

Chioggia con la ferrovia già costrutta, è messa a capo della vallata del Po; Ferrara, Rovigo, Padova, Verona, da un'altra parte, Pavia, Piacenza sono ricche Provincie che hanno, ormai, lo sbocco loro diretto al porto di Chioggia.

Perchè non ne approfittano? Perchè la linea ferroviaria è lontana da dare il reddito desiderato e previsto?

La ragione è di buon senso. È inutile pensare che sia profittevole la linea già in esercizio, se non si costruisce il breve tronco che porti, facilmente, al mare la merce.

Vorrei, dunque, che il ministro, per sentimento di rettitudine, desse alle popolazioni di Chioggia un affidamento il quale potesse far ritenere che le promesse, tante volte fatte, eppure sempre frustrate, avranno, finalmente, piena soddisfazione.

Presidente. L'onorevole Vollaro Saverio ha facoltà di parlare.

Vollaro Saverio. Comincio col ringraziare l'onorevole ministro per quello che mi dirà e torno a riprodurre, per il quarto anno, la solita questione, perchè la vedo pregiudicata da una legge speciale che non è il bilancio del corrente esercizio.

Mi limito di nuovo a raccomandare quello su cui, sino dal 1890, feci apposite osservazioni.

Nell'articolo 3 della legge 20 luglio 1890 col quale il fondo iscritto nel capitolo 343 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, cioè, di 2,700,000 lire era aumentato della somma di 1 milione « pei lavori d'innesto di ferrovie complementari nelle linee in esercizio » si legge il seguente inciso, « alle stazioni in detto capitolo indicate si aggiungano quelle di Firenze, Bergamo, Reggio di Calabria e Viareggio. »

Ed infatti, nel capitolo 343 del bilancio 1889-90, si enumeravano le identiche stazioni. Il capitolo stesso si è riprodotto nei successivi bilanci, senza, però, aggiungervi le quattro stazioni ricordate nella legge 20 luglio 1890.

Debbo credere che i riparti siano quelli che si sono portati nelle tabelle annesse alla presente legge, se questa diventerà legge dello Stato. Ed allora torno a domandare: giacchè veggio notati al numero 30 i lavori di ampliamento delle stazioni di Aulla, Como, Cosenza, Chivasso, ecc., perchè non ci trovo le stazioni di Firenze, Bergamo, Reggio di Calabria e Viareggio? Non domando altro che

provvediate a quelle stazioni che da una legge speciale sono contemplate.

E tanto più lo domando, perchè, vedendo noverate le stazioni consimili e non noverate queste alle quali alludo, e trovandole invece rilegate al n. 12 della tabella B di cui parla l'articolo 5 del disegno di legge, mi pare che si voglia, per questa parte, venir meno alle disposizioni della legge che ho ricordato.

Quindi, per mia parte, domando che le stazioni che sono enumerate nell'articolo 3 della legge del 1890 siano comprese in questo numero 30.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Miceli.

Miceli. In questo numero 30 è stanziata la somma totale di 3,500,000 lire per ampliamento di 12 stazioni che sono nominate e di altre non nominate, e delle quali 500,000 sono stanziati per l'esercizio 1892-93. Fra queste stazioni vedo compresa quella di Cosenza, della quale parecchie volte ebbi, negli anni passati, a intrattenere la Camera.

Secondo gli antichi moduli per le stazioni, che si dividevano in classi, a Cosenza si costruì una stazione assolutamente inservibile, nonostante che essa faccia parte della linea Cosenza-Sibari che è abbastanza proficua ed appartenga ad una regione dove il commercio accenna ad aumentare. Chi consideri che Cosenza è una città capoluogo di una Provincia di mezzo milione di abitanti, deve rimanere scandalizzato per quella stazione così misera. Parecchie volte ho reclamato da parecchi ministri la costruzione della nuova stazione, e nessun ministro ha disconosciuto la necessità della mia richiesta. Sennonchè ciascuno ha risposto: noi non possiamo prendere una risoluzione riguardo alla stazione di Cosenza fino a che non sia deciso, definitivamente, l'andamento della ferrovia Cosenza-Nocera. Naturalmente mi sono sempre arreso dinanzi a questa obiezione certamente gravissima.

Ora però il Governo ha già appaltato il primo tronco della linea Cosenza-Nocera, il tronco Cosenza-Pietrafitta, e quindi devesi anche ritenere che sia ormai stabilita la ubicazione della stazione di Cosenza. Perciò domando al signor ministro che cosa significa questo ampliamento della stazione di Cosenza messa in mezzo ad una ventina di altre stazioni fra nominate e non nominate per le quali si vuole spendere, nel 1892-93 soltanto la