

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 MARZO 1875

verrò quindi a domandare che si aggravi il bilancio dello Stato, nelle attuali strettezze, in favore della provincia di Belluno; fedele alla dottrina delle economie, non la professo soltanto in teoria, e spero di dare con ciò una prova delle profonde e sincere mie convinzioni. Ma vi è un modo nel quale si potrebbe accomodare ogni cosa. Lo Stato si è impegnato per le ferrovie del Veneto di dare un *maximum* di mille lire al chilometro. Ma egli si è riservato tanti servizi gratuiti e semi-gratuiti che oltrepassano di gran lunga il sussidio delle mille lire.

Secondo il mio modo di vedere, questo è un grave errore che contiene la legge, perchè lo Stato è perfettamente nel diritto di esigere questi servizi gratuiti o semi-gratuiti da quelle linee ferroviarie per le quali egli paga una garanzia chilometrica, ma non poteva esigere tanto di servizi per le ferrovie venete che oltrepassassero queste mille lire.

Secondo i calcoli fatti, questi servizi gratuiti o semi-gratuiti verrebbero, secondo alcuni, calcolati a due mila lire al chilometro. Se non che, dietro un esame sommario che feci, trovo che, per trasporti di corrispondenze di prigionieri, dei soldati abbuoni, ecc., chè troppo lungo sarebbe dire, tutto, il provento così all'ingrosso supera di 500 lire il sussidio che lo Stato concede alle provincie, colla differenza che questo sussidio è per trentacinque anni soltanto, mentre che i servizi gratuiti o semi-gratuiti abbracciano tutto il tempo della concessione, che è di novant'anni.

Dicono, ed anzi è nell'ordinamento nostro, che lo Stato è il tutore delle provincie e dei comuni. Ma io non so cosa accadrebbe se nella vita privata un tutore facesse di questi contratti con i suoi pupilli; non entro tuttavia in questo genere di considerazioni che mi condurrebbero troppo oltre.

Così stando le cose e di ciò non v'è dubbio, ecco la seconda preghiera che rivolgo all'onorevole ministro, domando cioè che il Governo, in considerazione di questo provento veramente straordinario e nuovo, conceda un equivalente sussidio alla povera provincia di Belluno, ed è certo che 500 lire al chilometro percepite dal Governo per 90 anni costituiranno una somma ragguardevole, con la quale la provincia di Belluno potrà costruire la sua ferrovia senza danno del pubblico erario.

Io qui avrei finito, se non avessi una terza ed ultima preghiera di ordine generale.

In tutti gli Stati quando si fa un progetto di una ferrovia si consulta sempre il ministro della guerra, imperocchè ormai tutti sanno che una ferrovia serve alla offesa ed alla difesa di un paese.

Ogni progetto ferroviario, dico, è negli altri paesi corredato da un parere del ministro della guerra.

Nella legge del 29 giugno 1873 fra le molte condizioni non trovo menomamente quella di ottenere l'assenso del ministro della guerra, e siccome non è più il caso di aggiungerla, prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici perchè nelle sue decisioni fra i partiti che sono in lotta nelle provincie venete per avere ciascuno una rete ferroviaria, egli voglia dare la preferenza a quelle linee che meglio possano servire alla difesa del paese ed a potenziare sugli Stati limitrofi.

Altra volta indicai come nella vicina Austria, questi concetti si estrinsecano con lavori sopra grande scala, di modo che una parte settentrionale del nostro regno è circondata come da un semicerchio di ferro. Spero che il Governo troverà giusta questa mia domanda, e ne avverrà che, se le provincie venete devono fare delle ferrovie primarie a loro spese, avranno la soddisfazione almeno di particolarmente concorrere alla difesa della patria comune, e potranno in qualche modo porgere la mano alla famiglia italiana, alla troppo dimenticata famiglia italiana, che vive oltre i confini del nostro regno.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Bucchia.

BUCCHIA GUSTAVO. L'onorevole ministro sa bene con quanta ansietà le popolazioni del Friuli attendano la costruzione e il compimento della ferrovia Pontebbana; lo sa, perchè più e più volte dovetti, a malincuore, noiarlo colle mie pressanti sollecitazioni; ma sciaguratamente finora i lavori languono, e le giuste aspettative di quelle popolazioni sono state deluse.

La ferrovia, giusta il contratto, dovrebbe essere finita, ed è appena incominciata, e si attribuiscono gli indugi e le lentezze alle controversie fra la società costruttrice e la società concessionaria. Or bene io chiedo alla cortesia dell'onorevole ministro se, adesso che i progetti esecutivi sono approvati fino a Chiusa Forte; che il contratto colla società costruttrice venne sciolto, e che l'esecuzione dell'opera resta nelle mani della società concessionaria, sia sperabile di vedere una buona volta avviati quei lavori sopra una larga scala e condotti colla debita prontezza nell'operare.

SPAVENTA, *ministro per i lavori pubblici*. L'onorevole Fano ha toccato di nuovo la questione della linea Coccaglio-Treviglio della quale fu discorso in questa Camera l'altro giorno dall'onorevole Cagnola.

Rispondendo all'onorevole Cagnola, io dissi come la questione penda innanzi al Consiglio delle strade ferrate e promisi di affrettare una risoluzione. Oggi non potrei che ripetere la stessa dichiarazione;