

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

Nella stessa valle sono state scoperte delle miniere di zinco, il quale oramai è introdotto in tutte le costruzioni, ed è materia di grandissimo consumo. Questo minerale non viene trattato sul sito, ma viene mandato a Genova per essere imbarcato per la Francia.

Finora queste miniere sono poco attive, perchè il trasporto costa assai caro. Colla facilità del trasporto di questo materiale a Genova e colla facilità dell'accesso del combustibile sul luogo delle miniere, voi le avrete ravvivate senza dubbio, e perciò se ne potrà raddoppiare la produzione: o quel che sarebbe più desiderabile ancora, si potrà attivare la fusione del minerale sul luogo istesso.

Nè ciò basta ancora. (*Conversazioni*)

Si lamenta in altre regioni la mancanza di combustibile per cui arrenano purtroppo molte importantissime industrie; noi invece, di questo combustibile, se non della migliore qualità, ne abbiamo una forte cava a pochi chilometri dall'ultima stazione della ferrovia, voglio parlare della lignite di Lecco, la estrazione della quale è pure poco attiva per eccesso di prezzo di trasporto.

Nè basta ancora.

Vi è il cemento. Voi conoscete, perchè è conosciuto in tutta l'Italia, il cemento di Bergamo, il cemento della valle Seriana che è ritenuto superiore ai cementi che ci vengono dalla Francia; fu sperimentato in moltissime costruzioni idrauliche, in acqua dolce e marina, e in tutte diede ottimi risultati.

Calcolate tutte queste industrie, ed esaminate tutte le statistiche, siamo in grado di poter dichiarare che il trasporto di questa ferrovia, per sole merci in salita ed in discesa non sarà minore di 100,000 tonnellate per ogni anno.

Io potrei dirvi di tutti gli stabilimenti e della quantità di merci che essi s'impegnano di trasportare in salita ed in discesa, ma credo che annoierei la Camera quando facessi una enumerazione di questo genere. Vi basti sapere che io sono disposto a provare con documenti questa mia asserzione, perchè non è mio costume di forzare le cifre a far loro dire quello che non vogliono.

Oltre a questo movimento di merci è naturale che vi sia un movimento di persone. Lungo quella linea è una popolazione di non meno di 30,000 abitanti ed altri 30,000 sono al di là della valle. Se voi considerate anche il movimento che sarà necessariamente conseguente e dal movimento delle merci e dal movimento delle persone, voi troverete ben facilmente che questa ferrovia non potrebbe essere che remuneratrice, tanto più che il costo ne sarebbe assai piccolo.

Vi ha un progetto completo dal quale risulta che il costo totale non può essere superiore a 2 milioni.

Parrà forse alquanto strana questa asserzione, giacchè in una ferrovia, che percorre una valle, d'ordinario vi sono manufatti assai costosi; ma pure in questo tratto, per accidente, non abbiamo manufatti di molta rilevanza; se volessimo prolungarlo di 5 o 6 chilometri potremmo averli, ma in questo tratto credo di potere assicurare che la spesa non sarebbe superiore alle 100,000 lire a chilometro.

Per conseguenza anche per questo spero che la Camera, che fu tanto larga quando si trattava di votare i milioni a centinaia, non vorrà essere avara in questo caso che si tratta di votare una spesa complessiva di 2 milioni soltanto.

E giacchè io sono di pochissima autorità in questa Camera, permettetemi che io mi aggrappi, per quanto posso, all'autorità degli altri.

Alcuni giorni or sono l'onorevole Plebano diceva che le linee più importanti sono quelle che vanno in cerca dei luoghi di produzione, che vi portano le materie prime, che ne esportano i prodotti, e senza delle quali le grandi linee non possono lavorare.

Un altro collega molto ascoltato e molto autorevole, e giustamente, l'onorevole D'Amico, diceva: che interessa molto che le ferrovie entrino nelle valli, per prenderne le ricchezze minerarie, per ricercarne le industrie. E l'onorevole Grimaldi, che ora è assai poco disposto a favorirci, diceva egli pure quando si trattava di combattere una linea d'interesse più elevato: non sono le lunghe ferrovie, le costose ferrovie che mancano all'Italia, quelle che mancano sono quelle che penetrano nel fondo delle valli per portarci l'attività e la ricchezza. Io invece la sua giustizia, e lo prego a volere dichiarare, se questa non sia una di quelle ferrovie, che possono essere classificate sotto questa indicazione. Io pure, se potessi rivolgere una parola all'onorevole Luzzatti, invocherei la sua attestazione in conferma di quanto ho asserito. Forse le cifre che io ho portate qui davanti a voi, non essendo documentate vi parranno strane, vi parranno eccessive; ma l'onorevole Luzzatti fece parte della Commissione d'inchiesta industriale, egli conosce perfettamente le nostre provincie, e credo che una sua parola potrebbe assicurarvi che le mie cifre non sono punto esagerate.

Per conseguenza io confido nell'equità della Camera e chiudo il mio discorso.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di esprimere l'avviso della Commissione.

GRIMALDI, relatore. Gli argomenti abilmente svolti dall'onorevole collega Roncalli, mostrano che quella