

all'adesione del Governo alla presentazione della proposta della ferrovia da Savona a Torino, affinché alle mie parole non si dia un significato più largo di quello che non abbiano.

Ricorderà la Camera che in una delle precedenti sedute, il signor presidente del Consiglio disse che gli erano state fatte delle comunicazioni circa proposte di diramazioni che si dovevano fare alla Camera e che perciò prevedeva che vi sarebbero state delle lunghe discussioni; e domandava che prima si procedesse alla discussione degli articoli relativi al progetto della linea principale del Varo al confine modenese. Una di tali comunicazioni riguardava la linea da Savona a Torino, e fu fatta da me assieme ai deputati Moffa di Lisio, Costa di Beauregard, Di Revel, Pettiti ed Ara; parlammo al signor presidente del Consiglio di detta proposta, non già per procurarci un appoggio particolare in favore di essa ad esclusione di altre, ma per sapere se egli l'avrebbe accettata o respinta, giacché se non l'avesse accettata, noi non l'avremmo fatta, nè ci saremmo messi in lotta col Governo. Egli assentì, e noi allora deliberammo di presentarla. Ecco quanto mi premeva di meglio spiegare alla Camera.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. Mi riservo nella prossima tornata di prendere ad esame la questione attualmente in discussione; mi restringo ora a fare un'osservazione a quanto disse l'onorevole Brunet.

Se non ho male inteso, egli disse che il Ministero, e per il Ministero faceva allusione a chi parla, perchè credo che il deputato Brunet non abbia parlato ad altro ministro fuori che a me, che il Ministero si era mostrato favorevole al suo emendamento...

Voci. No! no!

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. Mi pareva che avesse detto questo.

Voci. No! no! È il deputato Astengo.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e delle finanze. Allora ritiro l'osservazione che volevo fare.

PRESIDENTE. Il deputato Airenti ha facoltà di parlare.

AIRENTI. Sarò brevissimo nello aggiungere alcune osservazioni a quelle dei preopinanti in appoggio della questione pregiudiziale. Io dirò solo che le proposte aggiunte, lungi dal potersi dire emendamenti all'attuale legge, sono invece vere nuove aggiunte, veri nuovi progetti, dei quali per conseguenza non può ora ammettersi la discussione. Un'occhiata sola che la Camera, si piaccia di dare alle medesime, basterà a convincerla della verità di quanto affermo. Diffatti, qual è l'oggetto di queste aggiunte? Leggansi e si vedrà che tutti gli autori delle medesime sono concordi nel chiedere una cosa sola, tutti domandano, cioè, che la guarentigia delle 25,000 lire per chilometro promessa dal Governo alla ferrovia ligure sia estesa a nuove diramazioni che, da questa dipartendosi, metterebbero al Piemonte; o, in altri termini, dimandano nuove concessioni di ferro-

vie alle stesse condizioni con cui si vuol concedere la ferrovia ligure. Ora è evidente che nessuna di queste aggiunte ha per iscopo d'introdurre nella presente legge delle modificazioni siccome dovrebbe essere perchè emendamenti potessero dirsi. È altresì evidente che non solo non portano variazioni, ma che l'ammettono tale quale è, e che il solo loro oggetto si è quello di ottenere altri distinti tronchi di ferrovie. Non vi ha dubbio adunque, ripeto, che questi emendamenti sono veri nuovi progetti dei quali per conseguenza la Camera non deve occuparsi, sia perchè non furono discussi negli uffizi, sia perchè sono affatto estranei all'attuale questione.

Vedere se lo Stato abbia o no ad accordare il suo concorso alla ferrovia ligure, ed in quali termini debba prestarlo, ecco il solo punto su cui la Camera è chiamata a deliberare per effetto della presente legge; ogni altra questione è fuori di luogo, e siccome con ciò nulla hanno a che fare le progettate aggiunte, così manifesta si presenta la insussistenza della pretesa di coloro che vorrebbero introdurre come di traforo nella attuale discussione quella delle dette aggiunte. Nè potrebbe giovare il dire, come fece l'onorevole Astengo, che queste diramazioni sono intieramente connesse colla ferrovia principale; imperocchè, o si parla di connessione materiale, ed allora dico che la ferrovia ligure sta da sè ed è affatto indipendente da qualunque diramazione che da questa si possa fare verso qualsiasi direzione. La ferrovia ligure che ha principio al Varo, trascorre per le due riviere, e mette capo al confine modenese, quando ha raggiunti questi estremi, essa è compiuta, nè ha bisogno di ulteriori aggiunte, le quali, se avranno luogo, costituiranno altre strade distinte. Se poi si parla del vantaggio che da queste diramazioni verrebbe alla linea principale, io potrei contestare primieramente questi vantaggi. Diffatti, forsechè si può ragionevolmente credere che crescerà il movimento della ferrovia ligure, dacchè le mercanzie e i passeggeri vengano in Piemonte passando, per esempio, piuttosto per la linea di Savona, che per quella di Genova? Io non lo credo. Sussisterebbero poi anche gli allegati vantaggi, non sarebbe certo questo un dato sufficiente per legittimare una discussione per sè irregolare. Nessun dubbio che grande e molto grande utile verrebbe alla ferrovia ligure dalla congiunzione della ferrovia dello Stato a quelle della Savoia ed all'Alemagna. Eppure se alcuno di noi sorgesse ora a proporre od il foro del Moncenisio od un sussidio per Luemagno, sono certo che il signor presidente gli toglierebbe la parola, nè gli menerebbe buona la ragione che da queste opere possa derivare vantaggio alla ferrovia di cui ci occupiamo.

Parmi anche che sia stato detto non essere nuovo il caso in cui la Camera, in occasione di altre leggi, si sia occupata di nuove proposte non state discusse negli uffizi. Molte cose potrebbero a ciò risponderci; ma io mi limiterò ad osservare che gli esempi non sono ragioni. Una particolare risposta però credo mio debito fare a quello che si volle dedurre dalla legge per la creazione di tribunali di commercio, osservando all'onorevole mio