

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 6 GIUGNO 1879

meriterebbe questa caratteristica che per un tratto di 17 chilometri; poichè per 35 corre da Treviso fino al Molinetto in perfetta pianura e non offre nessun ostacolo. Dopo vengono gli anzidetti 17 chilometri dove saranno necessarie, non gallerie, ma alcune trincee, limitate ad una profondità che non va al di là dei 19 a 20 metri. Quindi, da Feltre a Belluno, attraversa quella magnifica vallata che può considerarsi come una pianura. Questa circostanza persuaderà la Camera che il prezzo preventivato è ragionevole.

L'onorevole Gabelli, per diminuire la impressione della differenza del numero degli abitanti che saranno serviti da una linea piuttosto che dall'altra, osservava che la intensità degli abitanti è uguale tanto da un lato, quanto dall'altro; vale a dire, corrisponde, mi pare, a 3700 abitanti circa per ogni chilometro. Sarà verissimo questo; ma ciò non toglie che da una parte, facendo la linea di Feltre, avremo 325,000 abitanti che non hanno ferrovia e che dopo fatta questa linea l'avranno, e che dall'altra non ce ne saranno che 165,000. Ora riassumo le brevi cose che ho detto.

Se la differenza del percorso da Venezia a Belluno è così piccola da non tenerne conto; se la spesa di costruzione delle due linee è eguale, se non inferiore per quella di Feltre; se il movimento delle merci e dei passeggeri sarà enormemente superiore pel paese che attraversa nell'una in confronto dell'altra; se servirà assai più agli abitanti; se si presterà assai meglio alla difesa nazionale; se la linea di Feltre darà gran vantaggio all'agricoltura, anche riguardo a quanto dissi pel canale della Brentella che irriga la pianura trevigiana; io credo che non vi possa essere nessuna esitanza a preferire la linea di Feltre in confronto della linea Vittorio-Belluno.

Nota questo gran fatto e finisco. 218,000 abitanti da una parte che facendosi la Vittorio-Belluno resterebbero privi di ferrovia, dall'altra 55,000 abitanti che, facendosi la Treviso-Feltre-Belluno, la avrebbero, ma solo per sette chilometri di maggior distanza. Prego dunque la Camera di dare il suo voto per la linea Treviso-Feltre-Belluno. (*Bene!*)

GABELLI. Chiedo di parlare per un fatto personale.

PRESIDENTE. Parlerà poi al fine della discussione di questa linea.

GABELLI. Ma...

PRESIDENTE. Mi permetta, onorevole Gabelli, è regola comune.

Ora spetta di parlare all'onorevole Rizzardi, il quale propone un emendamento che è del tenore seguente:

« Propongo la prolungazione o diramazione fino

a Perarolo della linea al n° 7 dell'articolo 3, che deve congiungere Belluno alla rete ferroviaria del Regno. »

L'onorevole Rizzardi, avendo facoltà di parlare, svolgerà anche quest'emendamento.

RIZZARDI. Il progetto della linea Vittorio-Belluno ebbe il torto di presentarsi troppo tardi, ed oggi le lagnanze e i danni che si lamentavano a carico dell'intera provincia che mancava di ferrovie, si vorrebbe farli valere, perchè la linea non passa da Belluno a Feltre e Treviso. Questo potè forse influire su qualche promessa. Ma quando si è trattato di portare il progetto davanti alla Camera, l'onorevole Baccarini, convinto della sua gravità, non decise il punto d'attacco della linea che dovea congiungere Belluno alla rete ferroviaria e si contentò di segnare i due punti di Treviso e Conegliano, che erano allora gli estremi cui dall'una parte o dall'altra sarebbe arrivata la ferrovia. Oggi questo punto sarebbe Vittorio invece che Conegliano. Lo stesso onorevole Depretis nella seduta del 7 maggio non si sentì di assumere la responsabilità di dare la preferenza piuttosto all'uno che all'altro punto, e dichiarò che lasciava giudice la Camera in questa questione. Io non risponderò all'onorevole Giacomelli sui punti che riguardano la questione tecnica, già vinta anticipatamente da quanto disse l'onorevole Gabelli; ma mi occuperò di alcuni punti economici; e per questo mi servirò di un'autorità non sospetta cioè delle due relazioni: *La provincia di Belluno, notizie economiche e statistiche*, l'una, l'altra *Dei boschi e del legname della provincia di Belluno*, che la Camera di commercio di Belluno presentava all'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio colle lettere 1° luglio 1871 e 30 settembre 1873.

Io cercherò di dimostrare coi dati che ivi sono segnati, l'utilità della preferenza da darsi alla linea Vittorio-Belluno.

La relazione dell'onorevole Morana dice che la linea da costruirsi ha lo scopo di congiungere Belluno, capoluogo di provincia, alla rete ferroviaria del regno, e che il congiungimento deve essere fatto in modo da poter coinvolgere gl'interessi se non della provincia tutta, di una gran parte di essa.

Vedremo come la gran parte di essa ha interesse per la linea di Vittorio. Limitandoci a parlare della sola provincia di Belluno, troviamo che appunto non solo 168 mila abitanti hanno domandato la linea di Vittorio, ma insieme con essi anche tutta la provincia di Udine co' suoi 500 mila abitanti e Conegliano, Vittorio, Oderzo, i tre distretti più ricchi di quella di Treviso. È da osservare che il distretto di Belluno si compone di 12 comuni con