

CHIMIRRI. A nome anche dell'onorevole Grippo mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge:

Provvedimenti per la Basilicata e la Calabria, consolidamento di frane minaccianti abitati e trasferimento di abitati in nuova sede.

VENDRAMINI. Mi onoro di presentare alla Camera, a nome della Giunta generale del bilancio, la relazione sul disegno di legge:

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1907-908.

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

Faccio i miei complimenti alla Giunta generale del bilancio per la sua solerzia. *(Bene!)*

**Si riprende la discussione del disegno di legge
Concessione e costruzione di ferrovie.**

PRESIDENTE. Continuando nella discussione del disegno di legge: Concessione e costruzione di ferrovie, viene ora l'ordine del giorno degli onorevoli Rampoldi e Mira del seguente tenore:

« La Camera invita il Governo a riprendere in esame gli studi per la linea Pavia-Abbiategrasso ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

Essendo appoggiato, l'onorevole Rampoldi ha facoltà di svolgerlo.

RAMPOLDI. Onorevoli colleghi, consentite che io, seguendo l'esempio di altri colleghi, i quali espressero voti per linee ferroviarie che non sono contemplate in questo disegno di legge, brevemente svolga l'ordine del giorno che si onora anche della firma del collega Mira.

Quest'ordine del giorno fa richiamo ad un tronco ferroviario del quale, fin dal 1886, Pavia, a mezzo del suo Consiglio provinciale, chiedeva l'inclusione fra le linee da concedersi in quarta categoria, ed in prosecuzione di altra linea Abbiategrasso-Gallarate.

Lo sviluppo totale di questo tronco doveva essere di circa 33 chilometri e, secondo il tracciato, la linea svolgevasi per quella ubertosa plaga di terra, la quale si addossa

alla riva sinistra del Ticino, terra ricca di produzioni industriali ed agricole, ed era destinata a soccorrere ai bisogni di una popolazione di circa 50 mila abitanti; popolazione, la quale è sprovvista affatto di qualsiasi mezzo di comunicazione ferroviaria o tramviaria, ed è distribuita sopra 30 mila ettari di terreno; doveva ancora tale linea toccare grosse borgate, fra le quali cito Bereguardo, già capoluogo di mandamento, e Casorate popolosa di più che 4 mila abitanti; e doveva quindi mettere in maggiore e più diretta comunicazione le due grandi provincie di Pavia e di Milano, soccorrendo a necessità politiche, amministrative, giudiziarie, non solo, ma anche a fini militari, sia in tempo di pace che in tempo di guerra, e specialmente in caso di rotte, o di piene del fiume Ticino.

Ed ai voti, onorevole ministro, che unanimi furono formulati da Pavia, dal Comitato agrario, della Camera di commercio di quella provincia si unirono i voti della provincia di Milano e, s'intende, di tutti i comuni che più direttamente erano interessati per trovarsi sul percorso della linea costruenda o da essa poco discosti.

Furono quindi votati molti sussidi chilometrici, fino alla concorrenza di più che 300 mila lire e un progetto completo tecnico e finanziario fu inviato fin dal 1887 al Ministero dei lavori pubblici, ma, per ragioni speciali che furono chiarite insistenti, e soprattutto perchè il Governo temeva che quel tronco di ferrovia avrebbe leso gli interessi delle grandi linee dello Stato, il progetto stesso non venne preso nella dovuta considerazione. Fu giocoforza a quelle popolazioni di acquietarsi al diniego governativo.

Ma poichè ragione fondamentale di giustizia e di viabilità per quella terra esisteva davvero e tuttora esiste, la questione risorse, tratto tratto, e risorge ancora, sicchè anche di recente quelle popolazioni hanno richiamato il voto antico, raccomandandolo al loro rappresentante, come sa bene il collega Calvi che mi sta a udire e assente col capo, egli che rappresenta un collegio finitimo al mio.

Ora, onorevole ministro, se potevano comprendersi certe riluttanze del Governo in un tempo, in cui le nostre condizioni ferroviarie erano tanto diverse da quelle che sono al presente, in un tempo in cui Milano non era oppressa, come è al presente, dalla pleora dei traffici e delle co-