

che richiamare un fatto positivo, vale a dire come il 18 febbraio 1872 la deputazione provinciale e il municipio di Milano hanno mosso una petizione al ministro per raccomandare vivamente il tracciato Romano-Chiari. Io mi sono ristretto a ciò, citando un fatto inconfutabile, e che l'onorevole Cagnola può verificare.

Del resto, io credo che non avrei trascorso il mio mandato, se mi fossi anche fatto interprete del pensiero e degli interessi di Milano.

Io credo, è vero, che l'interesse di Milano sia di essere unito ad un territorio il quale darebbe molto più larga clientela a Milano di quella che possa dargli la zona propugnata dall'onorevole Cagnola, Del resto, mi riferisco a quanto ho detto.

L'onorevole Cagnola dice con ironia che io vorrei unire Milano all'importante borgata di Romano. Io non ho parlato solamente di Romano; io ho parlato di Romano e degli altri luoghi che fanno scalo a Romano. Ho parlato dell'importante città di Chiari, ho parlato di tutto il territorio e l'ho confrontato col territorio che sarebbe traversato dalla linea da lui propugnata dove non vi è un solo paesello e dove la stazione è posta nella beata solitudine della campagna.

MANFRIN. Con legge 29 giugno 1873 è stata accordata facoltà al Governo di concedere la costruzione e l'esercizio di alcune linee ferroviarie nel Veneto.

Questo speciale favore concesso alle provincie venete ha per risultato una massima alla quale io certo non negherei il mio voto, la massima cioè che coloro i quali vogliono delle ferrovie se le facciano.

Questo speciale favore ha per oggetto di concedere alle provincie venete delle linee secondarie; se non che nel Veneto non essendovi che un solo binario, ne viene che le linee interprovinciali autorizzate sono veramente linee primarie, tanto è vero che fra queste ve ne è una di internazionale; quindi nelle provincie venete si costruiranno delle ferrovie che dovrebbe, in strettagiustizia, costruire lo Stato, e tutto questo per il sussidio di 1000 lire al chilometro per 35 anni.

Ma non è di questo che io intendo propriamente parlare.

Quando fu promulgata questa legge vi fu come una febbre nelle provincie venete.

Si promossero riunioni e conferenze e si idearono tante ferrovie da parere che la legge donasse le strade ferrate invece di permetterne semplicemente la costruzione. Senonchè questo fervore presto si dileguò perchè anche i meno accorti si avvidero che, per quanto i pagamenti fossero lontani, ad

ogni modo avrebbero dovuto pagare; e finirono col restare di fronte due partiti, ciascuno dei quali ha la propria rete che vuol portare innanzi, ed ha degli affidamenti, se non ancora assoluti, almeno prossimi ad esserlo. Ne viene da ciò che i poveri contribuenti, senza schermo, dovranno subire questo stato di cose, per il quale nel solo territorio di quattro provincie si vogliono portare innanzi due reti ferroviarie, alcune linee delle quali saranno lontane circa un tiro di sasso l'una dall'altra.

Questi inconvenienti si verificano per due motivi. Il primo, perchè le rappresentanze provinciali, come avviene in tutta Italia generalmente, rappresentano poco la contribuzione; in secondo luogo, perchè essendo stati tolti i centesimi addizionali sulla ricchezza mobile alle provincie, essendo stati loro tolti i centesimi addizionali sui fabbricati, ne viene che, quando si parla d'imposte provinciali, si tratta esclusivamente d'imposte sulla proprietà fondiaria.

Il risultato è pertanto che le ferrovie nelle provincie venete saranno fatte a spese della proprietà fondiaria.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici, al principiare di questa discussione, rispondendo all'onorevole mio amico Torrigiani, accennò ad una nuova dottrina economica, la quale mette per base essere passato il tempo del lasciar dire e lasciar fare, e che l'azione dello Stato debba essere sostituita a sistemi ormai vecchi di dicentrimento; ed io sarei lieto di questa nuova dottrina economica, se fosse sperabile che lo Stato volesse essere logico e mettersi egli a fare le ferrovie nel Veneto invece di lasciarle fare alle provincie. Se non che, essendovi una legge su questo proposito e non potendo ritenere un mutamento, limito la mia domanda a raccomandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici (e questa è la prima preghiera che gli rivolgo) che egli metta d'accordo i due contendenti, e non permetta che ciascuno porti innanzi i suoi progetti e non si stremino le risorse locali mettendo a mal partito i contribuenti.

In mezzo al facile entusiasmo di costruttori e corpi deliberanti, i quali naturalmente hanno ragione di non dolersi, perchè già non pagano o pagano poco, vi è una povera provincia affatto divisa da tutto questo movimento ferroviario.

Al principiare della discussione l'onorevole Bonfadini ha accennato come nelle provincie lombardo-venete solo due città siano disgiunte dal mondo ferroviario, quantunque abbiano diritto ad essere favorite al pari delle altre, perchè pagano le imposte dello Stato, e perchè contribuiscono alle ferrovie che nelle altre parti del regno si costruiscono. Non sono qui per fare un fervorino *pro domo*, non