

Ora questi progetti rimangono tutti in sospenso aspettando la decisione del Governo in ordine alla nuova linea ferroviaria, la quale, come ognuno può facilmente comprendere, è destinata ad influire notabilmente sulla qualità e sulla percorrenza delle strade che si vogliono costruire.

Gli è per questo motivo che ho voluto oggi parlare, e mi lusingo che l'onorevole ministro vorrà accogliere in buona parte queste mie raccomandazioni, e però concludo col rivolgergli le seguenti domande:

1° se i progetti del tronco Piadena-Brescia si limitino ai tre che ho avuto l'onore di ricordare alla Camera, o se per avventura ve ne possano essere altri;

2° se il Ministero abbia ultimato o intenda ultimare le ispezioni e gli studi necessari per prendere una risoluzione definitiva.

Dalla gentilezza dell'onorevole ministro attendo una risposta che valga a rendermi pienamente soddisfatto.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Chinaglia.

**Chinaglia.** Una brevissima raccomandazione sono io pure costretto di aggiungere alle molte che si affollano intorno a questo capitolo in forma di desiderî ferroviari, come ieri si espresse l'onorevole nostro presidente.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici conosce e indovina con facilità l'argomento intorno al quale io voglio intrattenermi; per cui potrei a tutta prima limitarmi a ripetergli il verso del poeta:

Se' saggio e intendi me', ch'io non ragiono.

D'altra parte la autorevolissima ed imparziale parola dell'onorevole Marselli mi ha di molto accorciato il cammino. L'onorevole Marselli infatti, nella seduta di ieri, con efficacissime considerazioni dimostrò la necessità e la convenienza di dar mano soprattutto alla costruzione delle ferrovie venete. La voce di un uomo egregio che, non appartenendo a quella regione, ispirato puramente da una imprescindibile necessità nazionale, viene a difendere gli interessi di quella regione, è il migliore sussidio che io possa invocare in questa discussione in appoggio delle mie discrete domande.

È bensì vero che pochi momenti or sono l'onorevole Grimaldi ha voluto muovere qualche appunto a ciò che ha detto l'onorevole Marselli relativamente alle ferrovie venete.

L'onorevole Grimaldi ha osservato che nella legge del 1879 venne fatta al Veneto una parte equamente proporzionata a quella delle altre re-

gioni; che se non si accordarono più linee, ciò è provenuto da che quella legge non consentiva maggiori mezzi finanziari. Ma, se io non ho mal capito l'onorevole Marselli, egli ha speso le sue eloquenti parole, non tanto per deplorare la mancanza di talune linee nella legge del 1879 relativamente al Veneto, quanto invece per sostenere la necessità della pronta costruzione di quelle ferrovie che sono state accordate dalla legge stessa. Onde mi pare che almeno su questa parte le osservazioni fatte dall'onorevole Grimaldi non sieno completamente categoriche e non possano minimamente infirmare le ragioni manifestate dall'onorevole Marselli in proposito.

In ogni modo mi piace di constatare che lo stesso onorevole Grimaldi ha concluso su questo punto riconoscendo il bisogno di accelerare quelle costruzioni.

L'onorevole Marselli tra le linee, delle quali raccomandava la pronta costruzione, additava la Legnago-Monselice. È stata questa una linea disgraziatissima, ed io, per amore di brevità, e per ottemperare alle raccomandazioni dell'onorevole presidente, non verrò qui a rifare la storia dei lunghi indugi che si frapposero alla sua costruzione. D'altra parte poco mi compiacio di recriminare sul passato, specialmente dinanzi ad un ministro, il quale pone in opera tutta la sua attività, tutto il suo buon volere per rimuovere gli ostacoli inevitabili che in questa via tribolattissima delle costruzioni ferroviarie s'incontrano ad ogni piè spinto.

Fino dal 1879 la provincia di Padova ha votato un considerevolissimo concorso per dare alla costruzione di questa ferrovia quella precedenza che viene dalla legge stessa accordata. L'amministrazione militare ebbe più volte a segnalargliela come una delle più importanti, ed a raccomandarne la pronta costruzione, e di questa necessità si è fatto, come dissi, autorevolissimo sostenitore ieri l'onorevole Marselli.

Nella relazione ministeriale che accompagnava la legge del 5 luglio ultimo scorso, modificativa di quella del 1879, e nell'annessa tabella era stato stabilito che l'apertura all'esercizio di questa ferrovia si dovesse effettuare nel 1884. Perciò nel reparto delle somme accordate alle singole linee, per la Legnago-Monselice veniva assegnata la somma di lire 600,000 nel bilancio dell'anno in corso.

Ora, onorevole ministro, io non so bene comprendere come, nonostante questi precedenti, nel bilancio da lei presentato alla Camera, si trovino destinati per questa ferrovia sole lire 250,000.