

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 GIUGNO 1879

**RINNOVAMENTO DELLA VOTAZIONE A SCRUTINIO SEGRETO  
SUL DISEGNO DI LEGGE PER LA PROROGA DEL CORSO  
LEGALE DEI BIGLIETTI DI BANCA.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il rinnovamento della votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge per la proroga del corso legale dei biglietti di Banca.

**MELODIA, segretario.** (*Fa la chiama*)

**PRESIDENTE.** Si lasceranno le urne aperte.

Prego gli onorevoli deputati di prendere i loro posti.

**SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DELLA LEGGE PER NUOVE  
COSTRUZIONI DI STRADE FERRATE.**

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

Nell'ultima seduta si incominciò la discussione degli emendamenti, coi quali si proponevano linee aggiuntive alla terza categoria. Oggi si proseguirà nello svolgimento degli emendamenti stessi.

Il primo iscritto è l'onorevole Bizzozero, il quale ha proposto il seguente emendamento:

(*Con forza*) Onorevoli deputati, li prego di recarsi ai loro posti.

« Il sottoscritto propone la seguente aggiunta alla tabella C: Linea Como-Varese-Laveno. »

Bizzozero.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Bizzozero.

**BIZZOZERO.** Signori! In conformità alle petizioni e alle istanze presentate alla Camera ed al Ministero da municipi, da comizi agrari, e da Camere di commercio della provincia di Como, ed in conformità a personali raccomandazioni a me fatte dal municipio di Varese, e da altri municipi di quel circondario, io domando che la linea Como-Varese-Laveno, già collocata nell'elenco 22, sia oggi portata nella tabella C. Il costo preventivo di questa linea, a risultanza appunto dell'elenco 22, è di lire 7,030,000. Ma bisogna notare che il tronco di 15 chilometri fra Varese e Gemonio fu studiato dal punto di vista che dovesse essere arteria principale della linea internazionale di raccordo colla ferrovia gottardiana: ridotto ora alle proporzioni di un semplice tronco di raccordo interno e nazionale, il suo costo può assai scemarsi, ommettendo ogni opera di lusso. Alcuni calcoli lo riducono a poco più di 5 milioni, altri a circa 6 milioni.

Prendendo per base il costo chilometrico di 140 mila lire, in luogo delle 159 mila accennate nell'elenco 22, e supponendo che la linea Como-Varese-Laveno venga trasportata dall'articolo 10 alla tabella C, ecco quale sarebbe la differenza dell'aggravio che si imporrebbe allo Stato. Collocata fra le linee di cui all'articolo 10, la quota toccante allo Stato ammonterebbe a lire 3,696,000; trasportando questa linea in terza categoria, la quota incumbente allo Stato sarebbe di lire 4,928,000; differenza in tutto 1,232,000 lire. Se poi vogliamo ritenere il costo chilometrico di 159,090 lire accennato nell'elenco 22, ecco quale sarebbe il maggiore aggravio per lo Stato se si trasportasse questa linea dalla quarta alla terza categoria. In terza categoria la quota incumbente allo Stato sarebbe di 5,599,968 lire. In quarta categoria la quota incumbente allo Stato sarebbe di lire 4,591,420; differenza 1,148,048 lire.

Ho fatti questi calcoli supponendo che questa linea prenda posto fra quelle dell'articolo 10 del progetto; ma a questo riguardo regna una completa incertezza, essendo indeterminate le linee che godranno dei benefici dell'articolo 10 del nuovo progetto. Ebbene, lo dirò francamente, quando lo Stato si dispone a spendere 1200 milioni in costruzioni ferroviarie, e profonde benefici a ferrovie di secondaria importanza, è doloroso e duro il vedere una linea importante come questa esclusa da tali benefici. (*Conversazioni*)

**PRESIDENTE.** Onorevoli colleghi, li prego di far silenzio. Vediamo se si può uscire da questa terza categoria che ha già occupato trentasei sedute! Mi raccomando al laconismo degli oratori.

**BIZZOZERO.** Comprendo benissimo che le esclusioni mirano a non portare a troppo alta cifra il dispendio cui lo Stato si sobbarcava. Ma a tale proposito mi permetto di fare alcune considerazioni.

Abbiamo in questi giorni più volte udito ripetere che negli scorsi anni si sono spesi su per giù 60 milioni ogni anno per costruzioni ferroviarie. E allora il bilancio si trovava in cattive condizioni. Oggi, essendo migliorate le condizioni del bilancio, e potendosi attendere nuovi miglioramenti dall'aumento naturale delle imposte, dell'aumento artificiale proveniente dalle imposte novelle, dalla estinzione graduale dei debiti redimibili, dall'aumento del prezzo dei tabacchi e va dicendo, mi pare che nulla ci sarebbe d'anormale se in luogo di stabilire la durata di 20 anni per la costruzione di queste linee collo stanziamento di 60 milioni per anno, si portasse questo termine fino a 25 anni, facendo nelle tabelle posto a linee ingiustamente neglette.