

ORNATA DEL 21 MAGGIO

dire, ad onore di quelle popolazioni, che vista questa risoluzione per parte mia, si sono adoperate in modo che la linea da Gallarate a Varese si eseguisse senza che il Governo concorra nelle spese; sono quindi lieto di poter fare onorevole testimonianza di quelle popolazioni che hanno ben compreso gli interessi della loro località. Così avremo due linee, una da Gallarate a Sesto-Calende, l'altra da Gallarate a Varese. Vede adunque l'onorevole Cadolini che non si è perduto tempo, neanche per questa parte.

Lo stesso onorevole deputato parlava ancora di nuove linee che dovrebbero essere soggetto delle cure particolari del Governo, e fra queste di quella da Palermo a Trapani, facendo istanza affinché il Governo ne ordinasse la costruzione.

Il Parlamento ha dato al Governo quattro anni per ciò fare. Ciò vuol dire che il Parlamento ha sentito che non era possibile di por mano ad un tempo a tanti lavori nella Sicilia, per la quale furono definitivamente decretate da circa 400 a 500 chilometri di strade da compiersi in brevissimo periodo di tempo. Bisogna quindi lasciar principiare le strade più importanti; quando queste saranno avviate, allora si potrà portare l'attenzione anche sopra quella da Trapani a Palermo. Aggiungerò anche che ho fatto esaminare qual fosse la linea più conveniente, e questi studi si ripeteranno fino a tanto che si possa poi procedere ai definitivi, ma intanto spero che queste località vorranno dar una mano al Governo, giacchè se le altre linee possono considerarsi come linee arteriali, quella da Palermo a Trapani non ha un tal carattere; è una linea d'interesse piuttosto locale, quantunque sotto un altro riguardo lo abbia anche generale, e quindi possa aver diritto a speciali condizioni. Riconoscerà tuttavia, spero, l'onorevole Cadolini che l'importanza di questa linea è minore assai di quella da Palermo a Messina, poichè questa attraversa la catena delle montagne della Sicilia, e va a toccare tutta la parte centrale dell'isola.

Riguardo la linea da Popoli ad Aquila e Chieti, il Ministero si è molto preoccupato dei lavori ai quali attribuisce un'importanza e politica e commerciale, e specialmente strategica; e forse potrò presentare qualche proposta a tale riguardo all'approvazione del Parlamento.

Il Ministero non ha nemmeno dimenticato la linea da Benevento a Campobasso, la quale è tanto desiderata da quelle popolazioni e giustamente, cosicchè esso ha fatto fare studi prima che ancora gli venissero mossi eccitamenti da chicchessia. Questi studi sono fatti, ed attualmente si sta meditando sopra le condizioni economiche per la costruzione.

Di guisa che il Ministero crede d'aver gli elementi per presentare a tal riguardo qualche proposta al Parlamento, ma qui dichiaro che spera però nel concorso delle popolazioni perchè queste linee hanno un interesse generale, se si vuole, ma senza dubbio sono di una utilità prevalente nei territori che debbono percorrere.

Rispetto alle linee calabro-tirrene, dirò che quella la quale costeggia il mare da Reggio a Terra d'Otranto deve congiungervi Salerno.

Veramente io non so se l'onorevole preopinante conosca bene quelle località, ma dai ragguagli che ne ho io mi pare che vi sono delle difficoltà tali che debbono non dico togliere a quei paesi ogni speranza di strade ferrate, ma limitarsi almeno a quelle le quali sono di immediata attuazione e le cui difficoltà non sono grandissime.

Dubito quindi assai che il prodotto di questa linea possa corrispondere alla spesa che si richiede, perchè non bisogna dimenticare che qui vi è il mare, che è il più gran veicolo di comunicazione che esista. Ma queste località difettano di porti, ed io credo che prima di spendere denari nella costruzione di strade ferrate lungo il mare Tirreno sia meglio pensare a nuovi scali e a migliorare quelli che attualmente vi sono. (*Benissimo!*)

Della linea da Parma alla Spezia ebbi già occasione di parlarne in altra occasione.

Ritengo che abbia essa un'importanza grandissima, specialmente dal lato strategico, e credo che coll'andar del tempo potrà anche acquistarla dal lato commerciale. È perciò anche nelle viste del Governo di comprendere questa linea fra le strade che debbono compiere la nostra rete, e perciò essa sarà pur oggetto di qualche proposta per parte del Ministero.

**TORRIGIANI.** Domando la parola.

**MENABREA, ministro dei lavori pubblici.** Non parlo della linea della Basilicata che l'onorevole Cadolini quasi rimproverava il Ministero d'aver trascurata. Mi pare d'aver già detto che gli ingegneri stanno lavorando, e tostochè si presenteranno i progetti sarà cura del Ministero di approvarli, onde la loro esecuzione non possa essere ritardata.

L'onorevole deputato Cadolini parlava altresì di altre linee complementari, come quella da Cremona al confine mantovano, quella da Pistoia ad Empoli, quella da Treviglio a Coccaglio. Quest'ultima linea, lo ammetto, è compresa nella concessione delle strade ferrate lombarde, ma so anche essere riserbata facoltà al Ministero di determinarne la costruzione, quando lo si creda opportuno.

Ora è da notare, o signori, che tutte queste linee costano una garanzia al Governo, e perciò prima di imporci nuovi pesi è meglio di concentrare, direi, le forze pecuniarie che abbiamo a compiere le altre linee più essenziali.

Intorno alla linea da Cremona al confine mantovano, quando questa potrà unirsi a quella della Venezia avrà una grandissima importanza, che non esito a riconoscere, e che dovrà entrare nella categoria delle reti che io chiamerei arteriali. Ma finchè essa va a troncarsi al confine mantovano, serve unicamente per i bisogni di quelle località, e io credo che anche queste possano fare uno sforzo, come ne hanno dato l'esempio per la strada da Gallarate a Varese, tanto più che la costru-