

perchè essi, trovandoci tutti desiderosi di vedere giungere in porto questo disegno di legge che risolve parecchie vitali questioni, vogliono, con questa modificazione nella misura del sussidio chilometrico per le linee non classificate, rendere egualmente possibile l'esaudimento dei voti di tante popolazioni che non hanno meno delle altre il diritto di vedere soddisfatti i loro interessi cotanto legittimi. (*Bene! Bravo!*).

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Nuvoloni, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera ritenendo esiziale agli interessi italiani la linea Torino-Nizza per Fontan e tenendo ferma la legge del 1879 nel senso che la ferrovia Torino-Cuneo-Nizza pel colle di Tenda e Ventimiglia fino a quest'ultima città debba percorrere territorio *esclusivamente* italiano e mettere in diretta comunicazione il Piemonte con la Liguria Occidentale, invita il Governo del Re:

a far eseguire sollecitamente gli opportuni studii nelle diverse valli della provincia di Porto Maurizio in rapporto alle pendenze, alla trazione ed ai porti di mare per la scelta del definitivo tracciato del tronco da Vievola a Ventimiglia;

ed a presentare alla riapertura del Parlamento quel progetto che sarà ritenuto preferibile nei rapporti economici, finanziari, politici e militari della nazione. »

**Nuvoloni.** Onorevoli colleghi! Nella relazione della Commissione Reale per lo studio delle ferrovie complementari io trovo che a proposito della linea Cuneo-Ventimiglia detta Commissione osservò essere state studiate « due soluzioni per congiungere Vievola con Ventimiglia: una col passaggio diretto dalla Valle di Roia in Valle di Nervi pel Colle di Marta, l'altra col passaggio dalla Valle del Roia alla Valle Argentina pel Colle Ardente e da questa in Valle di Nervi, passando sotto il Colle Cermo Langan. » È fatto questo rilievo la stessa Commissione accennò al costo della linea secondo l'una e l'altra soluzione e considerando che se essa dovesse essere *tutta costruita in territorio italiano* costerebbe qualche milione di più, approvò la proposta della sotto-Commissione, deliberando di abbandonare l'uno e l'altro tracciato di sopra indicati e di mettere invece il Piemonte in diretta comunicazione con Nizza. E poichè il Governo francese già fece approvare dal Parlamento una linea che da Nizza per Sospello, Broglio e Fontan, risalendo il Roia, vada ad incontrare la linea italiana, anche dalla sullodata Commissione fu proposto di promuovere accordi col Governo francese affinché la nostra linea, che nel 1879 fu votata per mettere in comunicazione il Piemonte con la Liguria occidentale e con Nizza onde servisse per il traffico non solo interprovinciale ma anche

per quello internazionale, oggi invece vada direttamente a Nizza, passando per Fontan.

Evidentemente la Commissione abbandonò le due soluzioni studiate per congiungere Vievola con Ventimiglia passando sopra territorio italiano, in seguito ai nuovi rapporti di amicizia, da qualche anno maggiormente strettisi, fra la Francia e l'Italia. Il nostro Governo pare che abbia fatto buon viso a tale proposta, giacchè io leggo nella relazione ministeriale che accompagna il disegno di legge quanto segue, e cioè:

« Era vivo desiderio del Governo di comprendere nel disegno di legge anche la linea Cuneo-Ventimiglia; però, stando alle proposte della Commissione, si dovrebbe seguire per la sua esecuzione il tracciato che da Vievola raggiunge la frontiera Nord, di là attraversando il territorio francese e correndo lungo la Valle del Roia arriva alla frontiera del territorio Sud per continuare verso e sino a Ventimiglia.

« È evidente che per questo fine occorre prendere definitivi accordi, che già si sono intavolati, col Governo della vicina Repubblica, la quale si ritiene ben disposta ad assecondare le nostre vedute, avendo già presentata al Parlamento la legge per la concessione della linea cadente sul territorio rispettivo. »

Ora a me pare che, prima d'ogni altra cosa, il Governo italiano debba mantener fede alle fatte promesse, e quindi anche a quelle che fece alla mia provincia di Porto Maurizio, la quale in forza di accordi e della legge 1879 ha contribuito finora alla costruzione del tronco di ferrovia da Cuneo a Vievola. Detta Provincia fece onore ai suoi impegni e pagò il suo debito: è giusto e doveroso che abbia anche la sua parte di utile, mediante il tronco di ferrovia che congiunga l'estrema Liguria al Piemonte.

Facendo diversamente e seguendo le proposte della Commissione accettate dal Governo, si viene a disconoscere il diritto sancito nella legge del 1879 a favore della Liguria occidentale, e si commette un'enorme ingiustizia. Ma, onorevoli colleghi, io credo a qualche cosa di peggio. Io credo che, adottando la proposta della Commissione, si farà il danno dell'Italia oltrechè della Liguria. Voi sapete che annualmente, o quasi, ingenti somme si impostano sul bilancio dello Stato a favore dei porti di mare di tutta Italia. Nella Liguria occidentale oltre quello di Genova vi sono quattro altri porti. È certo che dal Gottardo un grande traffico si avvia a quello di Genova. Il traffico crescerà coll'apertura del Sempione, che oramai è prossima e dovrà cercare e trovare sfogo in altri posti.

Una volta che sia fatta la linea diretta che metta in comunicazione diretta Torino con Nizza io credo ed ho il dovere di affermarvi, che una grandissima parte di questo commercio, di questo traffico si svierà a