

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DELL'11 GIUGNO 1879

urgenza alla petizione 2186 con cui il municipio di Montagnana ed altri sei comuni appartenenti a quel distretto, chiedono che nulla sia innovato delle disposizioni attuali riguardanti la tassa di macellazione dei suini. Prego altresì che questa petizione sia rimessa alla Commissione parlamentare incaricata dell'esame del nuovo disegno di legge per la riforma del dazio-consumo.

PRESIDENTE. L'onorevole Chinaglia domanda piaccia alla Camera dichiarare di urgenza la petizione 2186.

(L'urgenza è accordata.)

Questa petizione farà il corso regolamentare.

Li prego di prendere i loro posti.

L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge per la costruzione di nuove linee di strade ferrate.

L'onorevole Borelli Bartolomeo ha facoltà di proseguire il suo discorso incominciato ieri.

BORELLI BARTOLOMEO. Onorevoli signori, nel riprendere oggi il discorso che doveti interrompere ieri, sento anzitutto il dovere di ringraziarvi per la benevolenza colla quale vi siete degnati di ascoltarvi, e di chiedervi scusa per aver posta a sì dura prova la vostra pazienza. Onde dimostrarvi quanto la mia gratitudine sia sincera, procurerò oggi di parlare il più brevemente che mi sia possibile. E prima d'entrare in materia, o signori, io mi credo in dovere di fare alla Camera una franca dichiarazione.

Voi avrete certamente notato come nel discorso di ieri...

PRESIDENTE. Li prego di far silenzio.

BORELLI BARTOLOMEO... io abbia parlato assai succintamente, quasi un poco alla sfuggita, del progetto di strada ferrata studiato dall'ingegnere De Vautheleret per la valle della Roia. Non mi intrattenni più che tanto sopra di questo, mentre invece trattai in disteso, forse troppo, del progetto di ferrovia che si compendierebbe nello scritto dell'ingegnere De Vautheleret, al quale ieri mi sono riferito.

Tale condotta, onorevoli colleghi, mi era suggerita da buone ragioni. Or sono pochissimi giorni io era alquanto perplesso circa il progetto sul quale Ministero e Commissione si fonderebbero per sostenere l'iscrizione nella categoria B della linea Cuneo-Ventimiglia. Prima di prendere la parola era mio debito di accertare a quale di questi progetti veramente Ministero e Commissione si riferissero, e mi feci quindi carico di interpellare l'onorevole relatore della Commissione, il quale esplicitamente mi ha dichiarato che nella mente della Commissione il progetto ad eseguirsi era quello che

portava la costruzione della linea Cuneo-Ventimiglia tutta sul territorio italiano.

Io spero che l'onorevole Grimaldi e l'onorevole Barattieri, il quale ha assistito alla conversazione che ebbi coll'onorevole Grimaldi, non mi smentiranno.

Ora, all'ultimo momento, mi vien detto che invece non si tratterebbe più del progetto della valle di Nervia, e che il progetto che Governo e Commissione vogliono eseguito, sarebbe quello per la valle della Roia.

Comprenderete, o signori, che pel rispetto che debbo alla maestà di questa Assemblea, per quello che devo a me stesso, non poteva assolutamente astenermi dal portare a vostra conoscenza tali circostanze, perchè veramente farei la più trista delle figure se fossi venuto ieri a intrattenervi due lunghe ore per combattere, novello Don Chisciotte, un molino a vento. Ora io potrei con molta facilità ricominciare l'esame... (*Interruzioni a sinistra*)

Voci. No! no!

BORELLI BARTOLOMEO. Non abbiano timore, non lo farò. Potrei, dico, ricominciare il confronto coll'altra linea, perchè prevedendo la discussione, mi era preparato i necessari documenti, ma mi guarderò bene, onorevoli colleghi, di farvi subire un'altra volta questo supplizio. Sorvolerò anzi su molte e molte considerazioni, perchè non vorrei fare cosa inopportuna.

Signori, io prevedo che una delle obiezioni la quale mi potrebbe esser fatta dai fautori della linea Cuneo-Ventimiglia sarebbe questa, che non si dovesse guardare più che tanto alle distanze virtuali, ma piuttosto al tempo necessario per percorrere la linea. Da taluni mi venne detto, a mo' di esempio, che la linea Cuneo-Ventimiglia presenterebbe un vantaggio in confronto della Ceva-Oneglia di 3 ore sul percorso da Torino a Ventimiglia. Ora, onorevoli colleghi, la soluzione di questa questione è di una facilità straordinaria, veramente elementare. Finchè si tratta di ricavare delle distanze virtuali riferite alle spese di esercizio ci possono essere dei dubbi, delle discrepanze, giacchè si tratta di mettere in equazione fattori talora incerti, e che possono variare a seconda che si ha riferenza alle spese di esercizio piuttosto di una linea che di un'altra. Ma quando si tratta di apprezzare le distanze virtuali relative allo sforzo di trazione, i dubbi allora assolutamente non esistono più, è una questione quasi di puro tecnicismo che si risolve colla massima facilità. Tutti sanno che la base, adottata dai tecnici, in poche parole è questa: che per elevare un convoglio a 5 metri di altezza ci