

Capitolo 260. Casarsa - Spilimbergo - Gemona, lire 500,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

Cavalletto. Nel progetto di questo bilancio del 18 dicembre 1890 era stanziata, per la linea Casarsa-Spilimbergo-Gemona, la somma di lire 2,500,000; ora si propone un'economia di 2 milioni, che riduce lo stanziamento a lire 500,000.

Il ministro presente giustifica la economia con queste parole:

“ Ritenuto lo stato dei lavori del tronco appaltato Casarsa-Spilimbergo e la necessità di ulteriori studi pel tronco successivo Spilimbergo-Gemona per cui non potrà farsi l'appalto nell'esercizio venturo, si propone la riduzione suaccennata, „ che è di lire 2,000,000.

Io credeva veramente che gli studi, per il tronco secondo di questa nuova ferrovia, da Spilimbergo a Gemona fossero già compiuti; ed a me consta che parecchi progetti comparativi pel tracciato del tronco, sia sulla destra, sia sulla sinistra del Tagliamento, erano già stati completati e sottoposti anche all'esame sia del Consiglio superiore dei lavori pubblici sia del Ministero della guerra, avendo questa linea una importanza oltrechè commerciale e internazionale, anche militare. Non so quali altri studi sieno necessari e si vogliano ulteriormente fare. Fatto sta che il primo tronco di questa linea ora sta compendosi fino a Spilimbergo. Pazienza se non si proseguirà subito! Ma io vorrei che l'onorevole ministro mi dicesse, se compiuta che sia la strada sino a Spilimbergo, e si può farlo entro l'anno prossimo, abbia egli intenzione di aprirla, senza dilazione, all'esercizio; perchè, se questo tronco dovesse rimanere, indefinitivamente, inattivo, e quasi abbandonato, ne risulterebbe un danno e per il danaro impiegatovi e non utilizzato e per i lavori che, sospesi indeterminatamente, verrebbero a peggiorare guastandosi.

Se l'onorevole ministro mi dà promessa che almeno provvederà all'esercizio del tronco Casarsa-Spilimbergo, potrò acquetarmi per ora.

Osservo, poi, che il dilazionare le spese, il confidare nella durata della pace, può riuscire di molto danno al nostro paese, perchè può essere necessario un giorno di spingere i nostri soldati oltre le Alpi e allora, ci troveremo senza strade sufficienti per mandare a tempo questi soldati sul campo dell'azione.

Pensiamoci a tempo per non pentircene poi e per evitare disastri nazionali che renderebbero imperdonabile ogni imprevidenza.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Il tronco Casarsa-Spilimbergo fu consegnato all'impresa il 12 gennaio dell'anno corrente; i termini del contratto scadono il 29 gennaio del 1893.

Come vede l'onorevole Cavalletto, i lavori del primo tronco sono in corso e non furono ritardati per ragione d'economia.

Per l'altro tronco Spilimbergo-Gemona l'autorità militare, d'accordo con un ispettore del Genio civile, ha consigliato una variante, mercè la quale si verrebbero a risparmiare 1500 metri.

Lo studio di questa variante fu ordinato, ma non si potè ancora presentarlo al Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Ora, per queste ragioni, d'ordine assolutamente amministrativo, essendo inutile tenere in bilancio uno stanziamento, che aggrava la situazione finanziaria, senza motivo alcuno d'utilità, si è diminuito lo stanziamento stesso, ma ciò non ritarderà per nulla i lavori della Casarsa-Spilimbergo-Gemona.

Presidente. Rimane così approvato il capitolo 260 in lire 500,000.

Capitolo 261. Linea di Cosenza-Nocera Tirrena, lire 1,500,000.

Capitolo 262. Linea di Gozzano-Domodossola, lire 500,000.

Capitolo 263. Linea di Cuneo-Ventimiglia, lire 2,000,000

Capitolo 264. Linea di Macerata-Albacina, lire 326,468.

Capitolo 265. Linea di Avezzano-Roccasecca, lire 6,150,000.

Capitolo 266. Linea di Benevento-Avellino, lire 1,592,650. 78

L'onorevole Del Balzo ha facoltà di parlare.

Del Balzo. Mi sono iscritto su questo capitolo per richiamare l'attenzione del ministro sul servizio ferroviario della linea Avellino-Benevento.

Già, altra volta, ebbi il piacere di interpellare l'onorevole Finali sullo stesso argomento; e l'onorevole Finali, pur ammettendo quello che io deploravo, prometteva che, nell'apertura della linea Benevento-Avellino, si sarebbero evitati molti di quegli inconvenienti.

Ma, purtroppo, le cose sono rimaste nello *statu quo*. Anzi sono forse un po' peggiorate.

Certamente di ciò non ha colpa l'onorevole ministro dei lavori pubblici, ma la mala volontà delle Società Adriatica e Mediterranea.

La linea che, da Benevento va ad Avellino, non