

MATTEI E. Io, in complesso, sono favorevole a questa legge; tuttavia non posso trattenermi dal rilevare in essa alcuni difetti, i quali accennerò brevemente. (*Conversazioni*)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio, onorevoli colleghi. Vediamo se si va innanzi.

MATTEI E. Non parlo (perchè sono poco competente nella materia) dei difetti della base finanziaria di questa legge, la quale, come avete sentito or ora dall'onorevole Branca, e come pare sia ammesso anche dalla Commissione, non è perfetta.

Ma, oltre a ciò, secondo il mio parere, la legge che stiamo discutendo non è completa. Io ho letto con grandissima attenzione la relazione dell'onorevole Gagliardo, e vi ho trovato alcuni passi, i quali mi hanno proprio confortato, e coi quali concordo perfettamente. Prima di tutto, ne ho trovato uno, nel quale è detto che, fortunatamente, Genova e Venezia si trovano in condizioni tali, che gli interessi delle due città collimano perfettamente con quelli di tutta la nazione. La qual cosa relativamente a Venezia io ho avuto l'onore di dir parecchie volte in questa Camera.

Sono convintissimo che altrettanto sia per Genova; i suoi interessi collimano perfettamente con quelli della nazione; tantochè, se in questa legge non vi fosse altro che la succursale dei Giovi senza che si parlasse di ferrovie venete, io la voterei egualmente, perchè non posso concepire che il porto di Genova sia più oltre lasciato senza i mezzi necessari al suo completo sviluppo.

Ho pure letto nella relazione dell'onorevole Gagliardo queste parole, riguardo all'ideale delle ferrovie di Genova:

« Da Genova parta un fascio di ferrovie, che, intorno alla linea centrale indirizzata al Gottardo, s'irradino in tutti i sensi e formino una fittissima rete (tutto ciò che può esservi di più intensivo in materia di sistema ferroviario), su cui e per cui si svolgano il commercio terrestre interno ed esterno ed il marittimo. »

Dunque ciò vuol dire che parta da Genova, per la strada la più diretta possibile, al Gottardo, una linea come una grande arteria ferroviaria, alla quale si allaccino molte altre linee, sulle quali si svolga il commercio interno, esterno e marittimo. Ed io sono perfettamente d'accordo con l'onorevole relatore.

Però vorrei che questo concetto fosse esteso anche al porto di Venezia; vorrei che anche al porto di Venezia partisse una linea pel valico alpino il più conveniente per questa parte: una grande arteria, alla quale si allacciassero tutte le altre ferrovie secondarie.

Ora, mi permetta la Camera di esaminare brevemente le condizioni delle ferrovie venete, riguardo alla riunione del porto di Venezia ai valichi alpini.

I valichi alpini, ai quali il porto di Venezia può convenientemente allacciarsi, od è già in parte allacciato, sono i seguenti: il valico del Corso, che per Gorizia e Nabresina passa le Alpi; il valico della Pontebba, e quello del Brennero. Il primo è fatto evidentemente per Trieste perchè, più che dar vantaggio a Venezia, offre a Trieste, a cui è più vicino, il mezzo di lottare con Venezia. Quanto al secondo valico non è precisamente la stessa cosa, ma non differisce molto, perchè facciasi ciò che si vuole, si costruisca pure la ferrovia Mestre-Portogruaro-Casarsa-Gemona; tuttavia la Pontebba sarà sempre più vicina a Trieste che a Venezia. Resta il terzo valico, che è propriamente quello per il quale si può portare il commercio dal porto di Venezia a certi punti dell'Europa centrale, a cui il porto di Venezia è più vicino di qualunque altro. Ora io domando che si faccia quanto è possibile per avvicinare il porto di Venezia a questo valico alpino. A dire il vero mi sembra che l'onorevole ministro dei lavori pubblici abbia in mira questo stesso scopo, perchè vedo che propone una ferrovia Bassano-Primolano, con la quale si avvicina maggiormente il porto di Venezia al Brennero, e pone in quarta categoria una ferrovia Mestre-Castelfranco, o Mestre-Campo San Piero, insomma una ferrovia che partendo da Mestre va fino a Primolano, cioè verso l'alta valle dell'Adige, verso Trento.

Partendo da Mestre si può andare fino a Primolano con una strada che io credo brevissima; ma perchè questa strada sia proficua deve essere prolungata fino a Trento. Ora, se non mi inganno, nella stipulazione coll'Austria, realmente questo prolungamento s'è previsto, e l'Austria si è obbligata a prolungare sino a Trento la linea che venisse da noi costruita da Mestre a Primolano.

CAVALLETTO. (*Della Commissione*). A concedere.

MATTEI. Io qui vorrei che l'onorevole ministro mi tranquillasse a proposito di una voce, che a questo proposito corre a Venezia, e che io non so se sia vera o falsa. Dicesi che il Governo austriaco abbia concessa una ferrovia a binario ridotto da Trento a Primolano. In questo modo sarebbe finita la continuazione fino al valico del Brennero. Non so se ciò sia vero, ma questo mi è stato detto da parecchie persone. Se l'Austria non osserva il patto internazionale che ho citato, la linea Mestre-Primolano perde immensamente della sua importanza. Allora io dico che bisognerebbe studiare un altro modo di riunire il porto di Venezia alle Alpi, e di passarle con una via la più breve possibile.