

Per passare coi mezzi ordinari il Ticino anche oggi dobbiamo scendere ben 40 chilometri per accedere al ponte di Buffalora, che è una delle belle costruzioni di Napoleone il Grande, il quale veramente aveva delle idee molto larghe, che sapeva tradurre in fatto, con magnificenza e grandezza romana. La Lombardia lamenta vivamente e giustamente il difetto di grandi opere pubbliche compiute in una regione che fu pur così duramente flagellata dalle imposte.

Perciò io spero che almeno l'umile desiderio da me esposto rispondente a bisogno urgentissimo, potrà essere soddisfatto sollecitamente.

Se io mi permettessi di riandare gli antecedenti parlamentari, potrei ricordare il capitolato unito alla convenzione 30 giugno 1864, nel quale, precisamente all'articolo 16, si prevede e promette la costruzione di questo ponte a doppio uso. L'attenzione del Governo fu dunque già richiamata sull'argomento, ma scorsero molti anni e molt'acqua passò sotto gli archi di legno del ponte attuale sul Ticino e il ponte a doppio uso fin qui si è risolto in un vivo desiderio.

Io metto fine al mio dire pregando vivamente l'onorevole ministro a voler riempire questa lacuna, la quale è veramente penosa. Io non entrerei nei dettagli tecnici della domandata costruzione. So che fu studiato un progetto di un ponte tubulare che attribuirebbe una sede propria al ponte della ferrovia diversa da quella del ponte ordinario; ma io credo che anche un ponte parallelo non presenterebbe dei gravi inconvenienti. Una volta si temeva che le costruzioni ad uso doppio, per i possibili contemporanei passaggi dei treni ferroviari e delle vetture ordinarie, potessero far correre dei seri pericoli alle ultime; ma al mondo tutto progredisce, ed anche i cavalli in certo modo sono progressisti; si è visto coi fatti che a lungo andare anche questi nobili animali, educandosi ai nuovi tempi non meno dei loro conduttori, non si spaventano troppo delle locomotive.

Io quindi non entro nei dettagli tecnici, ma raccomando all'onorevole ministro di soddisfare al vivo desiderio di quelle popolazioni, che hanno un diritto di non essere condannate a un perpetuo e dannoso isolamento. (*Bravo!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Curioni ha facoltà di parlare.

CURIONI. Se vi ha strada della quale siasi molto parlato e sulla quale siansi fatte numerose, lunghe e serie discussioni accompagnate da importanti e molteplici studi, essa è certamente quella destinata a raccordare la rete ferroviaria italiana, con la rete ferroviaria svizzera dalla parte del lago Maggiore.

La scelta del tracciato di questa ferrovia, a quanto

pare, è a quest'ora un fatto compiuto; ed il modo corretto stato seguito dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, per porsi in grado di giudicare con perfetta conoscenza di causa, con imparzialità e con rettitudine nella grave vertenza, lascia sperare che la scelta sarà stata fatta a seconda delle esigenze del generale interesse della nazione.

INDELLI, relatore. Domando di parlare.

CURIONI. Non è ora più il caso di parlare nè dell'uno nè dell'altro dei vari tracciati stati proposti per la ferrovia Novara-Pino, e solo mi limito ad osservare: che i lavori della linea di accesso al gran traforo del Gottardo sono, sul territorio svizzero, già molto avanzati; che pel 1882, epoca stabilita per l'apertura della grande linea da Genova alla Germania, questi lavori saranno sicuramente ultimati; che i lavori che il Governo italiano deve far eseguire sul nostro territorio sono molti, importanti e non scevri di difficoltà; che il tempo di cui si può disporre è relativamente breve, e che sarebbe perciò disdicevole e di grave disdoro per l'Italia se, per l'epoca indicata, la linea Novara-Pino non si potesse aprire al pubblico servizio.

Per questi motivi, io non posso a meno di fare, non delle sollecitazioni all'onorevole ministro dei lavori pubblici, chè il noto suo zelo le renderebbe inutili, ma sibbene i più fervidi voti affinché al più presto possibile, sull'intero tracciato della indicata linea, siano incominciati i lavori, onde porre la nazione italiana nella condizione di soddisfare agli impegni assunti verso le altre nazioni interessate nella grande impresa del Gottardo.

A questa osservazione ne aggiungo un'altra che si riferisce a quanto ha detto ben a proposito l'onorevole Mussi, ossia al ponte di Sesto Calende.

Sesto Calende è la località in cui concorrono i due tronchi della linea del Sempione esistenti sul territorio della provincia di Milano l'uno, e sul territorio della provincia di Novara l'altro. Ed è strano che questa storica strada, la cui costruzione segnò un grande avvenimento al principio di questo secolo, non abbia ancora un passaggio stabile, come disse l'onorevole Mussi, sul Ticino che bisogna attraversare mediante il preadamitico sistema dei porti natanti; sistema oramai da tutti riprovato, che cagiona gravi perdite di tempo e che nelle epoche di piena riesce insufficiente allo scopo.

Essendo Sesto Calende il punto obbligato in cui concorreranno tutte le provenienze dal Biellese, dalla Val Sesia, dall'Ossola e dall'alto Novarese per portarsi alla vicina Lombardia oppure alla gran linea da Genova alla Germania, è non solo utile, ma indispensabile un ponte stabile sul Ticino per poter