

Conchiudo e riepilogo.

Rinnovo una lode sincera all'azione operosa e saggia dell'onorevole ministro dei lavori pubblici e dei suoi colleghi, come dell'onorevole ministro del tesoro, che è pure uno dei valorosi suoi predecessori nel governo dei lavori pubblici. Ripeto la mia opinione schiettamente favorevole al disegno di legge, purchè siano colmate quelle lievi lacune e tolti quei difetti sui quali ho avuto l'onore di richiamare l'attenzione della Camera.

Io ho fiducia, piena fiducia, che l'onorevole ministro dei lavori pubblici non vorrà rifiutarsi di perfezionare l'opera propria: anche le migliori opere d'arte hanno bisogno di ritocchi, prima di essere compiute e perfette. Sono quindi sicuro che l'onorevole ministro dei lavori pubblici e gli ottimi suoi colleghi della grazia e giustizia e del tesoro, che sono pure competenti in questa materia, vorranno volentieri consentire di migliorare il disegno di legge con lievi emendamenti, perchè meglio corrisponda al fine alto, utile, buono, che si propone. Così le provvide disposizioni proposte corrisponderanno anche meglio all'intento che le ispira, quello di incoraggiare e agevolare le iniziative private nell'industria dei trasporti. E il Governo e il Parlamento avranno la soddisfazione di avere cooperato a rendere un altro eminente servizio al paese agevolando lo sviluppo dell'industria che crea nuove vie di comunicazione, che rende più comodi ed economici i trasporti, con meravigliose applicazioni della energia elettrica e della meccanica. Larghi benefici ne trarranno le popolazioni più discoste dai centri, cresceranno le attrattive del nostro bel paese, e ne avrà vantaggio il suo progresso economico e sociale. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ottorino Nava.

NAVA OTTORINO. Onorevoli colleghi, debbo dire poche parole, per spiegare un articolo aggiuntivo che tocca la questione della trasformazione delle ferrovie a scartamento ridotto in ferrovie a scartamento ordinario.

In una legge provvida come questa, la quale si aggiunge ai benefici ormai innumerevoli portati dall'onorevole ministro Sacchi al problema ferroviario e ai maggiori interessi del paese, e si propone di agevolare lo sviluppo delle ferrovie e di altri mezzi di trasporto concessi all'industria privata, legge che l'onorevole Zaccagnino definiva giustamente di perequazione ferroviaria, mi è

parso che debba trovar posto una disposizione la quale valga a togliere possibili incertezze e dubbiezze circa l'estensione dell'articolo 27 del testo unico della legge del 1912 che riproduce l'articolo 3 della legge del 1906, alle trasformazioni delle ferrovie da scartamento ridotto a scartamento ordinario.

Dico dubbiezze ed incertezze, perchè ricordo di aver letto in proposito una lucida pubblicazione in un periodico di Lavori Pubblici nella quale era affermato che le disposizioni dell'articolo 27 succitate si estendevano anche a tali trasformazioni, che sostanzialmente sono delle rinnovazioni delle linee, e possono essere considerate come costruzioni di nuove ferrovie, che si valgono dei vecchi piani stradali, e nelle quali viene utilizzato quanto si può delle ferrovie a scartamento ridotto.

Le attuali ferrovie complementari della provincia di Modena (e parlo anche a nome del collega Giacomo Ferri, sindaco di uno dei più importanti comuni della nostra provincia) costituiscono un vero anacronismo.

L'onorevole ministro ricorderà che queste ferrovie furono costruite sotto l'impero di una legge, quella del 1879, la quale si proponeva delle finalità, che vennero poi a mancare completamente. Quando si incoraggiò la loro costruzione si pensava di tessere una rete di ferrovie secondarie, che, allacciando le diverse provincie, avrebbe formato un nuovo ed importante sistema di comunicazioni.

La provincia di Modena, più diligente delle altre, accettò e subì i criteri di quella legge, e costruì le ferrovie a scartamento ridotto. Le altre provincie finitime arrivarono dopo, e poterono essere più fortunate, provvedendo alla costruzione delle loro ferrovie complementari e secondarie a scartamento ordinario. Così la nostra provincia è rimasta con una circolazione troncata; perchè le sue ferrovie, non possono allacciarsi direttamente con quelle ordinarie delle provincie finitime e dello Stato, e debbono ricorrere a trasbordi esiziali al commercio.

Vi è un fatto anormale, ma significativo che suona condanna di un sistema che non può più essere conservato, ed è questo: che codeste ferrovie, le quali attraversano centri importanti come Sassuolo, Vignola, Mirandola, San Felice, Finale, plaghe di grandissima produzione, sono percorse dai viaggiatori, assai più di quelle delle provincie