

dini del giorno che aveva presentati nella sua relazione.

Ora leggo l'articolo 1 :

« Il Governo del Re è autorizzato ad accordare per decreto reale all'industria privata, a provincie e comuni, isolatamente o riuniti in consorzio, e per la durata non maggiore di 90 anni, concessioni per le costruzioni e per l'esercizio delle seguenti linee di strade ferrate pubbliche :

- « 1° Legnago-Rovigo-Adria ;
- « 2° Verona-Legnago ;
- « 3° Montoro-Legnago-Monselice ;
- « 4° Vicenza-Thiene-Schio ;
- « 5° Vicenza-Treviso ;
- « 6° Padova-Cittadella-Bassano ;
- « 7° Varallo a Vercelli o Novara ;
- « 8° Conegliano-Vittorio. »

La discussione è aperta su questo articolo 1.

La parola spetta all'onorevole Monti Coriolano.

MONTI CORIOLANO. Dacchè, per la modificazione subita, seduta stante, dal progetto di legge, ho dovuto rinunciare a parlare sulla discussione generale, restringo le mie osservazioni sulle linee di strada ferrata designate, e, non potendo tutte abbracciarle, ne prenderò a considerare due soltanto. Queste sono la linea di Legnago-Rovigo-Adria e l'altra Verona-Legnago.

Per me, e per tutti coloro i quali approfondiscono un poco lo studio generale del nostro sistema di strade ferrate, le due linee che ho enunciato non ne formano in realtà che una sola. È la linea che, partendo da Verona, procede per Legnago e Badia a Rovigo, e quindi ad Adria. Ora io particolarmente prendo a discorrere su quella parte di tale linea la quale si estende da Verona a Badia. Lascio che altri valuti e ponga in rilevanza, se occorre, l'utilità strategica della linea per se stessa e per la parte verso Adria, non essendo questo il mio assunto.

Dicendo dunque del tronco speciale di strada ferrata tra Verona e Badia, credo che non sarà discaro alla Camera conoscere di quale carattere ed importanza esso sia.

Ed una delle cagioni per le quali io mi era iscritto per parlare sul progetto di legge, questa si era : per mostrare, direi quasi, la meraviglia come, sotto titolo di strade ferrate secondarie, si includesse un braccio di strada ferrata quale è quello dichiarato. Chè, se nel progetto, che fu modificato, di questa linea non si faceva menzione, non è un segreto per alcuno che in realtà vi figurasse in prima fila.

Io dunque noterò come questo tronco da Verona a Badia costituisca parte importantissima e principale di quella gran linea che da Brindisi deve estendersi direttissimamente al Brennero. Nonchè essere pertanto strada ferrata secondaria, è più che strada nazionale. Pare a me che basti la enunciazione datane per dimostrarla strada ferrata veramente internazionale.

Dell'importanza di questa strada internazionale, per chi non ne avesse memoria, può farsene chiaro concetto allorchè si pensi che essa, movendo da Brindisi, segue il litorale adriatico fino a Rimini coll'attuale via ferrata per Bologna. E da Rimini si dirama in retta linea, e sempre pianissima, passando per Ravenna, Ferrara, Legnago, finchè giunge a Verona.

A Ferrara trova opportunamente già stabilito il ponte sul Po, in guisa che non occorre nemmeno costruirne altro sul gran fiume. Di questa linea al Ministero dei lavori pubblici sono depositati tutti gli studi e le perizie, da cui risulta non importare la spesa complessiva più di 22 milioni di lire.

La stessa linea, che è chiamata appunto la direttissima da Rimini a Verona, risparmia nullameno che 40 chilometri di tragitto in confronto della strada ferrata in costruzione da Mantova a Modena. E 40 chilometri di risparmio in una via di quella fatta, ciascuno comprende qual pregio sia. L'altro giorno disputavamo per 14 o 15 chilometri in una strada niente più che nazionale. Quanta più rilevanza non avranno 40 chilometri di accorciamento in una via internazionale ?

A dire il vero, io non mi sono saputo mai capacitare perchè tanto studio e tanta cura abbiamo posto per collegare le nostre grandi linee ferroviarie coll'occidente d'Europa, trascurando identici rapporti che non possiamo non avere coll'Europa centrale ed orientale.

Basta guardare la carta della parte di mondo a cui apparteniamo, cioè dell'intera Europa, per accorgersi che l'Italia, internata come è nel mare, forma il peziolo, dirò così, della gran mappa europea; e la penisola nostra viene a servire come di veicolo pel transito di tutte le altre parti d'Europa verso l'Oriente.

Probabilmente mi si risponderà che i nostri interessi erano più rivolti per lo passato verso l'Occidente anzichè altrove. E che particolarmente verso l'Inghilterra era diretto lo scopo principale della via celerissima di Brindisi al Cenisio in servizio della valigia delle Indie. Ma a me vale anche ricordare il fatto recentissimo, onde, durante la guerra di Francia del 1870, alla valigia delle Indie toccò di prendere la via del Brennero per fare capo ad Ostenda. Anche dunque per rispetto a questa importantissima cosa che è la valigia delle Indie, non può ammettersi che possa riguardarsi come indifferente la strada di cui parlo. Intendo sempre della direttissima strada ferrata da Rimini a Verona.

Oltre a ciò credo che, prescindendo dalla necessità principale che possa avere la nazione inglese di comunicare con l'Oriente pel nostro territorio, un simile scopo, se non tanto importante, abbiano la Germania media e la meridionale, non che l'Austria. Pel transito delle merci di poco peso, e di quelle di gran valore e delle persone, anche queste nazioni deb-