

N. d'ordine	INDICAZIONE DELLE LINEE	Totale degli impegni per ciascuna linea
30	Foggia-Lucera	100,000. »
31	Candela-Rocchetta-Melfi	362,000. »
32	Valsavoia-Caltagirone	1,213,370. »
33	Ceva-Ormea	6,154,673. »
34	Portogruaro-Casarsa	907,630. »
35	Treviso-Motta	469,214. »

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Broglio.

Di Broglio. L'esiguità della somma inscritta nella tabella A per la ferrovia Treviso-Motta indica che il Governo, allo stato delle cose, non crede di poter procedere all'allacciamento di questa linea con la principale Portogruaro-Casarsa-Gemona, come io ed i colleghi, che con me firmarono l'ordine del giorno presentato alla Camera, fermamente crediamo sia stabilito dalla legge del 29 luglio 1879.

Molto presumibilmente il Governo è indotto a questa determinazione dal voto del Consiglio di Stato, il quale interpellato in proposito, ha emesso il parere che, per esaurire gli obblighi imposti dalla legge del 1879, circa la trasversale Treviso-Motta, basta la costruzione del primo tronco Treviso-Motta.

Ma questa interpretazione è essa conforme alla lettera della legge, od almeno, è consona allo spirito, alla ragione sua?

Per rispondere a questo quesito, è necessario risalire ai criteri direttivi, che ispirarono le disposizioni della detta legge; è necessario ricordare lo scopo, che il legislatore si era proposto nel deliberare la trasversale Treviso-Motta.

Allorchè nel progetto ferroviario del 1879, venne proposta dal Ministero e dalla Commissione, concordemente, la costruzione della linea Mestre-San Donà-Portogruaro, sorsero parecchi deputati a rappresentare alla Camera la pessima condizione ferroviaria del regno verso il suo confine nord-est; condizione che in allora era costituita dalla sola linea Treviso-Udine, insufficiente ai bisogni del commercio, insufficiente soprattutto alle esigenze strategiche, come se ne era fatta una triste esperienza nella guerra del 1866.

Ad emendare questa triste situazione fu proposto che la linea Mestre-San Donà-Portogruaro venisse messa in comunicazione col valico pon-

tebbano, mediante un'altra linea, vale a dire, la Portogruaro-Casarsa-Spilimbergo Gemona.

L'onorevole Cavalletto, preoccupato egli pure, nel suo elevato e costante patriottismo, delle difficili condizioni ferroviarie al confine orientale, sorse a difendere questa aggiunta, ed accennò come, per renderla efficace, per completarne la utilità, fosse necessario che le due linee, vale a dire la Treviso-Udine, già esistente, e la nuova proposta, Portogruaro-Casarsa-Gemona, venissero allacciate da una trasversale. Di questa trasversale l'onorevole Cavalletto non poteva dire che il punto di partenza e taluno intermedio, non poteva indicare il punto di allacciamento, perchè la Portogruaro-Casarsa-Gemona non aveva ancora nemmeno un progetto provvisorio, nè si sapeva, in quel momento, quale sarebbe il tracciato suo.

Ma l'allacciamento delle due linee, della Treviso-Udine e della Portogruaro Casarsa-Gemona, apparve così necessario, risultò di tanto evidente utilità, che bastò il semplice cenno fattone dall'onorevole Cavalletto, perchè il Ministero, la Commissione e la Camera ne accettassero immediatamente la proposta. Così fu che entrarono nella legge del 29 luglio 1879, tutte e due le linee le quali furono iscritte sotto un'unica designazione, e precisamente colle testuali parole: *Linea Portogruaro-Casarsa-Spilimbergo-Gemona colla trasversale Treviso-Motta.*

Sulla domanda della provincia di Treviso, che il tronco Treviso-Motta venisse congiunto a Casarsa, il Consiglio di Stato, se le informazioni che assunsi sono esatte, come credo, osservò che quell'allacciamento aumentava la lunghezza della trasversale e ne accresceva il costo in misura sensibile, e che non pareva proporzionale ai dati di percorrenza e di spesa che erano stati presi a calcolo nel 1879.

Per queste considerazioni, il Consiglio di Stato concluse dicendo: *sembrargli* che fosse esaurito lo spirito della legge del 1879, relativamente alla trasversale Treviso-Motta, con la costruzione del solo primo tronco.

Ma le considerazioni della maggiore lunghezza e del costo più elevato, se possono influire quando si tratta di deliberare una ferrovia, non possono avere influenza, o l'hanno molto limitata, allorchè la ferrovia è decretata dalla legge.

Interviene allora la solita distinzione fra la *lege ferenda* e la *lege lata*.

Nel caso nostro io credo che queste considerazioni possano influire per quanto ha tratto alla determinazione del *punto* d'allacciamento, ma non