

grande intento commerciale che trascende i confini della mia provincia, anche per le regioni militari, il tracciato più breve.

E non basta. Si rammenti l'onorevole ministro dei lavori pubblici che secondo il progetto più antico la ferrovia da Bologna a Verona dovrebbe innestarsi a Dossobuono invece che far capo direttamente a Verona.

Inconveniente massimo! Chi si occupa di strade ferrate, chi conosce la struttura della rete che s'accentra a Verona mi comprende, senza che io aggiunga parola. A Dossobuono, una insignificante borgatella, e che ha già una convergenza di due linee, si vorrebbe condurre la terza linea. Prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici di fare somma attenzione alla condizione della rete veneta attorno a Verona. Gettando gli occhi sulla carta topografica, vedrà che dalla stazione centrale di Porta Vescovo alla stazione di Porta Nuova corre una sola linea, e che da Porta Nuova fino a Dossobuono, come rami da un unico tronco, si staccano altre quattro linee, e adesso si aggiungerebbe, secondo il progetto più vecchio una quarta linea. Mentre le linee del Trentino, della Lombardia, di Mantova, di Legnago e di Bologna dovrebbero accentrarsi a Verona, e di là irradiare come raggi da un solo foco, tutte invece, giova ripetere la figura, s'innestano come rami l'uno dopo l'altro sullo stesso tronco, e ciò porta dei grandissimi rallentamenti e un pericolo sempre imminente di qualche disastro.

Dunque almeno per la linea Verona-Bologna, io faccio calda raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici, perchè preferisca quel tracciato che rappresenta la massima brevità nella congiunzione con Bologna, il quale poi faccia capo a Verona e non alla borgatella di Dossobuono.

E giacchè sono a parlare dell'obbiettivo che dovrebbe avere la ferrovia Verona-Bologna io prego l'onorevole ministro di patrocinare il concetto della stazione che sarebbe da costruire alla destra dell'Adige presso porta Nuova, come si raccomanda dalle rappresentanze locali veronesi, non solo amministrative ma anche commerciali.

Non vo' aggiungere altro perchè tutti desiderano di venire alla fine di questo bilancio dei lavori pubblici.

Io sono sicurissimo che l'onorevole ministro terrà conto di questa mia raccomandazione perchè la linea Verona-Bologna possa correggere le condizioni viziose delle linee Verona-Legnago-Rovigo e Verona-Mantova-Modena.

Quella linea quanto più sarà breve tanto più

concilierà gl'interessi della difesa dello Stato, del commercio internazionale e del commercio locale.

### Presentazione di una relazione.

**Presidente.** Invito l'onorevole Vigna a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

**Vigna, relatore.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge per spese straordinarie per costruzioni navali.

**Presidente.** Questa relazione sarà stampata e distribuita agli onorevoli deputati.

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

**Righi.** Io non ho che a dire una sola parola, e cioè che, mentre faccio le mie riserve relativamente ad alcune enunciazioni storiche fatte dall'ottimo mio amico personale l'onorevole Caperle, sono lieto in pari tempo di dichiarare che per quanto concerne l'essenzialità della questione circa il migliore tracciato da darsi alla ferrovia Bologna-Verona, sono perfettamente d'accordo col l'egregio mio collega.

Gl'interessi locali del secondo collegio di Verona, rappresentato dall'onorevole Caperle, sono perfettamente identici a quelli del primo, che unitamente agli onorevoli Miniscalchi e Pullè io ho l'onore di qui rappresentare. E gl'interessi locali avventurosamente, in questa circostanza, armonizzano nella maniera la più perfetta cogli interessi generali della viabilità e dei commerci.

A tutto quanto ebbe ad esporre relativamente a questa questione l'egregio mio collega, aggiungo una sola considerazione, che coll'accettare cioè il nuovo tracciato che di fronte al governativo fu fatto studiare dalla provincia e dalla Camera di commercio di Verona, oltre all'avversarsi la linea più diretta ed al congiungere centri importantissimi di popolazione, abbiamo l'altro grandissimo vantaggio di fecondare ferroviariamente (se mi sia dato di esprimermi in tal modo) un territorio che non è ancora percorso da alcuna linea, come avverrebbe nel caso diverso, in cui si vorrebbe far passare la linea dove già esiste una congiunzione ferroviaria, quella di Legnago-Verona. Deve poi osservarsi, in secondo luogo, che col nuovo tracciato fatto studiare dalla nostra provincia e dalla Camera di commercio, verrebbe introdotto nella grande circolazione commerciale ferroviaria, il paese eminentemente industriale e molto importante di San Giovanni Lupatoto.

Questo grosso centro di attività, in caso diverso, rimarrebbe assolutamente fuori del consorzio fer-