

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 DICEMBRE 1880

Io che accompagnava la Commissione, in quel momento non mi sono in alcun modo opposto a quelle osservazioni; però ho fatto riflettere che non mi sembrava un sistema accettabile quello che si teneva, quello cioè di adottare così su due piedi delle varianti, senza prima ponderarle un po' seriamente. Quando poi ho letta la relazione presentata dalla suddetta Commissione, ed ho visto che essa era assolutamente contraria ai nostri interessi, allora mi sono un pochino allarmato.

Non intendo di fare qui una discussione tecnica. Mi limiterò solo a fare delle osservazioni su taluni apprezzamenti, assolutamente erronei, circa il numero degli abitanti interessati per l'uno e per l'altro tracciato.

La Commissione ha incominciato per dire che gli abitanti interessati direttamente alla linea per la valle del Sigillo ammontano a 35,781, mentre gli abitanti interessati direttamente pel tracciato di Rocca di Corno ammontano a 16,500.

Io senza andare per le lunghe devo dirvi che la Commissione ha assolutamente sbagliato, perchè gli abitanti interessati direttamente alla linea di Rocca di Corno non possono ammontare che a tre o quattro mila al più, e questo si può facilmente osservare guardando una carta topografica qualunque dello stato maggiore.

Poi la Commissione è venuta con un altro criterio, cioè ha voluto osservare quanti sono gli abitanti interessati indirettamente per la minore percorrenza di 13 chilometri per la linea di Rocca di Corno, e li fa ammontare a 56,780; quindi parlando del vantaggio che può avere la provincia di Ascoli, ove si adottasse il tracciato per la valle di Sigillo, esce fuori con un parere abbastanza strano, osservando che la provincia di Ascoli non può avere nessuno o pochissimo interesse in tale questione, tanto è vero che la linea per la valle del Tronto non è compresa in nessuna categoria nella legge del 1879.

Lo stesso dice per la provincia di Teramo.

Signori, per me credo che non possa esservi opinione più nociva al paese di quella emessa in questa circostanza da uomini tecnici così distinti, come quelli, che facevano parte di quella Commissione; perchè se nella costruzione delle nostre ferrovie dovessimo tener presenti solamente quelle previste dalla legge del 1879, io francamente spererei poco di bene per l'avvenire del nostro paese. (*Interruzioni*)

Certo, intendo parlare della Commissione tecnica nominata dal ministro nel luglio scorso; è naturale, non ci può essere equivoco. Io ritengo che nel 1879, votandosi la famosa legge sulle costru-

zioni ferroviarie, non s'intese far altro se non che approvare un sistema di ferrovie arteriali, le quali avessero col tempo ricevuta vita, ricevuto impulso da altre ferrovie d'ordine secondario: ora, se nei tracciati di queste ferrovie non si guarda precisamente allo sviluppo di quelle che molti dicono, ironicamente, ferrovie dell'avvenire; ed alla cui costruzione non solo presto fede, ma ho pienissima fiducia che costruendo quelle soltanto il paese potrà avere uno sviluppo serio, economico e commerciale, tale da far cambiare aspetto all'Italia; se, dico, non si vuol por mente alle ferrovie dell'avvenire, noi faremo delle linee che non serviranno a nulla o serviranno pochissimo. Noi dobbiamo spendere un miliardo e 200 milioni, mi pare; ebbene, se non badiamo a spendere bene una somma così ingente, se non adottiamo dei tracciati i quali col tempo possano avere ulteriore sviluppo, e riunire tutti gli interessi del paese, invece di fare il bene dell'Italia, ne faremo il male; noi sciuperemo il nostro danaro. Per ora non intendo fare nessuna proposta, aspetto le dichiarazioni dell'onorevole ministro e mi regolerò secondo il loro significato.

PRESIDENTE. Non vi sono più oratori iscritti. Onorevole relatore, desidera di parlare?

GRIMALDI, relatore. In risposta alle osservazioni fatte...

BORDONARO. Chiederei di parlare.

PRESIDENTE. Scusi, onorevole relatore, domandano ora la facoltà di parlare.

GRIMALDI, relatore. Parlino pure; risponderò dopo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bordonaro.

BORDONARO. Ho domandato di parlare per fare una semplice osservazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici. Trattandosi che le due linee Termoli-Campobasso e Rieti-Aquila, dovranno essere costrutte dalla società concessionaria delle Meridionali, secondo i vigenti capitoli di appalto, e poichè verrà modificato uno dei patti sostanziali, nella discussione generale di questa legge, quello cioè che ha tratto alla franchigia dei materiali di costruzione per le ferrovie, così io credo utile di raccomandare all'onorevole ministro, che di questo si tenga conto nel sussidio alla società concessionaria. Dico questo, perchè la legge che andiamo a votare, non potrà avere effetto retroattivo.

Il fatto della franchigia convenuto a favore della società delle Meridionali non può certamente annullarsi; esso rimane in pieno vigore; ed io prego quindi l'onorevole ministro di valutare questa agevolezza non indifferente di cui viene a godere la società concessionaria, perchè nel determinare, ripeto, la quota di sovvenzione, alle linee che saranno