

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

numero delle linee, che sono già iscritte in questo disegno medesimo.

Perciò, signori, io faccio la mia proposta di nuovo. Io raccomando alla Commissione di volere studiare queste considerazioni che le sono sottoposte in varie forme e da diverse parti, e di voler assentire, sia alla proposta dell'onorevole Antonibon, sia alla mia; poichè l'onorevole Visconti-Venosta insisterebbe di certo colla sua, tanto ragionevole, quando la Commissione non accettasse l'una o l'altra di quelle due proposte; ma egli stesso ha dichiarato che sarebbe lietissimo di vedere la Camera votare l'una o l'altra. Ed io credo che i deputati ai quali interessa la linea Feltre-Belluno avrebbero a cuore essi stessi che gli interessi di quell'altra parte della provincia, che su per giù poi finiscono per essere interessi anche loro, siano soddisfatti del pari dal Parlamento e dal Governo. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Alvisi.

ALVISI. Dopo le perorazioni degli onorevoli De Manzoni e Giacomelli, dei quali ciascuno svolse il concetto economico sulla preferenza del tracciato Belluno-Feltre-Treviso, l'uno con parola calma, saggia e chiara, conforme alla sua età; l'altro con parola energica, brillante e convinta, conforme alla franchezza sua, come l'ha dichiarato, alpigiana e conforme al suo affetto verso quelle montagne, affetto che pure provo.

Mi resta ora da rispondere alle osservazioni che vennero fatte sotto un punto di vista tecnico dalla parte avversaria, perchè mi sembra che non sia stata pronunciata una parola contro di esse per attenuarne il valore. E non basta tecnicamente, ma dovrei sviluppare il concetto considerato militarmente, avendo tutti gli oratori accampato fino ad ora il carattere strategico in sostegno dei loro argomenti relativi ai tronchi di ferrovia esposti nell'interesse delle province a cui appartengono.

Confesso di essere titubante nell'assumerne questo svolgimento, essendo già stato discusso con abbondanza di sapere e di parola da oratori militari e non militari fino alla sazietà.

Diffatti si parlò del carattere strategico di linee ferroviarie partenti fin dagli estremi punti ove Spartaco vinse per tre volte, e poi morì combattendo. Bisogna dunque fissare le idee intorno al carattere strategico e logistico delle ferrovie, onde non abbiano a succedere equivoci, per evitare poi il caso di dire cose non esatte relative ad un nome serio ed il più degno di risuonare in quest'Aula quelle cioè della difesa nazionale.

Riguardo all'andamento di una linea, mi pare che il suo obiettivo sia subordinato a queste con-

siderazioni: o una linea ha lo scopo di riunire due grandi centri politici, anche attraverso a regioni disabitate, o mira a toccare il maggior numero dei paesi onde svilupparne la produttività e le relazioni commerciali; o, infine, tende a percorrere una zona, in cui giacciono abbandonate delle ricche risorse per dare vita ad industrie e commerci. Può infine indirizzarsi a meta voluttuaria come si verifica in Svizzera. Ma io domando agli oppositori a quale di queste categorie appartenga la linea da Conegliano a Belluno per Fadalto.

Non alla prima, dei grandi centri politici, perchè io credo che tanto Vittorio quanto Belluno non ambiscano di essere chiamati grandi centri politici; son ben felici di vivere nella loro modesta sfera in cui si trovano attualmente, lontani da quelle tempeste corruttrici dei grandi centri sociali, a cui non vorrebbero di buona voglia partecipare; alla seconda nemmeno, perchè non esistono paesi tra Vittorio e Belluno; l'occhio, a sinistra, urta, per così dire, contro le pareti di quei tumuli delle morte epoche geologiche; a destra spazia sulle acque di un lago, sulle cui sponde non vedonsi biancheggiare quei gentili paeselli che vi confortano l'occhio, come in altri siti, nè udite rumori di vita che vi allietano le orecchie, nemmeno il susurro di un'acqua viva interrompe il silenzio desolante di quella regione.

Avendo sviluppato il concetto da cui deve dipendere l'andamento più razionale di una ferrovia, mi accingo a rispondere alle osservazioni tecniche fatte da un uomo che ha consacrato, per così dire, la sua vita nella costruzione delle linee ferroviarie; da un uomo, che dimostra coll'abbondante suo sapere di essere un'autorità più che competente in confronto di me, che ho seguito un'altra carriera, e non ho avuto il tempo d'applicarmi a quella che m'avrebbe condotto a godere i conforti della vita facendomi ricco, e merito quindi la vostra indulgenza se mi sfuggisse qualche inesattezza.

Sono costretto di esporre alcune cifre. So che nulla è più assordante, ancorchè pronunziate a bassa voce, per dimostrare che la maggiore lunghezza del tracciato per Treviso-Feltre-Belluno è compensata dalla maggiore velocità, in causa della minore pendenza, cioè del 10 per mille in confronto di quella per Fadalto stimata dallo stesso autore del progetto del 20 80 per mille. Ravviso pertanto opportuno di esporre i seguenti dati a constatare l'esattezza di quanto ora ho affermato.

Fra Genova e Pontedecimo essendo la pendenza compresa fra il minimo di millimetri 5,8 ed il massimo di millimetri 11, si verifica la seguente spesa: