

bastanti per difenderci. Una linea coperta è indispensabile; fu prescelto il tracciato Sant'Arcangelo-Fabriano; ma ivi pure non sono stati fatti gli studi, e molto meno sono state incominciate le opere.

Or bene, signori, anche questa linea è inscritta fra quello di terza categoria, malgrado l'eminente carattere militare che la raccomanda. Vogliamo noi provvedere a qualche cosa? Vogliamo riparare a quello a cui non fu provveduto colla legge, per me, famosa, del 1879? Teniamo dunque conto degli interessi principalmente militari, anzi, esclusivamente militari, anche di quella linea.

Queste due raccomandazioni, io le rivolgo all'onorevole ministro col maggior calore, le faccio coll'animo compreso d'interesse eminentemente nazionale, compreso dei grandi pericoli ai quali potremmo restare esposti, qualora perdurassimo ad essere obliosi di ciò che è vera necessità, per consentire più facilmente a desiderî che saranno certamente giustificabili, ma che non hanno quel carattere d'interesse nazionale che si riscontra nelle linee da me caldeggiate.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole De Rolland.

**De Rolland.** Ho chiesto di parlare per pregare l'onorevole ministro dei lavori pubblici di voler continuare a spiegare la massima energia per la sollecita costruzione della linea ferroviaria Ivrea-Aosta, di guisa che al più presto, e, in ogni caso, non più tardi dell'anno venturo, possa la medesima venire aperta all'esercizio. E per rendere più utile e proficua quella linea, che conviene sin d'ora pensare ad alimentare, raccomando all'onorevole ministro di volere fare studiare sollecitamente il progetto per la continuazione della strada del Gran San Bernardo al confine della Svizzera.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici saprà forse che la Svizzera, se le mie informazioni sono esatte, ha già dichiarato di pubblica utilità i lavori per la costruzione della strada carreggiabile che da Martigny deve venire al gran San Bernardo per raggiungere quella da noi decretata, la quale sarà di una grandissima utilità, specialmente per l'Alta Italia che potrà così più facilmente smerciare molti dei suoi prodotti, inquantochè gli abitanti del Vallese vengono, per quanto lo permettano le strade mulattiere, a fare, specialmente nella provincia di Torino, provviste di ogni genere. Io prego quindi caldamente l'onorevole ministro Baccarini di voler affrettare il giorno in cui sulla vetta delle Alpi, svizzeri ed italiani si potranno stringere la mano.

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

**Bonardi.** Onorevoli colleghi, a me, come ad altri oratori, rincresce di prendere la parola per la prima volta in quest'aula per intrattenere la Camera su di un argomento tutt'affatto locale, e, per quanto io ritenga che il bilancio dei lavori pubblici sia la sede più opportuna per tali argomenti, per quanto ritenga che, quando si riunisce in un solo capitolo del bilancio tutta la vasta materia delle costruzioni ferroviarie, non ci sia da meravigliarsi di trovare iscritti molti oratori e tanti di me più autorevoli e più competenti, pure non avrei presa la parola se in quest'argomento non avessi a fare una osservazione che si può estendere anche ad altre linee diverse da quella di cui io intendo di parlare.

Io intendo di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sopra l'ultimo tronco di quella linea di cui ha parlato l'onorevole Papa, cioè, sul tronco Brescia-Iseo, che è l'ultimo della linea di 3<sup>a</sup> categoria Parma-Brescia-Iseo.

L'onorevole Papa ha invitato il ministro dei lavori pubblici a voler definire la questione relativa al tracciato da Piadena a Brescia. Io richiamo la sua attenzione sulla necessità di affrettare il compimento degli studi pel binario indipendente Brescia-Mandolossa, e di affrettare l'apertura dell'asta del tronco Provaglio-Iseo, di cui sono pronti ed approvati gli studi.

La linea di cui parlo è della lunghezza di 23 chilometri circa. Di questi sono già stati appaltati e sono in costruzione 15 chilometri, i quali saranno compiuti per il luglio del presente anno. Se il Governo non affretta il compimento degli altri rami di questa ferrovia, noi avremo là un corpo mancante delle estremità, avremo una parte di ferrovia che manca dei congiungimenti al punto di partenza che è Brescia ed al punto di arrivo, che è Iseo. Per compiere questa ferrovia è necessario appaltare al più presto possibile il tronco Provaglio-Iseo, che è di soli 3 chilometri, ed è necessario venire al più presto al compimento degli studi sul tronco Brescia-Mandolossa e risolvere la questione relativa al medesimo, se sia meglio, cioè, seguire la linea attuale Brescia-Milano sulla rete dell'Alta Italia, oppure costruire un binario indipendente.

Io non so quale sia l'opinione del Governo in proposito, ad ogni modo però è necessario che sia presto risolta, perchè dopo l'approvazione degli studi da parte del Consiglio superiore dei lavori