

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 GIUGNO 1879

DELVECCHIO. Domando l'urgenza della petizione 2223, e prego che sia trasmessa alla Commissione del bilancio.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni, la petizione 2223 sarà dichiarata d'urgenza.

(L'urgenza è accordata.)

L'onorevole Delvecchio domanda che questa petizione sia trasmessa alla Commissione del bilancio; questa è una domanda speciale che mi pare non si attenga a ciò che si chiede nella petizione.

DELVECCHIO. Allora domando che sia mandata al Ministero.

PRESIDENTE. Quando la Camera avrà deliberato, la petizione accennata dall'onorevole Delvecchio si rimanderà al Ministero. Per ora è dichiarata d'urgenza.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL DISEGNO DI LEGGE PER LA COSTRUZIONE DI NUOVE STRADE FERRATE.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge per le costruzioni di nuove strade ferrate.

La discussione si svolse ieri intorno all'articolo 10, quale è proposto dal Governo.

Ha facoltà di parlare intorno all'articolo 10, l'onorevole Cavalletto.

CAVALLETTO. A questo articolo 10 si riferiscono le ferrovie così dette di quarta categoria, e queste ferrovie, secondo il concetto del Ministero e della Commissione, dovrebbero avere una importanza puramente locale; ma ad un osservatore imparziale e spassionato che considerasse con giusti criteri queste ferrovie, secondo il loro vero scopo, facilmente apparirebbe e farebbe evidente che non poche delle ferrovie che furono, come di importanza secondaria e locale, relegate alla categoria quarta, meritavano di figurare nelle categorie superiori. Per alcune di queste ferrovie fu resa giustizia, ed infatti furono posti in categorie superiori i tronchi di Legnago-Monselice, Treviso-Motta, Portogruaro-Casarsa e Casarsa-Spilimbergo-Gemona. Ve ne sono pure altre, oltre le accennate, che hanno una importanza evidentemente superiore alla locale, e che pure figurano nella quarta categoria; per esempio le due prime di questa tabella 4^a, Mestre-Castelfranco e Mestre-Camosampiero; Mantova-Brescia; Pavia-Lodi-Crema-Brescia; la ferrovia subalpina validamente richiesta e propugnata dall'onorevole Sella ed altri; la Parma-Suzzara; la Fano per Fossombrone ai pressi di Urbino; Macerata-Civitanova ed altre. L'elenco di queste ferrovie di quarta

categoria è ben lungo, e i danari per eseguirle sono ben pochi. Io non so quali provvedimenti il Governo vorrà prendere per dare esecuzione a queste ferrovie, delle quali alcune, ripeto, sono d'interesse veramente generale. Alcune altre sono invero d'interesse locale, ma sono pur esse desideratissime dalle popolazioni alle quali devono servire.

È certo che quando vi sia un assegno abbastanza largo per queste ferrovie saranno forse per le prime ad essere richieste al Ministero; inquantochè molte di esse sono di facile esecuzione. Forse furono poste in quarta categoria per la loro facile esecuzione, per il loro costo modesto; ma non era però giusto che si dovessero mettere per questa sola ragione in quarta categoria, perchè le provincie che hanno ferrovie facili devono poi contribuire per le ferrovie difficili che a loro non importano. Importano è vero allo Stato in generale, ma non ad esse direttamente; e giustizia distributiva voleva che questa distinzione di categorie fosse fatta con esattissimi criteri, secondo l'importanza militare, commerciale e internazionale rispettiva delle diverse ferrovie. Ma ormai è inutile discorrerne, dappoichè abbiamo già approvato tre elenchi, e tre elenchi colossali di ferrovie che importano una spesa presuntiva di oltre un miliardo e cento tanti milioni di lire, la quale spesa poi a ferrovie compiute sarà ben superiore, e sarà necessario aggiungere almeno un 400 o 500 milioni alla somma preventivata, inquantochè è certo che quando si fa un preventivo di ferrovie il consuntivo poi dei lavori è sempre superiore alla previsione. E nelle costruzioni ferroviarie l'esperienza ci ha fatto vedere che le spese straordinarie o non previste, oltrepassano ordinariamente del 40 o del 50 per cento le somme preventivate.

Io negli emendamenti che ho recentemente proposto ho raccomandato particolarmente due ferrovie che non sono comprese nella tabella 4^a, cioè delle ferrovie di quarta categoria.

La prima è Montebelluna-Castelfranco-Camosampiero, della quale ho già dimostrata l'importanza militare, commerciale interna e commerciale internazionale, ed ho fatto presente che questa ferrovia interessa una popolazione di circa 260,000 abitanti. Raccomandai in secondo luogo la ferrovia Adria-Cavarzere-Padova, ferrovia pure importante per i rapporti commerciali, la quale è desideratissima dai territori che saranno da essa attraversati. Ferrovia anche questa di poco costo e che, compresa in quarta categoria, sarà certo domandata dalle provincie interessate e prestamente eseguita quando da parte dello Stato vi sieno i fondi correlativi disponibili.

Di questa ferrovia nella tabella 4^a è compreso il