

LEGISL. XIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — 2<sup>a</sup> TORNATA DEL 23 GIUGNO 1882

mi riservai di parlare agli articoli per non ripetermi troppo sovente e per non far perdere tempo alla Camera. Io sono stato molto in forse se non avessi dovuto proporre direttamente il trapasso alla 1<sup>a</sup> categoria della succursale dei Giovi. Imperocchè sono d'accordo e coll'onorevole Meardi e coll'onorevole Chiaves e con altri che hanno parlato in questo senso, che per verità questa succursale dei Giovi avrebbe dovuto essere costruita più dall'esercente della rete generale di quel che essere accomunata con un sistema di nuove ferrovie.

Ed è tanto vero che io sono sempre stato in quest'ordine d'idee, che nel progetto del 1878 non aveva proposto nulla per la succursale dei Giovi, come non aveva proposto nulla per lavori di finimento della rete dell'Alta Italia; perchè mi proponeva di presentare un progetto separato; perchè mi pareva che questa andasse meglio in sede separata che non in comune colla costruzione della nuova rete. E mi pareva che la succursale dei Giovi non fosse che un perfezionamento di una linea esistente, e quindi avesse dovuto essere costruita direttamente dall'esercente della rete, e in mancanza di mezzi con proposta diretta. Egli è certo che anche fosse una linea oggi perdente c'è sempre il tornaconto per l'esercente di una gran rete a non aver comproprietari, a non dover condividere gli utili possibili. È certo per me che la provincia di Genova, se non oggi, a lungo andare farebbe un buon affare, ma, a parte ciò, non è comodo, specialmente avendo due tratti paralleli, non è comodo di essere in due; perchè, non foss'altro le complicazioni amministrative sarebbero troppe.

Se non che ho dovuto finire per persuadermi che, siccome non riuscirei probabilmente a persuadere tutti in questa Camera che la proposta di trapasso alla prima categoria è proprio suggerita dal vero interesse dell'amministrazione ferroviaria, e non da considerazioni di altro genere, per non avventurarmi a stabilire neanche l'ombra del precedente, ho preferito di lasciarla come è, secondo la legge ha stabilito. Lo che non toglie che io non adopri ogni modo per levar di mezzo questo inconveniente. Lo farò anzi appena sarà possibile giudicare con esattezza il risultato di una costruzione, di cui adesso non è ancora definito l'importo, e lo farò forse sotto forma di una convenzione diretta colle provincie interessate, la quale porterò alla approvazione della Camera, considerando in essa la questione indipendente dalle categorie: sarà insomma come un contratto, che io porterò alla approvazione del Parlamento, per disinteressare completamente una provincia, che in questa strada non ci deve entrare, perchè è assolutamente fatta nell'interesse dell'am-

ministrazione. Ma oggi credo che potrebbe avere qualche inconveniente, e almeno bisognerebbe perdere un lungo tempo a dimostrare in concreto che proprio è così, e che se si spendono per la ferrovia in parola 2 milioni e 500 mila lire in più pel trapasso alla prima, lo Stato ne guadagnerà di più.

Spero dunque che dopo queste spiegazioni l'onorevole Chiaves non insisterà.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Chiaves.

**CHIAVES.** Non posso insistere per la presentazione di un articolo di legge a questo proposito. Veramente non credo come si possa immaginare altro tratto di linea, per la quale potesse venirsi a domandare che fosse messa in 1<sup>a</sup> categoria, adducendo gli stessi motivi, che l'onorevole ministro ha addotti, e che tutti debbono riconoscere, per la succursale dei Giovi; ma ad ogni modo io prendo atto delle sue dichiarazioni e non dico altro.

**PAITA.** Domando di parlare.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Paita.

**PAITA.** Ho chiesto di parlare per fare due osservazioni a questo riguardo. L'onorevole relatore ha detto che per le ferrovie di 3<sup>a</sup> categoria non si debbano fare trasposizioni, perchè altrimenti si verrebbe ad infirmare l'economia della legge; io credo che ciò non avvenga per le ferrovie di 4<sup>a</sup> categoria non specificate nella legge, ma che sono comprese in blocco nei 1500 chilometri, che il Governo ha l'obbligo di costruire a norma della legge, articolo 10.

Ora io domando: se alcune di queste ferrovie per la loro importanza, pel loro carattere e pel loro interesse generale dovessero appartenere alla 2<sup>a</sup> e 3<sup>a</sup> categoria, non sarebbe interesse per lo Stato che fossero costrutte, non come strade ferrate di 4<sup>a</sup> categoria, e così da un consorzio di comuni e di provincie, o per esso forse da una società bancaria di speculatori, ma venissero invece costruite direttamente dallo Stato, ed appartenessero non ai comuni, alle provincie o alle società concessionarie, ma allo Stato stesso? Ed infatti la linea Lecco-Colico, si disse l'altro giorno, è una strada di grande importanza, e noi dobbiamo levarla dalla 4<sup>a</sup> categoria e portarla alla 2<sup>a</sup>, non solo per un atto di giustizia, ma anche per la sua importanza. (No! no!)

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Ho detto il rovescio.

*Una voce.* Era di necessità.

**PRESIDENTE.** La prego, onorevole Paita, continui.

**PAITA.** In qualunque modo, una strada che viene messa in 4<sup>a</sup> categoria e quindi in gran parte a carico dei comuni e delle provincie, e che a questi