

L'onorevole D'Arco ha facoltà di parlare sul complesso della tabella A.

Prego gli onorevoli deputati di prendere il loro posto.

D'ARCO. Non è certo con animo lieto che mi veggio obbligato da circostanze speciali a prender parte, per quanto assai brevemente, in una discussione così singolare ed intricata, ed a pormi in linea per correre questo vertiginoso ed appassionato *steplechase* di interessi particolari. (*Conversazioni*)

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, li prego di far silenzio: la seduta è aperta.

D'ARCO. La situazione che c'è imposta da questa legge, mi ricorda con grande vivacità certe scene che succedono spesso alle porte dei conventi e negli uffici delle opere pie; sono centinaia di mani che si protendono avido ed insistenti, sono centinaia di suppliche e di pietose querele che suonano da tutte le parti. Chi più grida e si agita va di solito più soddisfatto, mentre molti veri bisogni si nascondono nel generoso pudore del silenzio.

E questo silenzio avrebbe avuto per me nel caso attuale ineffabile seduzione se non si convertisse in un'ingenuità e forse anco in una colpa, quando si pensi ai vitali interessi che ciascuno di noi deve tutelare.

Trattasi insomma di ristabilire coll'equilibrio delle pretese, l'equilibrio dei fatti e dei diritti che furono in gran parte perduti di vista.

Trattasi di riparare coll'accordo fra tutte le aspirazioni a quanto vi ha d'imperfetto in questa legge. La quale, a mio avviso, fu sempre acerba ed inopportuna; e non potrebbe essere divenuta buona dopo che nello spazio di pochi giorni fu capovolta con meravigliosa disinvoltura senza l'aiuto di una vera rivelazione scientifica o di una intuizione soprannaturale che noi aspetteremo altre prove prima di accordare agli onorevoli nostri ministri.

La Commissione ha derogato tante volte ai grandi criteri, prima ampiamente svolti, i quali dovevano presiedere alla classificazione delle varie linee che, dopo la metamorfosi radicale ed improvvisa degli ultimi giorni, riesce ardua impresa il rintracciarne gli effetti. Tuttavia, facendo richiamo a questi criteri, parmi non debba essere difficile il dimostrare come nella classificazione si sia incorso in grandi negligenze, e, più che altro, anche in enormi dimenticanze. Sicchè io non provo alcuna esitanza, confortato dai precedenti discorsi di molti miei onorevoli colleghi, nel sostenere questo mio asserto coll'esempio di qualche ferrovia, nella quale, per vero, l'interesse della mia provincia è assai trasparente, ma resta pur sempre offuscato dal prevalente interesse dell'equità e da quello generale dello Stato.

Havvi, specialmente, una linea che è parte indispensabile di una ferrovia internazionale da costruirsi e quindi collocata in prima categoria, e di altra già compiuta da qualche anno. Ora, questa ferrovia non figura in nessuna delle tre tabelle presentate alla Camera. Io la cito soltanto a modo di esempio, ed è Parma-Suzara. Essa possiede la rara caratteristica di ferrovia veramente internazionale, giacchè non è altro che la continuazione della linea Spezia-Parma, e che, per mezzo di essa, si trova legata colla linea Mantova-Verona e col Brennero. Sono trentotto chilometri circa di una ferrovia tutta in pianura, senza nessuna difficoltà da superare, tanto da riuscire una delle meno costose immaginabili. Invero, si prova meraviglia vedendo come una linea internazionale tanto importante quanto la Parma-Spezia sia condannata a rimanere miseramente monca e ad arrestarsi non già davanti ad un grande ostacolo naturale, ma davanti all'esigua spesa di tre o quattro milioni che occorrono per completarla.

Quest' interruzione intanto la priva dei migliori suoi vantaggi, qual è quello di porre in diretta comunicazione uno dei principali nostri porti con un gran valico alpino che ci lega colla Germania, e l'altro, davvero solenne, di rilegare il principale nostro arsenale marittimo colle fortezze dell'Alta Italia e coi più importanti punti strategici della valle del Po.

Gli oppositori pretendono provvedere a questi bisogni servendosi di due tronchi della Parma-Brescia e della Cremona-Mantova, ma il percorso riesce molto più lungo e obbliga il commercio internazionale ad un giro vizioso al quale non so proprio se vorrà assoggettarsi. D'altronde non mi sembra ragionevole l'affidare la continuazione d'una linea di prima categoria, ad una linea di terza categoria, quindi di meno probabile e di più lontana esecuzione. Nè mi par prudente di rinunciare a rilegare la Parma-Spezia con due ponti sul Po, anzichè con un solo, che sarà per giunta non tanto facilmente e prontamente costruito.

Potrei citare innumerevoli esempi di questo genere per provare con quanto poca regolarità si è proceduto nella classificazione, ma non voglio abusare dell'indulgenza colla quale l'onorevole presidente mi lascia divagare dal tema principale di questa discussione. Mi riservo quindi di parlare di questi casi speciali quando si tratterà delle varie linee e delle varie tabelle, e rientro in argomento per esporre alcune ragioni d'indole assai più elevata e di carattere assai più complesso, le quali confortano mirabilmente il mio asserto.

Anzitutto debbo ricordare i savii propositi di ri-