

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 10 MARZO 1880

tre importanti passi alpini, il passo dello Stelvio, il passo del Tonale, ed il passo della Bernina, il quale ultimo, sebbene sia neutrale, la sua neutralità può essere violata in caso di guerra da chi volesse assalirci e penetrare rapidamente in Lombardia.

L'altra ferrovia di quarta categoria che io debbo ricordare all'onorevole ministro e che raccomandai vivamente nella discussione della legge ferroviaria, e per la quale ebbi promessa che sarebbe registrata nella quarta categoria, è la linea Montebelluna-Camposampiero, la quale ferrovia ci metterà in caso di poter provvedere alla difesa del Cadore, che si può dire Valtellina orientale, dove vi sono come nella Valtellina occidentale lombarda, popolazioni italianissime e belligere che sapranno concorrere alla difesa nazionale ma che hanno bisogno nelle condizioni presenti di essere sostenute dall'esercito.

Dopo questo io non voglio più a lungo parlare essendo già l'ora tarda, ed essendosi già troppo discusso su questa materia delle ferrovie.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Gandolfi.

GANDOLFI. Dirò poche parole.

La deputazione provinciale di Reggio Emilia nello scorso dicembre ha chiesto la concessione di due linee, l'una Reggio-Correggio-Carpi che è il principio della linea segnata nella tabella D, con proseguimento Finale per Ferrara, la seconda Scandiano-Reggio-Guastalla che non è iscritta nella detta tabella.

Quella deputazione provinciale ne domandava la concessione con l'anticipazione della quota spettante al Governo, e assumendone la costruzione a suo rischio e pericolo.

Il ministro dei lavori pubblici a quella domanda rispose che, siccome aveva fissato la massima di concedere una sola linea per ogni provincia, la deputazione suddetta avrebbe dovuto scegliere quella delle due linee la cui costruzione fosse stata da essa preferita.

La deputazione provinciale di Reggio Emilia scelse la Scandiano-Reggio-Guastalla, ed è facile spiegare questa scelta se si pon mente che Guastalla è il capoluogo di uno dei circondari della provincia di Reggio Emilia, e che per la concessione della Parma-Guastalla questo capoluogo veniva virtualmente ravvicinato assai più a Parma, che a Reggio.

È evidente che la concessione di questa linea anteporrebbe un interesse semplicemente provinciale, a quello di un ordine generale, inquantochè è impossibile negare che la linea Reggio-Correggio-Carpi, con proseguimento Carpi-Ferrara, non rive-

sta questo carattere. Diffatti essa è di interesse interprovinciale, perchè lega fra loro tre provincie, quelle cioè di Reggio, di Modena e di Ferrara, ed ha un interesse più generale ancora, inquantochè collega due trasversali che si uniscono alle due grandi longitudinali l'Emiliana e la Lombardo-Veneta; le quali trasversali sono la Modena-Mantova-Verona, e la Bologna-Ferrara-Padova. Di più questa linea, trascorrendo la bassa regione Emiliana, raccoglie tutti i principali centri di questa regione, ricca di prodotti agricoli e teatro di un gran movimento commerciale e industriale. Per questi motivi mi sembra che questo caso dovrebbe costituire una eccezione alla massima stabilita dall'onorevole ministro di concedere cioè una sola linea per ogni provincia, e lo dovrebbe indurre a dare alla provincia di Reggio la concessione di amendue le linee che erano l'oggetto della sua prima domanda.

Io quindi spero che l'onorevole ministro dei lavori pubblici col suo giusto discernimento vorrà rendere giustizia alle ragioni da me esposte, attenendosi a questo apprezzamento che io gli sottopongo, tanto più che, ripeto, la deputazione provinciale di Reggio è disposta, come può vedersi dalla sua prima domanda di concessione, all'anticipazione della quota governativa per entrambe le linee e ad assumerne la loro costruzione a suo rischio e pericolo.

Ritenendo quindi la mia domanda giustificata, ne attendo la risposta dall'onorevole ministro, che ho motivo di sperare sarà favorevole.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Melchiorre.

MELCHIORRE. La causa che io mi proponeva di difendere è in gran parte decisa. Però alcune parole che ho letto nell'accurata e lucida relazione dell'onorevole mio amico Indelli, mi obbligano a fare brevissime osservazioni. Le parole sono queste:

« La Commissione.. »

INDELLI, relatore. A quale pagina?

MELCHIORRE. A pagina 17. « La Commissione, tenendo pur conto delle considerazioni del Governo, ha avuto per tal guisa occasione di osservare che nella 2ª categoria sono comprese troppe linee e poche nella 4ª. »

Mi è venuta naturalmente la curiosità di sapere perchè nella quarta categoria, per la quale moltissime domande erano state fatte, non si fossero iscritte che 12 linee, e di queste 12 linee iscritte diceva l'onorevole ministro che non aveva studi esecutivi pronti per alcuna; se non ho inteso male. Allora io mi sono domandato quale intelligenza si è data dal ministro dei lavori pubblici all'articolo 10 della legge 29 luglio 1879, nel quale articolo si