

dal ponte S. Francesco, caduto, con perdita di oltre un milione, e che bisognerebbe ricostruire per la continuazione della linea ».

Ugualmente non posso dare facoltà di parlare per la ragione su esposta a nessuno dei proponenti questo altro ordine del giorno firmato dagli onorevole Vicini, Aroldi, Montauti e Gallini:

« La Camera, convinta che è necessario completare la linea del Brennero, per Verona, Mantova e Modena, allacciandola a Livorno, invita il Governo a comprendere tale linea fra le complementari, ispirandosi esclusivamente all'interesse generale ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. In occasione della discussione sulle ferrovie complementari, con la presentazione degli ordini del giorno, si è ripresa in gran parte tutta la questione ferroviaria italiana, ed è quindi naturale che il ministro dei lavori pubblici si trovi assai impacciato ed abbia la tendenza a fare man bassa su tutti questi ordini del giorno; sarebbe per essi come un ciclone come sussurrano alcuni colleghi.

L'onorevole collega Fede non so se abbia sott'occhi la nuova redazione che, di accordo con la Commissione, noi proponiamo per l'articolo 13; essa rappresenta l'estremo delle concessioni che noi possiamo fare rispetto a questo articolo. Se la ferrovia Campobasso-Lucera potrà rientrare nelle condizioni che sono previste in questo articolo, noi saremo ben lieti che questa ferrovia vi sia compresa; se non potrà rientrare in quelle condizioni, poichè come ho detto quell'articolo 13 rappresenta l'estremo delle nostre concessioni, noi non potremo fare per la linea sostenuta dall'onorevole Fede una concessione speciale. Ma io mi auguro che possa essere compresa fra quelle contemplate in genere, dall'articolo 13, nella sua nuova dizione.

L'onorevole Rubini ha trattato da pari suo due altre questioni; quella della ferrovia che dovrebbe dalla Valle del Piave, da Belluno spingersi al Cadore e la questione di provvedere all'allacciamento della rete ferroviaria italiana con le ferrovie svizzere.

Io conosco molto bene quella zona che dovrebbe essere percorsa, da Belluno a Pieve di Cadore, dalla ferrovia, la quale certo avrebbe un movimento cospicuo di passeggeri, almeno nella stagione buona, ed anche

di merci, benchè una gran parte del trasporto del legname sia fatto mediante la fluitazione, come sa benissimo l'onorevole Rubini. Ma l'onorevole Rubini deve anche sapere come questa ferrovia sia difficile spingerla fino a Pieve di Cadore, perchè arrivati a Perarolo si trovano alture da superare, le quali renderebbero la linea molto costosa per opere d'arte importanti. (*Interruzioni del deputato Rubini*).

L'onorevole Rubini molto opportunamente ha distinto i due tronchi; il tronco fino a Perarolo che sarebbe di 34 chilometri, ed il tronco da Perarolo a Pieve di Cadore che sarebbe di 13 chilometri, perchè i due tronchi sono molto diversi tra loro; il primo è assai meno costoso del secondo, perchè quello costerebbe forse 12, il secondo, benchè assai più breve, forse 8 milioni; così 20 milioni in totale. Arrivati a Pieve di Cadore, o almeno a Tai di Cadore, volgendo a sinistra si potrebbe proseguire per Borca e poco appresso a Cortina d'Ampezzo, per congiungersi qui a quella ferrovia da lui descritta e che, secondo quanto si afferma, l'Austria vorrebbe costruire partendo dal Pusterthal e forse da Toblach. Inoltre la ferrovia a Pieve di Cadore darebbe impulso al movimento verso il nord dei passeggeri, i quali, a poca distanza, da Lorenzago scenderebbero ad Ampezzo di Carnia, o si recherebbero a S. Stefano di Comelico e di lì fino a Sappada o al passo di Montecroce, o per Auronzo salirebbero a Misurina, ben nota ai colleghi Rava e Loero. Ma, limitandoci al tratto Belluno-Pieve di Cadore, io sono convinto dell'importanza di questa linea, e vede l'onorevole Rubini che la conosco bene nel suo tracciato. Ma di fronte alla spesa, che sarebbe prevista in 20 milioni, bisogna proprio che io faccia le mie riserve, benchè l'attenzione del Governo sia stata opportunamente chiamata sopra di essa.

Relativamente poi ai valichi che devono allacciare le ferrovie svizzere orientali ringrazio l'onorevole Rubini di avermi dato un prezioso suggerimento di cui terrò gran conto, cioè che sia il caso di avviare trattative col Governo svizzero in vista del proposito da esso manifestato di entrare in possesso della linea del Gottardo nel 1909.

In tal caso è giusto che il Governo italiano cerchi di avere qualche compenso per i sacrifici fatti per questa linea; e questi compensi potrebbero eventualmente consistere, come ha accennato benissimo l'onorevole Rubini, in una intelligenza rispetto all'apertura specialmente del nuovo valico dello