altre condizioni, cioè che potrebbe ritardare di molto l'esecuzione del progetto in discussione.

Ecco i motivi pei quali ho aderito di fare questa proposta, e non altri.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'emendamento proposto dal deputato Imperiali, così concepito:

« Invece del tronco da Tortona ad Alessandria, mettendo capo al ponte della Bormida, è fatta facoltà al Governo di sostituire in questa concessione un tronco che da Voghera, passando per Castelnuovo e Sale, mette alle ferrovie dello Stato presso il ponte della Bormida suddetto. »

(La Camera rigetta.)

Pongo ai voti l'articolo 1 proposto dalla Commissione.

(La Camera approva.)

« Art. 2. È pure autorizzata la cessione dello stabilimento balneario d'Acqui di proprietà dello Stato alla compagnia che si renderà concessionaria delle suddette linee di strade ferrate. »

Lo metto ai voti.

(È approvato.)

« Art. 3. È fatta facoltà al Governo di concedere la costruzione e l'esercizio delle strade ferrate di cui all'articolo 1, e di fare la cessione dello stabilimento balneario di Acqui, di cui all'articolo 2 sotto la osservanza dell'unito capitolato. »

Il Ministero accetta gli emendamenti fatti dal capitolato?

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Come ministro delle finanze non potrei accettare l'emendamento proposto all'articolo 89 del capitolato.

La Commissione propone di sopprimere il quarto alinea, il quale è così concepito:

« Per l'uso delle due stazioni e per il servizio che dovranno prestare gli agenti regi alla compagnia, essa pagherà al Governo un canone annuo di lire 20,000. »

Io non posso acconsentire a questa soppressione per le ragioni che verrò ora esponendo.

In primo luogo il canone fissato è assai tenue. È evidente che si fa alla compagnia il favore di concederle l'uso di due stazioni, le quali sono di molta importanza. Quella di Alessandria è una stazione che oso dire di primo ordine, perchè non la cede forse a nessuna. Ed assumersi l'obbligo di disimpegnare il servizio, cioè di fare che la distribuzione dei biglietti, l'incasso del denaro ed il movimento dei convogli sia fatto a carico del Governo per sole 20 mila lire, è già un fare patti larghissimi.

Evidentemente, se non vi fosse questa facilità, se la compagnia dovesse fabbricare delle stazioni e fare il servizio, pagherebbe sicuramente dalle 200 alle 300 mila lire e spenderebbe poi poco meno delle 20 mila lire all'anno. Pensino agli impiegati che ci vogliono su tutta quanta la linea, agli inservienti per fare il movimento, e la Camera vedrà che la società spenderebbe assai più che 20 mila lire.

Ma nondimeno se questo potesse essere un incentivo alla formazione di questa compagnia, vedrei ancora il motivo di mostrarmi arrendevole, ma io non credo che agli occhi dei capitalisti interni od esteri questa facilità di più o di meno li disponga o li allontani da questa impresa. Se si trattasse di diminuire il capitale da sborsare o di aumentarlo, capirei che ciò potesse avere influenza sulla costituzione della compagnia, ma sopra un'impresa di 10 o 12 milioni, che potrà andare anche a 15, l'aver a spendere 20 mila lire di più o di meno non reputo che sia una ragione che possa influire sulla costituzione della compagnia, e 20 mila lire per lo Stato sono qualche cosa.

CORRENTI, relatore. E per la società?

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Mi permetta: il capitalista che va a sottoscrivere le azioni

non ci pensa. Pennerà che è una delle più belle strade d'Europa, che ha tutti i caratteri della pubblica utilità.

L'onorevole Depretis si ricorderà che, la prima volta che egli è venuto a parlarmi di questa strada, io ho subito riconosciuto che era una strada di primo ordine. E questo è evidente: l'una delle principali d'Europa è la via Emilia Romana. E se è possibile fare una strada ferrata, è sicuramente questa, perchè da un lato è una delle più importanti e proficue, e dall'altro è delle meno costose.

Dunque, se le circostanze, le condizioni del credito sono favorevoli alla strada ferrata, sicuramente essa si farà anche pagando al Governo le 20 mila lire; se poi si richiedesse l'incentivo delle 20 mila lire, allora sarebbe prova che la strada non si può fare per altre cause.

Dunque nell'interesse delle finanze dello Stato chieggo che sia accettato l'articolo, e non esiterei quasi a rendermi garante che la concessione o la negazione di quella somma di 20 mila lire, non farà venire un'azione di più o di meno.

DEPRETIS. Può anche essere quel che dice l'onorevole ministro delle finanze: le compagnie che intraprendono una impresa di 10 o 12 milioni, certamente non s'arrestano per una ventina di mila lire di più o di meno che venga loro a costare in complesso l'esercizio; ma non è questa considerazione che ha determinato la Commissione a togliere l'ultimo alinea.

La Commissione vi si è determinata per una ragione di giustizia. Esaminando tutte le concessioni di ferrovia che si sono fatte nello Stato, si è veduto che lo Stato in molti casi si è impegnato in qualche parte a carico del pubblico erario onde favorire queste imprese.

Il signor ministro diceva che è concesso l'uso delle stazioni. È vero; ma è certo che il carico di 20 mila lire che rappresenta un capitale di 400 mila lire, è pure di un certo riguardo.

Per lo Stato si tratta di una spesa già fatta, la compagnia con 400 mila lire può provvedere quasi a quanto occorre...

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. E il servizio?

DEPRETIS. C'è il servizio, è verissimo, ma c'è anche da osservare che, se la compagnia trovasse tutto fatto, la cosa sarebbe diversa. Ma essa ha l'obbligo di acquistare i fondi e di costruire, a tutte sue spese, i locali per le rimesse delle sue vetture e delle locomotive, dunque queste 20 mila lire non compensano tutto il bisogno delle due compagnie per le due stazioni, ma solo una parte, ma occorre loro di fare una spesa; e si sa che, quando si fa una spesa per costruire due o tre rimesse, lo aggiungervi un piccolo fabbricato limitatamente a questa linea, non è poi una spesa di gran riguardo. È per ciò che questo corrispettivo parve un vero aggravio.

Del resto io credo che lo Stato non farebbe che un atto di giustizia verso questa impresa, perchè la renderebbe sempre più facile.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Faccio solo avvertire che la cosa più essenziale si è la spesa che si aumenta per il servizio interno della stazione, oltre ai continui disturbi che ne derivano all'andamento della regia amministrazione. Io posso assicurare la Camera che la società della ferrovia di Cuneo, la quale paga 15 mila lire annue all'amministrazione per l'uso della stazione di Torino non le procura alcun beneficio, ma le reca anzi un aggravio.

Da ciò argomentino, o signori, se il corrispettivo di 20 mila lire per l'uso di due stazioni così importanti e che costarono egregie somme allo Stato possa dirsi eccedente, avuto riguardo massime al risparmio di spese che si procura in tal

modo alla società, a cui per altra parte sarebbe beneficio assai lieve l'esonerarla da questo contributo.

Venendo poi al modo di discussione del presente progetto di legge, dirò che io ammetto quasi tutte le variazioni introdotte dalla Commissione: ciò non ostante, su alcune vorrei chiamare l'attenzione della Camera; quindi mi pare che si potrebbero leggere solamente quegli articoli del capitolato in cui si è introdotta qualche modificazione, omettendo gli altri. (Si! si!)

PRESIDENTE. Intanto, siccome l'articolo 3 fu discusso, lo metto ai voti.

(È approvato.)

« Art. 4. Quando però, scorsi due mesi dalla pubblicazione della presente legge, non si fosse ancora conclusa e stipulata la concessione complessiva a termini degli articoli precedenti, il Governo dovrà accettare anche le proposizioni dirette ad ottenere la concessione della sola linea da Alessandria a Stradella colla diramazione da Tortona a Novi, o la concessione della sola linea da Alessandria ad Acqui coll'annesso stabilimento balneario di cui parla l'articolo 2. »

SARACCO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SARACCO. Io avrei desiderato parlare lungamente sopra quest'articolo, ma siccome l'ora è assai tarda, e desidero, più che altri, che questo progetto di legge riceva la sanzione della Camera, dirò brevissime parole, nel proposito di lasciare dall'un canto le considerazioni speciali sopra delle quali già parlò con molta autorità di linguaggio l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Io faceva parte della maggioranza della Commissione, la quale propone che si faccia la prova di due mesi; io solo ho portato opinione che questo pensiero della Commissione possa diventare funesto all'impresa che si vuole attaccare, e debbo quindi rendere ragione delle principali considerazioni che mi trassero in questa sentenza.

Questo è, anzitutto, il mio avviso, che non entri gran fatto nelle attribuzioni del potere legislativo il determinare a priori l'epoca precisa ed il momento migliore nel quale convenga dar principio alle operazioni dell'incanto ed aprire la prova del concorso ad un'impresa alla quale concorrono parecchie compagnie. Io credo che ciascuno di noi può avere un convincimento più o meno esatto, più o meno giusto sulle condizioni del credito; credo altresì che si possa facilmente azzardare presagio sopra l'avvenire, ma penso in pari tempo che solo il potere esecutivo abbia mezzi propri per conoscere più facilmente se occorra intavolare pratiche per incanti, e sia venuto il tempo opportuno per ottenere tali patti che corrispondano all'aspettazione comune.

Non disconosco tuttavia la facoltà che compete al potere legislativo, ma allora soltanto io potrei ammettere sino ad un certo punto gli scrupoli messi avanti dalla maggioranza della Commissione, se il progetto quale fu presentato dal Governo fosse un progetto chimerico, se veramente non si avesse una legittima speranza che entro un dato termine si potrebbe eseguire.

Ora, o signori, non mi è difficile il dimostrare che il timore manifestato dalla Commissione non è punto ragionevole né giusto.

Valga il vero: molte sono le compagnie le quali si sono offerte di compiere questo progetto e parecchie ancora di queste compagnie si presentarono e chiesero di fare studi, che compierono a proprie spese. Quale dovrà essere la conseguenza di tutto ciò? Evidentemente questa, che quando i tempi verranno più favorevoli all'industria ed al commercio,

queste e parecchie altre compagnie andranno a gara per ottenere la concessione secondo il capitolato presentato dal Governo.

Nè di ciò occorre meravigliare, perocchè il tronco di strada che corre da Novi ad Alessandria ai confini piacentini è, per confessione universale, un tronco di primo ordine sotto qualsivoglia rispetto; e se quello d'Acqui non può offrire una prospettiva egualmente ridente, non è men vero però che offre al commercio sufficienti garanzie di beneficio sicuro. Ne appello al testo della relazione dettata con tanta eleganza e verità dal dotto mio amico Correnti, e la Camera potrà acquistarne il convincimento, che per ricchezza di suolo, per giacitura di territorio e densità di abitatori, si può con fiducia rispondere non doversi il relativo progetto considerare quale un aggravio alla linea dei ducati.

Nè per opportunità io sostengo questa tesi, mentre posso far capo da certe prove di origine che non è manifestamente sospetta. Ricorderò alla Camera che negli anni addietro il Consiglio provinciale d'Acqui si offrì di guarentire ad una società imprenditrice del tronco d'Acqui un interesse del 4 e 1/2 per cento, ed il Consiglio provinciale di Alessandria deliberò a sua volta di accettare, ossia di dividere questo peso colle provincie vicine. Or bene, o signori, non è egli vero che qualora entrambi i Consigli non fossero stati persuasi del beneficio certo che doveva avvenirne alla società, si sarebbero certamente guardati dall'espore a certa rovina i paesi onde si compongono queste stesse provincie?

Che se in addietro tali speranze erano legittime, acquistano in appresso ben più grande valore, posciachè un'armaria nazionale chiamata certamente ad alti destini sta per essere collocata in un paese al di là della città d'Acqui, e non cade dubbio sull'immensa utilità che ne dovrà avvenire alla strada ferrata che viene in progetto.

Fosse questo almeno il tempo opportuno, che io non verrei qui a fare molte considerazioni su questo argomento; ma se l'onorevole relatore della Commissione diceva nel principio della sua scrittura che, quando fu presentato questo progetto, grande era lo scoramento degli speculatori, e molto rapidi i trabalzi del pubblico credito, dimodochè credeva intempestivo l'affrettare una *deliberazione* del Parlamento, io chiedo ora in buona fede ai miei onorevoli colleghi, se nello stato attuale del credito si possa francamente asserire che la fiducia siasi cotanto ingenerata negli animi degli *speculatori*, se le cose sieno cotanto cambiate che si possa stabilire un tempo così breve di due mesi, trascorso il quale, sia tenuto il Governo a dare facoltà alle società che si presentano di compiere un progetto isolato.

Io lo dico schiettamente: benchè i miei onorevoli amici della Commissione abbiano parlato con molta moderazione su questo argomento, e ne li debba ringraziare, questo termine di due mesi non è, a parer mio, che una vera derisione, e, senza punto volerlo, la Commissione non ha fatto meglio che preparare il supplizio di Tantalo a molta parte delle provincie di Alessandria e di Savona ed alla intera provincia d'Acqui che attende con giusta impazienza l'esito finale di una desideratissima impresa.

Badate bene, o signori, quale sarà il risultato più vero della decisione della Camera.

Questo progetto posto innanzi dalla maggioranza della Commissione, non potrà essere, a parer mio, che assolutamente fatale al compimento dell'intera rete delle strade ferrate; non dispiaccia alla Camera che io ne dia la prova.

Poichè il relatore lo ha detto, e prima il Ministero, con molto lusinghiero linguaggio, la congiunzione delle linee

giova ad Acqui sostanzialmente. E che per ciò, se una società si presenterà per attendere all'intero progetto? Non è forse vero che tutti dovremo allegrarci del vantaggio che ne avverrà al tronco d'Acqui senza costo del Tesoro? Non dovremo essere lieti che lo Stato riceva 600 mila lire, e si costruiscano nuovi stabilimenti balneari nell'interesse della umanità, onde gli avventori che convengono alle terme di Acqui per trovarvi salute, possano ottenere conveniente e salubre ricetto?

Il nodo dunque della questione sta in ciò di dare opera perchè una società s'incarichi di tutta l'impresa, perocchè allora verrà meno del tutto qualsivoglia motivo di opposizione. Ma se tale è pure l'intendimento dell'amico mio onorevole Depretis, non è men vero che colle migliori intenzioni del mondo propugna egli stesso una contraria dottrina.

Pongasi infatti che una società sia disposta attualmente ad accettare il progetto come fu presentato dal Ministero, e pongasi che la Camera determini il termine di due mesi, oltre il quale debba il Governo concedere parzialmente questi progetti; io chiedo se in questa condizione di cose non si debba con fondamento sospettare che questa società voglia tener dietro ad un affare migliore, e rinunciare al proposito di compiere l'antico progetto.

Ed allora, o signori, quale sarà il destino riservato al tronco d'Acqui? Dovrà aspettare che si avverino gl'ingegni trovati del deputato Depretis, o non dovrà piuttosto temere che sotto il peso delle cose dette dal ministro dei lavori pubblici, sotto il peso della diffidenza che sorge dall'articolo della Commissione, si arrestino le società dal fare partito?

Ecco il dubbio che ne opprime, nè farà meraviglia se io non sappia darvi ragione del pensiero della Commissione, mentre l'ultimo suo fine tende esclusivamente al beneficio delle società private, ed al danno immediato delle provincie, dello Stato e della umanità sofferente.

Lo Stato e l'industria privata hanno interessi distinti ed opposti da conservare. Pensa questa all'interesse ed al lucro, deve quello per contro in materia di strade riguardare sempre alla legge della eguale ripartizione sul territorio. Stia dunque ciascuno nella sua sfera; ma, quando l'interesse generale cedesse al bene delle società, si adotterebbe un sistema contrario troppo alle massime di pubblica amministrazione ed ai principii dell'economia politica, perchè possa essere difeso in questa Camera.

Nè penso che mi verrà fatto d'intendere le grida del commercio, mentre si aprirà fra brevi giorni la strada di Vigevano, e rimetto alla dichiarazione del ministro dei lavori pubblici, alla quale io non mi accosto, mi parrebbe questa la migliore risposta.

Nè potrei comprendere i lamenti delle ricche provincie al di là di Alessandria attraversate quali sono da strade reali, mentre noi poveretti, spendiamo l'ultimo obolo a mantenerle. Per quegli abitanti può essere questione di tempo; per noi, essa è questione di vita o di morte.

A voi, o signori, il rendere sentenza. La Camera ricorderà le promesse che mi vennero l'anno scorso dal ministro delle finanze, e rammenterà nella sua giustizia che molte provincie ricevono sussidi dal bilancio dello Stato, mentre la provincia d'Acqui fu sacrificata al vantaggio comune nel trattato con Francia. Oggi che tenta rialzarsi, non le negate amica la mano; cento mila uomini aspettano con ansietà la vostra decisione.

MELLANA. Io quant'altri desidero venga effettuata la ferrovia per la provincia d'Acqui, e vedrei con piacere che po-

tessero prendere maggiore sviluppo gli stabilimenti balneari di quella importante città. Per me sarei pronto a votare qualunque sussidio perchè venissero una volta attuati i voti di quella generosa popolazione; giacchè non solo si fa l'interesse di una nostra provincia, ma l'interesse generale dello Stato. Ciò nulla meno, debbo dichiarare che non posso comprendere nè condividere la proposta dell'onorevole mio amico Saracco. Se fosse lo Stato che assumesse di compiere queste due linee di strade ferrate, potrei comprendere come si potrebbe votare indivisibile l'attivazione di queste due strade ferrate. Ma qui non bisogna dimenticarci che si tratta di concessione da farsi a private società. Ora il dire, senza porvi un limite, che non sarà concessa la linea del confine piacentino se la stessa società non assuma anche quella per Acqui è lo stesso che condannare alcune provincie a rimanere senza ferrovia. Io non so se, senza meritarmi il titolo di tiranni, potremmo negare ad alcune provincie il diritto di costruirsi delle ferrovie quando per tale costruzione non domandano di onerare il bilancio nazionale.

Parmi che abbiamo già fatto molto per questo principio, agglomerando in un solo progetto due linee; ma a ciò è indispensabile di porre un limite di tempo, perchè, se non si trovasse una società che volesse costruire tutte e due le linee, noi condanneremo delle provincie a stare senza ferrovie, e non so con qual principio noi potremmo ciò fare se non col principio della tirannia: in quanto al tempo di due mesi, io sarei anche disposto ad allungarlo, portandolo a quattro; d'altronde mese più o meno credo non debba far molto senso in quanto che sappiamo che il potere esecutivo non ha un limite fisso per pubblicare la legge, e credo che l'avvedutissimo ministro delle finanze aspetterà a pubblicarla quando avrà bene scandagliato il terreno.

Se poi si chiedesse, come diceva poc'anzi, un termine di tre o quattro mesi, io credo che noi lo potremmo assentire; un maggior limite sarebbe un pregiudicare le altre provincie: e questo è ciò che l'onorevole Saracco deve comprendere. Credo poi che per la linea d'Acqui non debba essere difficile l'ottenere dei concorrenti giacchè la medesima sarà molto proficua, e credo che tale lo sarà non per sè sola, ma in grazia della rete di ferrovie di cui va cuoprendosi Europa tutta.

Sappiamo che gli ammalati che debbono giovare di quegli stabilimenti balneari sono in tal condizione da non poter reggere ai viaggi fatti sulle strade ordinarie; ma quando tutta l'Europa sarà coperta di strade ferrate io credo che i cronici da tutte parti affluiranno in Acqui (*Ilarità generale*), e sotto quest'aspetto io credo che si troverà facilmente una società che s'incarichi di costruire la ferrovia acquese.

SARACCO. Non risponderò alle osservazioni fatte dal deputato Mellana, giacchè la Camera è impaziente di vederla finita. A dimostrargli tuttavia come io non sia grettamente municipale, mi gioverò del consiglio che mi ha dato, e porrò il termine di un anno. Prego la Camera a voler far conto delle molte considerazioni tecniche le quali vennero esposte, e specialmente di quelle ricordate dal ministro dei lavori pubblici, e spero che troverà molto ragionevole questa mia domanda.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Nessuno può dubitare che i ministri tutti, e specialmente quello delle finanze, il quale ha in ciò uno speciale interesse, non desiderino ardentemente di vedere mandato ad effetto il progetto della linea di Alessandria e d'Acqui. Non verrò ripetendo le molte considerazioni che militano a favore di questo progetto: dirò solo che lo considero non solo dal lato dell'in-

teresse particolare di quelle provincie, ma dal lato di utilità generale; nullameno le condizioni del credito essendo alquanto mutate dall'epoca in cui questo progetto fu formato, capisco anch'io che non si possa in modo assoluto subordinare l'esecuzione di una linea tanto importante come quella da Alessandria ai ducati, linea dell'Italia centrale, alla esecuzione della linea d'Acqui.

Ma io credo che bisognerà accordare un termine entro il quale si possa, per parte del Ministero, far tutti gli sforzi onde ottenere che il piano completo venga a compimento.

Ora il Ministero avendo preso a maturo esame la cosa, reputa che si richieggano sei mesi per compiere tutte queste formalità. Nè creda l'onorevole Mellana che il Ministero voglia valersi di mezzi indiretti per mandare per le lunghe la esecuzione di questo progetto.

MELLANA. Non mi ha compreso, non è questo che intesi dire.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Sarebbe un mezzo indiretto che tornerebbe assai molesto al ministro delle finanze, giacchè tutti i giorni sarebbe assediato di reclami di municipi, di provincie, di tutti gl'interessati; non vi sarebbe più modo di vivere tranquillo (*Ilarità*), se si volesse soverchiamente ritardare questa pubblicazione. Ma il Ministero pensa che dopo sancita questa legge si richieggano ancora sei mesi onde far tutti gli uffici e tentare che il piano intero si eseguisca. Io prego l'onorevole Saracco di credere che il Ministero non lascerà nulla di intentato per riuscire: l'idea della congiunzione nacque nel Ministero, non gli fu suggerita nè da municipi nè da altri; esso la accarezzava dapprima, ed è ora un suo parto al quale darà ogni possibile svolgimento e migliore indirizzo.

Io prego pertanto la Camera ad accettare, in via di conciliazione, la proposta di questi sei mesi.

SARACCO. Rimpetto a queste dichiarazioni, che accetto con riconoscenza, io mi accosto alla proposizione del signor ministro, e prego la Camera a volerla sanzionare col suo voto.

Il signor ministro sa quanta è la responsabilità che egli accetta, ed ho fede che gli atti risponderanno alle generose parole.

VALERIO. Io accetterei molto volentieri la conciliazione proposta dall'onorevole signor ministro delle finanze, ma temo non ne derivi la conseguenza a cui già accennava l'onorevole Depretis, parlando delle vicende del credito pubblico.

Questa strada, che doveva essere una delle prime strade ferrate dello Stato, come sarà certamente una delle più utili per le vicende del credito pubblico, non è ancora neanche cominciata. Io temo queste vicende del credito pubblico, e lo spazio di sei mesi potrebbe condurci in tali circostanze per cui dopo quel termine la strada non sia più possibile.

Se la guerra ingrossa, se si avvicina a noi nella primavera dell'anno prossimo, come è molto probabile, il credito si abbasserà certamente, ed allora non si troverà più una società che voglia incaricarsi della costruzione di questa strada; invece, se la società si forma in quest'estate o in questo inverno, quando abbia raccolto i fondi, quando anche le vicende del credito pubblico mutassero, essa continuerà i suoi lavori.

Io prego il signor presidente del Consiglio dei ministri, il quale amo credere voglia sinceramente questa strada, a pensare a queste circostanze, le quali mi paiono di molta gravità. Io penso che all'avvicinarsi della primavera prossima, se il credito pubblico si abbassa, nessuna società vorrà incaricarsi...

(Il ministro delle finanze dice all'oratore alcune parole che non giungono fino alla stenografia.)

Se la mia voce fosse talmente autorevole presso i banchieri, forse avrei taciuto; ma i banchieri non vengono da me a prender consiglio nelle loro operazioni, essi vanno da ben altre persone.

Dimodochè io temo che, se non si profitta dello stato attuale del credito pubblico per formare la società, forse la costruzione di questa strada sarà ancora protratta per anni ed anni; e se il signor ministro vuole che realmente quest'opera si compia, deve accettare un'altra conciliazione, cioè portare questo termine a tre mesi, o tutto al più a quattro.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Osserverò che il fissare il termine di sei mesi non toglie che, se le società presentassero i loro progetti anticipatamente, non si possa contrattare colle medesime anche prima che il termine sia scaduto.

Aggiungerò di più, che il Ministero faciliterà la presentazione di queste offerte, perchè, appena questa legge sarà votata dal Parlamento, si rimanderanno i progetti alle società che hanno fatti gli studi, perchè possano porsi in grado di fare le loro proposte formali.

Voci. Ai voti! ai voti!

CORRENTI, relatore. Dirò poche parole per ispiegare perchè la Commissione abbia creduto sufficiente il termine di due mesi.

Innanzitutto vuoi considerare che sono oramai scorsi sei mesi dacchè il progetto ministeriale fu pubblicato; di modo che tutti gli aspiranti a quest'impresa e le società, o, a dir meglio, gli embrioni di società che già si vennero costituendo, hanno avuto ogni comodità di esaminarne e discuterne tutte le condizioni.

In secondo luogo bisogna avvertire che già, per opera della suaccennata società, vennero compiuti e presentati quattro progetti, come si avvertì nella relazione.

Ora, col prefinire un breve termine, la Commissione era persuasa di stringere opportunamente ad una decisione tutti gli aspiranti, cogliere il tempo accettabile e troncane le perplessità, le quali forse si prolungheranno durante il più lungo periodo che si vuole accordare.

Era questo anche un debito di giustizia, trattandosi di una strada aspettata da tanto tempo, e posticipata a tante altre imprese di minore importanza.

Siccome però la Camera dà vista anche oggi, come sempre, d'essere presta ad accettare con buona fiducia tutto quello che le viene dal signor ministro delle finanze (*Ilarità*), la maggioranza della Commissione (chè in quanto a me rimarrei fermo ai due mesi) dichiara di non fare difficoltà in proposito.

Voci. Ai voti! ai voti!

VALERIO. Si è detto che tre mesi non basteranno, e che non si presenterà alcun capitalista.

Se la strada d'Acqui è buona, e se il suo congiungimento non guasta la strada di Stradella, i capitalisti si presenteranno subito. Se poi la strada d'Acqui è talmente poco fruttifera che l'unione della medesima peggiori l'attuale impresa, i capitalisti, per assumerla, non si presenteranno nè dentro due, nè dentro tre, nè dentro sei mesi, nè dentro un anno. Cosicchè questa protratta dilazione, senza giovare ad Acqui, danneggerà, e forse per anni ed anni protrarrà ancora la desiderata e da tutti riconosciuta utilissima linea stradale da Novi a Piacenza.

SARACCO. Domando la parola.

Voci. Ai voti! ai voti!

SARACCO. Una società composta di uomini ragguardevoli per fortuna e per posizione sociale ha già presentato la sua domanda.

VALERIO. Allora bastano due mesi.

SARACCO. Ma no, se questa società si lascerà tentare di accostarsi al partito migliore, lasciando trascorrere il bimestre di saggio: sei mesi è ben altra cosa!

MAZZA P. L'articolo 4 dice: « Quando però, scorsi due mesi dalla pubblicazione della presente legge, ecc. »

Mi pare più conveniente di fissare un'epoca precisa dicendo: « dal 1° luglio. » (*Movimenti*)

Voci. A datare dalla pubblicazione.

MAZZA P. Allora potrebbero non essere più sei soli mesi.

CAVOUËR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Ebbene, si dica: « entro il corrente annò. » (*No! no!*)

PRESIDENTE. Lo metto ai voti.

VALERIO. La mia proposizione è più ampia. Ponga ai voti la mia proposta di due mesi.

PRESIDENTE. No, l'altra si allontana di più dal progetto della Commissione.

Metto ai voti la proposta di sei mesi, a datare dal primo prossimo luglio.

(È approvata.)

« Articolo 4... »

Voci. Non siamo più in numero.

PRESIDENTE. Aspettino, non c'è più che un articolo da votare.

Metto ai voti l'articolo 4.

(È approvato.)

« Art. 5. Verificandosi il caso della disgiunzione delle imprese contemplato dal precedente articolo 4, le concessioni si stipuleranno sotto l'osservanza dei parziali relativi capitolati, che, a cura del Governo, verranno esattamente stralciati dal capitolato complessivo unito alla presente legge. Dovrà perciò il Governo determinare, in proporzione della importanza comparativa delle due imprese, il riparto della cauzione, e regolare, in corrispondenza alle disposizioni sancite nel suddetto capitolato complessivo, le rate di restituzione e l'ammontare dei depositi, che avranno a rimanere nelle casse della finanza fino al compimento e collaudo delle rispettive linee. »

(È approvato.)

« Art. 6 (ultimo). I nostri ministri segretari di Stato per le finanze e pei lavori pubblici daranno le disposizioni occorrenti per l'esecuzione della presente legge, che sarà registrata al controllo generale, pubblicata ed inserita negli atti del Governo. »

FARINA. Propongo che si sopprima quest'articolo, siccome inutile.

Voci. Sì! sì!

(È soppresso.)

La seduta è levata alle 5 e 5¼.

Ordine del giorno per la tornata di lunedì:

Discussione dei progetti di legge:

1° Per concessione di una ferrovia da Acqui al confine piacentino;

2° Per le spese di costruzione di una cavallerizza in Alessandria;

3° Per spese straordinarie occorse pel fabbricato della tipografia della Camera;

4° Per credito straordinario relativo al tronco di strada ferrata da Quarto a Solero.