

giorno, provocherà egli dall'onorevole ministro quelle dichiarazioni che giudicherà più convenienti.

Intende il Governo di applicare il principio, che adotta adesso, a tutte le altre strade del regno quando si trovino quasi nelle identiche condizioni?

La seconda domanda, non meno interessante, è questa:

Dalla relazione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, e dalla relazione della Commissione appare che lo Stato dovrà fare una qualche perdita per la garanzia accordata alle Romane: vero è che la Commissione fa un lungo ragionamento per dimostrare che questa perdita avrebbe un compenso nello sviluppo del commercio. Desidero sapere dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, se egli ha calcolato a quanto ascenderebbe la perdita che farebbe lo Stato sulla garanzia delle Romane.

Io ho fatto un calcolo, e la cifra sarebbe abbastanza considerevole; ad ogni modo non voglio dirla, aspetterò che la dichiari l'onorevole ministro...

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. La dica! la dica!

NICOTERRA. Mi è molto più comodo farla dichiarare a lei.

La terza domanda, che rivolgo all'onorevole ministro dei lavori pubblici, è questa:

Crede egli che questa nuova linea, o queste nuove linee di congiunzione, non danneggeranno a quell'operazione, a quegli intendimenti che il Governo può avere per riordinare (mi servo di questa parola onde non pregiudicare la questione) per riordinare le strade ferrate romane?

È vero che è previsto il caso del riscatto delle ferrovie romane, ed in questo caso la linea o le linee nuove sarebbero pure riscattate al prezzo che ora costerebbero; ma non pare all'onorevole ministro dei lavori pubblici che in questo momento il produrre una novità qualunque su quella linea, che deve richiamare l'attenzione del Governo, potrebbe pregiudicare la soluzione del problema che il Governo si propone? Mi pare d'intravedere che l'onorevole ministro dei lavori pubblici accenni di no; ma, mi scusi, quando sarà dimostrato che la linea delle ferrovie romane, per effetto di queste nuove linee, renderà ancora meno di quello che rende ora, allora mi pare che la si è danneggiata.

Ad ogni modo io mi aspetto dalla cortesia dell'onorevole ministro dei lavori pubblici queste due risposte.

Primo: ha egli calcolato a quanto ascende la perdita che lo Stato farebbe per la garanzia accordata alle ferrovie romane?

Secondo: crede egli che queste nuove linee, che questo fatto nuovo, che modifica in parte le condizioni della linea esistente, non pregiudichi quello che il Governo si propone di fare per le ferrovie romane?

Quando avrà risposto, mi riservo la parola per fare le mie osservazioni.

PRESIDENTE. Ora la parola spetterebbe all'onorevole Araldi; parmi però che la discussione sia abbastanza matura...

Voci. La chiusura! la chiusura!

Altre voci. Parli! parli!

ARALDI. Procurerò di essere molto breve, tanto più che ne sento la necessità.

La questione che si tratta è una di quelle che, toccando gl'interessi di molte provincie, commove necessariamente le passioni ed eccita un grande interessamento.

Prima di tutto, giacchè l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha dichiarato di non accettare il progetto della Commissione, a me, che mi trovo ad essere il primo fra i membri della Commissione che prendono la parola, credo che corre l'obbligo di spiegare la posizione nella quale ci siamo trovati. Avevamo davanti a noi un progetto di legge che, sopra sei diverse proposte di ferrovie, dava la preferenza ad una sola, a quella di Tuoro-Chiusi; e questa preferenza egli la dava in contraddizione ad un voto assai autorevole del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ci ha esposti nel suo discorso i motivi i quali lo hanno condotto a questa preferenza. Noi in allora non li conoscevamo, giacchè nella relazione ministeriale non erano certamente abbastanza spiegati o dichiarati.

Mi riservo di rispondere a diverse fra le cose dette dall'onorevole ministro. Comunque, noi ci troviamo, come ho detto, davanti una preferenza accordata dal ministro ad uno dei sei progetti nominati nella relazione; dall'altro lato avevamo un giudizio del Consiglio superiore dei lavori pubblici, di cui mi permetterò, poichè è breve, di leggere alla Camera la conclusione.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, dopo di avere esaminate le proprietà di tutte le sei diverse linee proposte, più ancora di quell'altra proposta dalla Commissione governativa Bastardo-Olmo-Salarco, conclude: « che sia da preferirsi per la congiunzione tra le ferrovie aretina e senese, avuto riguardo agli interessi generali del paese, il tronco ferroviario Bucine-Buoninsegna (e notate bene questo), e ciò anche perchè la costruzione di questa linea non farebbe ostacolo alla concessione di un altro tronco di congiunzione presso il Trasimeno, nell'interesse delle provincie di Arezzo e di Perugia. »

Le discussioni sorte negli uffici intorno a questo progetto di legge avevano imposto alla vostra Commissione l'incarico di studiar bene, fra tutti i progetti proposti, qual fosse quello che meglio di tutti soddisfacesse agli interessi generali del paese, senza possibilmente trascurare gli interessi locali, i quali son pur sempre rispettabili.

Ora, la vostra Commissione, prima di accettare il