

loghe istruzioni al regio commissario perchè avesse a prendere le opportune intelligenze coll'ufficio del contenzioso finanziario di Torino.

Gli atti ingiunzionali non ebbero però alcun seguito perchè i rappresentanti della società dell'Alta Italia promisero di fare immediatamente i lavori per proprio conto, salvo a rivalersi presso chi di diritto.

Ed infatti i lavori furono incominciati; ma come furono messi allo scoperto tutti i danni, i quali erano stati cagionati dalle acque nel dicembre e mesi successivi, si trovò che questi erano assai maggiori, di maniera che, non solamente occorrevano lavori di riparazione, ma erano necessarie opere di spostamento di alcuni tratti di linea, le quali opere richiedevano necessariamente l'espropriazione di terreni privati per utilità pubblica e perciò la perdita di un tempo notevole.

Da tali circostanze emerge chiaramente che l'essersi arrestati i lavori non proviene positivamente dal non volerli continuare, ma proviene da che i danni sono assai maggiori di quelli che erano da principio previsti, e dal non potersi continuare i lavori senza fare espropriazioni.

Ma, avendo domandato al commissario governativo in quale stadio fossero le pratiche, con un ultimo rapporto di ieri l'altro egli mi assicurò che, ad onta dei gravi guasti e dei rimedi radicali che sono indispensabili, nondimeno vi ha ogni ragione di credere, che prima della stagione delle vendemmie il tronco possa essere riaperto all'esercizio, anzi il commissario regio mi designa che ciò possa avverarsi verso il fine di agosto od ai primi di settembre. E siccome conosco l'esattezza e la diligenza di quel commissario, che non mai si avventura a dir cose, le quali non possano essere eseguite, così debbo nutrire fiducia, che prima della stagione delle vendemmie, il tratto di strada ferrata da Asti a Castagnole potrà essere aperto al pubblico servizio.

Sia certo l'onorevole Di San Marzano, che io, come per lo passato, così per l'avvenire, continuerò a prender cura pel pronto ristaurò della linea in parola, persuaso come sono che, se sopraggiungesse la stagione delle vendemmie, e questo tratto non fosse riaperto all'esercizio, grande sarebbe il detrimento che ne verrebbe a quella contrada.

**DI SAN MARZANO.** Ringrazio l'onorevole ministro delle informazioni che ha date alla Camera. Non mi era ignoto che le questioni vertenti fra la società costruttrice e la società esercente, cagione precipua del ritardo nel por mano agli occorrenti lavori di riattamento della linea, erano state, per l'intervento governativo, per ora almeno, rimosse. In quanto alle difficoltà che sono insorte per l'espropriazione dei terreni, a cui ha accennato il ministro, quelle popolazioni sono troppo interessate alla riapertura di quella ferrovia, perchè non abbiano a cessare; epperò sono

sicuro che, per parte delle autorità locali, si farà tutto il possibile per appianare ogni difficoltà di tale natura.

È evidente che quella ferrovia, oltre provvedere agli interessi locali, serve alla più breve comunicazione fra l'alto Piemonte e la Lombardia, prolungandosi, come la Camera sa, per Mortara a Milano. Per conseguenza non solo è di utilità locale, ma è di interesse generale, e almeno regionale, ed il suo pronto riaprirsi al pubblico interessa non poche popolazioni, specialmente, come ho già accennato, pel grande traffico che su di essa ha luogo all'epoca delle vendemmie.

Ad ogni modo, ringrazio l'onorevole ministro delle assicurazioni date, e non dubito che le promesse fatte saranno sicuramente messe in atto.

**SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DELLO SCHEMA DI LEGGE PER LA CONGIUNZIONE DELLA FERROVIA ARETINA COLLA CENTRALE TOSCANA.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del progetto di legge per la congiunzione della ferrovia aretina colla senese.

La Camera rammenta che nella seduta di ieri fu chiusa la discussione generale, riservata però la parola al relatore.

L'onorevole relatore ha dunque facoltà di parlare.

**MANGILLI, relatore.** L'estensione che in questi ultimi due giorni è stata data alla discussione sul progetto di legge che ci sta dinanzi, se da un lato ha messo in evidenza le qualità ed i difetti delle varie linee che si contendono il primato per la congiunzione della ferrovia aretina colla senese, in modo che posso tenermi dispensato dal ripetere qui quello che dall'una o dall'altra parte è stato detto in vantaggio o contro queste due linee, d'altra parte ha gettata, dirò così, una luce un po' incerta intorno ai veri intenti della Commissione nella proposta che essa ha fatta alla Camera. L'onorevole signor ministro dei lavori pubblici pel primo si è rifiutato di accettare quella proposta, e dopo vi è stato taluno che l'ha chiamata una proposta poetica, altri la disse addirittura disastrosa o pericolosa.

Capisco che il qualificativo di poeti delle ferrovie, come l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha avuto quello di astronomo, è un bel motto che l'onorevole Fossombroni ci ha portato davanti per amore dell'aneddoto col quale voleva intrattenere la Camera (*Ilarità*): non è men vero però che è mio dovere di respingere e confutare quest'appunto, imperocchè, se vi è una proposta la quale sia tutt'altro che poetica, e che invece potesse essere censurata pel suo positivismo, forse un pochino esagerato, sarebbe la proposta della Commissione.

Ecco, o signori, come è fatta la nostra poesia. La