

da Castelvetro per Sciacca in Porto Empedocle la quale rimanga molto al disotto dei 100 chilometri. Or bene, può darsi che l'onorevole ministro nello stabilire la sezione degli ingegneri abbia creduto che la strada non potesse oltrepassare i 50 chilometri; ma quando invece si tratta di una linea di quasi 100 chilometri io credo che appaia evidente il bisogno di una nuova sezione di ingegneri.

Io quindi faccio questa raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici, e confido nella sua saviezza e nella sua bontà perchè questo mio desiderio, e questa mia aspirazione, che sono pure il desiderio e l'aspirazione di quelle popolazioni che mi onoro di rappresentare alla Camera, vengano soddisfatti.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Trompeo.

Trompeo. Obbedirò rigorosamente alla raccomandazione del nostro onorevole presidente, rivolgendogli in brevissime parole una sola e semplice preghiera intorno ad una ferrovia modestissima di poco più di 9 chilometri, ma che pure è di molto momento per un'industria e numerosa popolazione.

Con regio decreto del 18 luglio 1882 il Governo accordò alla società generale di ferrovie economiche con sede in Bruxelles la costruzione e l'esercizio delle due ferrovie Cossato-Strona e Biella-Sagliano-Micca, che vediamo indicate nei numeri 5 e 6 del prospetto delle linee di 4^a categoria concesse in base all'articolo 12 della legge 29 luglio 1879, prospetto che è allegato alla relazione della Giunta, sopra il presente bilancio.

Molto opportunamente il Governo, nell'articolo primo del capitolato annesso alla relativa convenzione, impose l'obbligo alla società concessionaria d'introdurre nel progetto di massima dell'ingegnere Flowes una variante nelle vicinanze di Andorno, sulla linea Biella-Sagliano-Micca, per portarne il tracciato sulla sinistra del torrente Cervo; e fu veramente provvida l'inclusione di codesta condizione, poichè il tracciato del primitivo progetto lasciava in disparte Andorno, capoluogo del mandamento, centro a cui fanno capo tutti i comuni di quella vasta ed operosa vallata, ed il più popoloso di tutti; lo che aveva dato motivo a vivissimi reclami di quell'amministrazione comunale e di sette altri comuni più specialmente interessati.

Non so se il progetto di esecuzione di detta linea, con la variante come sopra prescritta, sia stato già dalla società belga mandato al Ministero dei lavori pubblici; però da informazioni che debbo ritenere esatte, mi risulterebbe che an-

che il nuovo progetto sarebbe compilato in modo che per nulla corrisponderebbe alle aspirazioni ed ai bisogni di quegli abitanti; e a giustificazione di ciò si metterebbero innanzi difficoltà tecniche. Ora io dirò che, con un po' di buon volere, queste difficoltà si possono facilmente superare. E ne darò in prova il fatto stesso, che i comuni di cui ho sopra parlato, riuniti in consorzio, hanno a loro spese fatto studiare e mandato al Ministero dei lavori pubblici un progetto che soddisfa ogni legittima esigenza.

Pregherci, quindi, l'onorevole ministro dei lavori pubblici, che si compiacesse nell'approvare il progetto definitivo e particolareggiato della linea ferroviaria Biella-Sagliano-Micca di tener conto, come nella sua conosciuta giustizia sono certo farà, dei reclami e degli interessi delle popolazioni cui ho accennato.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Zanolini.

Zanolini. Ho chiesto di parlare perchè mi credo in dovere di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro della guerra, del ministro dei lavori pubblici e della Camera, sopra una questione che in questi ultimi tempi ha destato un vivo interesse nelle popolazioni delle provincie dell'Emilia, e che, secondo me, ha una vera e grande importanza. Intendo parlare di un progetto di ferrovia, compilato dall'illustre ingegnere Zannoni, alla quale si è dato il nome di ferrovia direttissima da Bologna a Roma.

Questo progetto non esisteva quando, nel 1879, fu stabilita la rete ferroviaria, ed allora non esistevano, forse, nemmeno gli studi dell'ingegnere Zannoni; perciò la Commissione, in quel tempo, non ebbe occasione di occuparsene. Ma la legge del 1879 non dice l'ultima parola sopra il nostro sistema ferroviario, ed è evidente che non potrebbe escludersi qualche linea di grande importanza, solo perchè proposta dopo l'approvazione di quella legge.

Detto ciò, entro subito in argomento, esponendo il tracciato della ferrovia di cui parlo.

La ferrovia detta direttissima da Bologna a Roma, partendo da Bologna, s'inoltra nella valle di Savena, tocca i paesi di San Ruffillo, Pianoro-Loiano, Monghidoro; passa nel versante toscano, tocca Firenzuola, e di là, secondo il tracciato Zannoni, andrebbe a Firenze. Su questo punto mi permetterò, in seguito, di proporre una variante nell'interesse militare.

Da Firenze, per Pontassieve e per Bucine, verrebbe unita a Rapolano, e da Rapolano, per la senese, s'inoltrerebbe a Chiusi, Orte e Roma.