

parteniamo tanto io che l'onorevole Grossi; e perciò non esiterei a pormi di fronte alla opinione pubblica in quei paesi se non rispondesse alla verità; non esiterei di dire: facciamo meglio i conti e vedremo che il bene di quella parte del collegio di Caserta non è disgiunto da quello delle altre parti, se di questa piccola cerchia d'interessi dovessimo occuparci qua dentro.

Ad ogni modo desidero o fo voti perchè l'onorevole ministro Genala prenda a cuore anche il prolungamento Avezzana-Roccasecca per Gaeta.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Caperle.

Caperle. Sponderò una parola sopra due questioni, una delle quali interessa precipuamente il collegio che mi onoro di rappresentare; mentre l'altra ha ben più estesa importanza.

Nella risposta che ha data ieri l'onorevole ministro dei lavori pubblici ai miei colleghi che sollecitavano la costruzione della ferrovia Mantova-Legnago-Monselice, non mi pare che abbia accennato alla controversia che sorse tra l'autorità militare e la rappresentanza municipale, rispetto al luogo in cui si farebbe sorgere la stazione di Legnago.

Il ponte dovrebbe essere eretto, entro la nuova cinta fortificata. Al commercio gioverebbe sommamente, che anche la stazione sorgesse entro la nuova cinta; ma, se le informazioni che ho avute sono esatte, l'autorità militare insisterebbe perchè la stazione si costruisca a 5 o 600 metri fuori della cinta stessa, lo che tornerebbe a dire circa ad un chilometro dal centro dell'abitato.

Io so che anche la rappresentanza commerciale di Verona si dà molto pensiero di tale fatto; perchè Legnago, specialmente nel mercato granario, è oggi uno dei più importanti sub-centri; e per conseguenza io farei calda preghiera al signor ministro dei lavori pubblici perchè invocando anche, se occorre, l'ausilio del ministro di agricoltura e commercio, ottenga dal ministro della guerra che accordi alle ragioni della difesa dello Stato, quel tanto che è strettamente necessario e non più; perchè è certamente altissimo l'interesse della difesa dello Stato, ma ne è diverso l'apprezzamento, e, ad ogni modo, è un interesse che fortunatamente appare in un lontano orizzonte; mentre l'interesse economico è attuale, permanente e tocca, nelle sue varie manifestazioni, la vita di tutti i giorni.

Una parola io debbo aggiungere sulla ferrovia da Bologna a Verona.

Verona è stata sempre disgraziata, ed è an-

cora oggi nella costruzione delle strade ferrate che la congiungono all'Italia centrale.

E quando io dico disgraziata Verona, accenno ad un alto interesse commerciale, perchè l'Italia peninsulare cerca sicuramente la via più spedita al valico alpino del Brennero, e accenno anche ad un alto interesse militare, perchè giova alla difesa dello Stato, alla maggiore potenza tattica del quadrilatero, che la linea più breve e più rapida congiunga Verona coi paesi al di qua del Po. Quando la Società delle ferrovie dell'Alta Italia voleva costruire il tronco da Mantova a Modena, ci fu una vivissima agitazione ch'ebbe un riverbero nel Consiglio comunale e nel Consiglio provinciale. Si desiderava che invece di costruire quel tronco, si provvedesse alla diretta da Verona a Bologna; mentre a rannodare Mantova per mezzo di codesta linea alla ferrovia dell'Emilia, avrebbe potuto bastare la linea circumpadana che ora appunto si sta attuando da Mantova a Legnago e Monselice. Ma la linea diretta Verona-Bologna fu allora battuta: battuta perchè spadroneggiava Amilhou, come disse ieri a proposito di un'altra ferrovia un nostro onorevole collega. Egli volle la linea Mantova-Modena, o la rappresentanza di Verona si piegò a sottoscrivere per 850,000 lire al prestito che andava ad emettersi per la costruzione di essa.

Più tardi si parlò della ferrovia Verona-Legnago-Rovigo. Si potea sperare che almeno allora si scegliesse il tracciato più breve: ma eravamo ancora al tempo per noi infelicissimo che imperava Amilhou. Egli impose alla provincia veronese tale tracciato che per andare a Legnago ci vogliono 52 chilometri, mentre per andare a Vicenza capoluogo di un'altra provincia non sono che 48.

Codeste premesse valgono a dimostrare all'onorevole ministro come il Governo nel dare la preferenza all'uno o all'altro tracciato per la congiunzione tra Bologna e Verona non debba unicamente provvedere all'interesse locale di questa o di quella borgata. Deve soprattutto pensare a dare a Verona e alla sua provincia la più pronta e diretta comunicazione con l'Italia centrale, e perciò anche con la capitale del Regno. Ci sono più tracciati che si combattono l'un l'altro. Uno di vecchia data che porta il nome di Protche-Minarelli, un altro di data più recente.

Io non ho nè criteri tecnici, nè criteri demografici, nè criteri economici, per dire che sia l'uno o l'altro preferibile; ma questo solo raccomando all'onorevole ministro dei lavori pubblici, di rammentarsi che deve essere preferito, anche per un