

CCXLV.

TORNATA DI SABATO 21 GIUGNO 1879

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

SOMMARIO. *Petizioni 2206, 2208, 2209, 2210 e 2211 dichiarate di urgenza. = Congedi. = Rinnovamento della votazione a scrutinio segreto del disegno di legge per la proroga del corso legale dei biglietti di Banca. = Il deputato Bizzozero sostiene l'emendamento col quale propone l'aggiunta alla tabella C della linea Como-Varese-Laveno, dimostrando quali vantaggi ne deriverebbero, con poca spesa, all'industria, al commercio ed alla difesa nazionale. = Il Presidente legge nuovi emendamenti del deputato Bizzozero, che questi proporrebbe nel caso in cui il primo fosse respinto — Il ministro dei lavori pubblici, Mezzanotte, manifesta le ragioni finanziarie onde il Ministero è indotto a respingere questo e gli altri emendamenti proposti sulle linee di terza categoria — Altre osservazioni analoghe del deputato Grimaldi, relatore, per le quali prega la Camera di non approvare gli emendamenti del deputato Bizzozero — Detti emendamenti non sono approvati — Il deputato Sforza-Cesarini svolge due suoi emendamenti, coi quali chiede che le linee Velletri-Anzio e Ciampinc-Nemi sieno passate dalla quarta alla terza categoria — Il relatore Grimaldi non accetta l'emendamento del deputato Sforza-Cesarini, e ne dice le ragioni — Il ministro Mezzanotte si associa all'opinione del relatore — Il deputato Sforza-Cesarini ritira il suo emendamento per la linea Ciampinc-Nemi, e mantiene quello per la linea Velletri-Anzio, che non è approvato dalla Camera — Il deputato Lucchini chiede che si metta in terza categoria la linea Legnago-Cologna al tronco Lonigo-San Bonifazio; e dimostra la convenienza della sua proposta — Il relatore Grimaldi non accetta questa proposta, essendo quella linea d'interesse puramente locale — Il ministro Mezzanotte si associa alle parole del relatore — La Camera non approva l'emendamento del deputato Lucchini — Il deputato Cagnola F. svolge un suo emendamento, col quale chiede si passi dalla quinta alla terza categoria la linea Pavia-Lodi-Crema-Brescia — Brevi parole di risposta del deputato Grimaldi, relatore — La proposta del deputato Cagnola non è approvata — Il deputato Roncalli svolge il suo emendamento, col quale chiede che la linea Bergamo-Vertova passi in terza categoria — Breve risposta del deputato Grimaldi, relatore — L'emendamento del deputato Roncalli è respinto — Il deputato Cavallette propugna l'inserzione nella tabella C delle linee Camposampiero-Castelfranco-Montebelluna e Padova-Cavarzere-Adria — Sulla prima delle dette due linee parla il deputato De Saint-Bon, e sulla seconda il deputato Micheli — Risposta del Presidente del Consiglio, Depretis — Brevi osservazioni del deputato Sella — È ritirato l'emendamento relativo alla seconda linea, e non è approvata l'inserzione nella tabella C della prima — Discorso del deputato Sella, col quale propugna l'inserzione nella tabella C della ferrovia sotto-alpina — Il deputato Spantigati svolge il suo emendamento perchè il tronco Santhià-Biella sia passato in terza categoria — Il deputato Saluzzo svolge il seguente emendamento: « I sottoscritti propongono che sia inserita nella tabella C la linea Moretta-Saluzzo-Busca-Cuneo. » — Il Presidente del Consiglio chiede di rimandare a domani il seguito della discussione, perchè deve parlare a lungo per rispondere ai precedenti oratori — La Camera acconsente. = Annunzio di una domanda d'interrogazione del deputato Merzario al Presidente del Consiglio per sapere quando sarà pubblicata la recente convenzione, sottoscritta a Berna, per la costruzione della ferrovia del Ceneri — Il Presidente del Consiglio risponde che detta convenzione sarà pubblicata fra pochi giorni. = Il deputato Panattoni propone che l'elezione di Albenga sia discussa martedì — Il deputato Sanguinetti A. propone invece che si discuta mercoledì — La Camera approva la proposta del deputato Sanguinetti A. = Si proclama l'esito della votazione sul disegno di legge per il riordinamento degli istituti di emissione.*

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 GIUGNO 1879

La seduta ha principio alle ore 10 07 antimeridiane.

Il segretario Melodia legge il processo verbale della tornata precedente, che è approvato; quindi il sunto delle petizioni.

2208. La Giunta comunale di Lanciano prega la Camera a voler approvare l'articolo aggiuntivo proposto da parecchi deputati concernente la costruzione del prolungamento della linea ferroviaria Caianello-Isernia per Castel di Sangro-Lanciano-Ortona a Mare.

2209. Gli abitanti della città di Sciacca indirizzano alla Camera vive istanze onde voglia ammettere in seconda categoria la progettata linea ferroviaria Palermo, Corleone, Sciacca.

2210. Il comizio agrario di Mantova rassegna alla rappresentanza nazionale una petizione contenente proposte di provvedimenti opportuni ad assicurare dai danni futuri ed immanchevoli quella provincia.

2211. I possidenti del comune di Bondeno domandano che lo Stato venga in soccorso alla proprietà colpita dalla straordinaria sventura di una doppia rotta del Po nel breve periodo di sette anni.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. L'onorevole De Crecchio ha facoltà di parlare sul sunto delle petizioni.

DE CRECCHIO. Prego la Camera di volere accordare l'urgenza alla petizione n° 2208, con la quale il municipio di Lanciano chiede che l'aggiunta alla linea ferroviaria Caianello-Isernia per Castel di Sangro-Lanciano-Ortona a Mare venga accolta dalla Camera, come fu proposta dall'onorevole Melchiorre e da altri deputati.

PRESIDENTE. L'onorevole De Crecchio domanda che la Camera accordi l'urgenza alla petizione numero 2208.

Se non vi sono opposizioni, l'urgenza s'intenderà ammessa.

(È ammessa.)

Questa petizione sarà mandata alla Commissione per le costruzioni ferroviarie.

L'onorevole Bortolucci ha facoltà di parlare sul sunto delle petizioni.

MANGILLI. Avevo domandato di parlare.

PRESIDENTE. Aspetti un momento: uno alla volta.

BORTOLUCCI. Sotto il numero 2206, con 213 petizioni, 27,596 cittadini di diverse regioni d'Italia do-

mandano la libertà d'insegnamento. Le dette petizioni fanno seguito ad altre centinaia che furono presentate a nome di 32,000 cittadini per lo stesso oggetto.

Trattandosi di cosa molto importante, e siccome le precedenti petizioni furono dichiarate d'urgenza, prego la Camera ad accordare lo stesso trattamento anche alle odierne.

(L'urgenza è accordata.)

MANGILLI. Con la petizione 2211, i possidenti del comune di Bondeno colpiti dall'ultima inondazione, chiedono che lo Stato venga loro in aiuto, con la esenzione dalla tassa e con provvedimenti atti a rialzare le condizioni economiche del paese. Domando che questa petizione sia dichiarata d'urgenza.

(L'urgenza è accordata.)

PRESIDENTE. L'onorevole Friscia ha facoltà di parlare sul sunto delle petizioni.

FRISCIA. Colla petizione n° 2209, 700 abitanti della città di Sciacca domandano alla Camera che voglia accogliere la proposta dell'onorevole Paternostro per la linea ferroviaria Palermo-Corleone-Sciacca. Io raccomando alla Camera che voglia accordare l'urgenza a questa petizione, e voglia, secondo il regolamento, rimetterla alla Commissione che è attualmente incaricata di riferire sul disegno delle nuove costruzioni ferroviarie.

PRESIDENTE. Se non vi sono opposizioni, l'urgenza è accordata.

(È accordata.)

Questa petizione farà il corso regolamentare.

L'onorevole Cadenazzi ha facoltà di parlare sul sunto delle petizioni.

CADENAZZI. Colla petizione numero 2210 il comizio agrario di Mantova chiede dei provvedimenti in favore della provincia, in seguito al disastro della rotta del Po. La petizione, dopo la votazione dell'ultimo disegno di legge, giunge un po' in ritardo, ma come per molte altre, così spero che anche si troverà modo per questa di provvedere. È per ciò che io prego la Camera di dichiarare d'urgenza la petizione numero 2210.

(È dichiarata urgente.)

PRESIDENTE. Chiedono congedo: per motivi di famiglia, gli onorevoli Camici, Nobili, Puccioni, Fossonbroni, Fabbriotti, Mocenni, Bianchi, Asperti, Bernini e Cittadella, di giorni 10; gli onorevoli Nicastro, Tedeschi, Campostrini e Mussi, di giorni 8; l'onorevole Frisari, di giorni 6; per pubblico servizio, gli onorevoli Piccoli, Gabelli e Breda, di giorni 10.

Se non vi sieno opposizioni, questi congedi saranno accordati.

(Sono accordati.)

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 GIUGNO 1879

**RINNOVAMENTO DELLA VOTAZIONE A SCRUTINIO SEGRETO
SUL DISEGNO DI LEGGE PER LA PROROGA DEL CORSO
LEGALE DEI BIGLIETTI DI BANCA.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il rinnovamento della votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge per la proroga del corso legale dei biglietti di Banca.

MELODIA, segretario. (*Fa la chiama*)

PRESIDENTE. Si lasceranno le urne aperte.

Prego gli onorevoli deputati di prendere i loro posti.

**SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DELLA LEGGE PER NUOVE
COSTRUZIONI DI STRADE FERRATE.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge per la costruzione di nuove linee di strade ferrate.

Nell'ultima seduta si incominciò la discussione degli emendamenti, coi quali si proponevano linee aggiuntive alla terza categoria. Oggi si proseguirà nello svolgimento degli emendamenti stessi.

Il primo iscritto è l'onorevole Bizzozero, il quale ha proposto il seguente emendamento:

(*Con forza*) Onorevoli deputati, li prego di recarsi ai loro posti.

« Il sottoscritto propone la seguente aggiunta alla tabella C: Linea Como-Varese-Laveno. »

Bizzozero.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Bizzozero.

BIZZOZERO. Signori! In conformità alle petizioni e alle istanze presentate alla Camera ed al Ministero da municipi, da comizi agrari, e da Camere di commercio della provincia di Como, ed in conformità a personali raccomandazioni a me fatte dal municipio di Varese, e da altri municipi di quel circondario, io domando che la linea Como-Varese-Laveno, già collocata nell'elenco 22, sia oggi portata nella tabella C. Il costo preventivo di questa linea, a risultanza appunto dell'elenco 22, è di lire 7,030,000. Ma bisogna notare che il tronco di 15 chilometri fra Varese e Gemonio fu studiato dal punto di vista che dovesse essere arteria principale della linea internazionale di raccordo colla ferrovia gottardiana: ridotto ora alle proporzioni di un semplice tronco di raccordo interno e nazionale, il suo costo può assai scemarsi, ommettendo ogni opera di lusso. Alcuni calcoli lo riducono a poco più di 5 milioni, altri a circa 6 milioni.

Prendendo per base il costo chilometrico di 140 mila lire, in luogo delle 159 mila accennate nell'elenco 22, e supponendo che la linea Como-Varese-Laveno venga trasportata dall'articolo 10 alla tabella C, ecco quale sarebbe la differenza dell'aggravio che si imporrebbe allo Stato. Collocata fra le linee di cui all'articolo 10, la quota toccante allo Stato ammonterebbe a lire 3,696,000; trasportando questa linea in terza categoria, la quota incombente allo Stato sarebbe di lire 4,928,000; differenza in tutto 1,232,000 lire. Se poi vogliamo ritenere il costo chilometrico di 159,090 lire accennato nell'elenco 22, ecco quale sarebbe il maggiore aggravio per lo Stato se si trasportasse questa linea dalla quarta alla terza categoria. In terza categoria la quota incombente allo Stato sarebbe di 5,599,968 lire. In quarta categoria la quota incombente allo Stato sarebbe di lire 4,591,420; differenza 1,148,048 lire.

Ho fatti questi calcoli supponendo che questa linea prenda posto fra quelle dell'articolo 10 del progetto; ma a questo riguardo regna una completa incertezza, essendo indeterminate le linee che godranno dei benefici dell'articolo 10 del nuovo progetto. Ebbene, lo dirò francamente, quando lo Stato si dispone a spendere 1200 milioni in costruzioni ferroviarie, e profonde benefici a ferrovie di secondaria importanza, è doloroso e duro il vedere una linea importante come questa esclusa da tali benefici. (*Conversazioni*)

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, li prego di far silenzio. Vediamo se si può uscire da questa terza categoria che ha già occupato trentasei sedute! Mi raccomando al laconismo degli oratori.

BIZZOZERO. Comprendo benissimo che le esclusioni mirano a non portare a troppo alta cifra il dispendio cui lo Stato si sobbarcava. Ma a tale proposito mi permetto di fare alcune considerazioni.

Abbiamo in questi giorni più volte udito ripetere che negli scorsi anni si sono spesi su per giù 60 milioni ogni anno per costruzioni ferroviarie. E allora il bilancio si trovava in cattive condizioni. Oggi, essendo migliorate le condizioni del bilancio, e potendosi attendere nuovi miglioramenti dall'aumento naturale delle imposte, dell'aumento artificiale proveniente dalle imposte novelle, dalla estinzione graduale dei debiti redimibili, dall'aumento del prezzo dei tabacchi e va dicendo, mi pare che nulla ci sarebbe d'anormale se in luogo di stabilire la durata di 20 anni per la costruzione di queste linee collo stanziamento di 60 milioni per anno, si portasse questo termine fino a 25 anni, facendo nelle tabelle posto a linee ingiustamente neglette.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 GIUGNO 1879

Si dirà che così si ipoteca troppo a lungo l'avvenire.

Ma la proroga del termine da 20 a 25 anni non costituisce poi una grande differenza e d'altronde questa ipoteca dell'avvenire avrebbe il vantaggio di provvedere al presente, cioè di soddisfare legittime esigenze e di far tacere legittime amarezze; risultato codesto del quale un uomo di Stato dovrebbe pure tener conto.

Ma vi sono altre importanti considerazioni a fare.

Attentamente studiando le condizioni topografiche...

PRESIDENTE. Onorevole Bizzozero, stia nell'argomento del suo emendamento, e non aggiunga considerazioni generali che si attengono a tutta la legge; a ciò che è votato e a ciò che sarà da votarsi poi.

BIZZOZERO. Perdoni, sono considerazioni intimamente connesse col mio assunto.

Attentamente studiando le condizioni topografiche, economiche, sociali delle località alle quali sono dal progetto e dalle tabelle assegnate linee ferroviarie, chiaro apparisce che ai bisogni di molte fra quelle località si soddisferebbe egregiamente con ferrovie economiche, ovvero a binario ridotto, la cui costruzione costa meno della metà delle ferrovie ordinarie. Se si fosse fatto questo studio e il sistema economico si fosse applicato dovunque le circostanze locali lo ammettevano, il beneficio delle costruzioni ferroviarie avrebbe potuto estendersi a località ora lasciate in disparte o rimesse ad attendere dall'incerto domani quei vantaggi che oggi veggono concessi ad altre località, e si sarebbe, senza soverchio aggravio finanziario, potuto collocare in degno posto linee che per la loro importanza meritano, e non ottennero, speciale favore.

Con siffatto provvedimento, col decretare, cioè, la costruzione di linee a sezione ridotta, dovunque apparissero sufficienti a soddisfare ai pubblici bisogni, si sarebbe saviamente provveduto anche all'interesse dei comuni e delle provincie che devono concorrere nelle spese delle novelle costruzioni e si sarebbe assicurato quel completamento della rete ferroviaria italiana che è l'obbiettivo del progetto in discussione.

Comuni e provincie gareggiano oggi nel domandare inserzione di nuove linee: chi le ha ottenute si felicità seco medesimo; chi non ha ottenuto si affanna per conseguire il sospirato beneficio.

Ma ottenere l'iscrizione di una linea vuol dire obbligarsi a concorrere per somme rilevanti nelle spese di costruzione. Ora tutti sappiamo, e in quest'Aula fu più volte detto, che gran parte dei comuni e delle provincie italiane versano in gravis-

sime angustie finanziarie, sì da rendere loro impossibili nuovi sacrifici, impossibile o almeno difficilissima ogni operazione di credito. Onde naturale sorge il dubbio che la cambiale che molti di questi comuni e di queste provincie traggono su di sè impegnandosi al concorso nelle spese di costruzione, abbia poi alla scadenza a rimanere insoluta, e conseguente a questo sorge l'altro gravissimo dubbio che la rete ferroviaria italiana abbia a rimanere incompleta malgrado la legge attuale, o che lo Stato debba poi sopperire alla deficienza dei contributi di comuni e provincie.

Adottato invece con larghezza il sistema economico, l'aggravio dello Stato, delle provincie e dei comuni sarebbe relativamente lieve: si avrebbe completa la rete senza soverchi sacrifici e il risparmio fatto dallo Stato, sostituendo per parecchie linee il binario ridotto all'ordinario, potrebbe utilmente impiegarsi sovvenendo in modo più largo linee importanti che forse non potranno, con generale danno, venire costrutte per impotenza di comuni e provincie a concorrere nella misura determinata dal progetto di legge.

E dalla larga applicazione del sistema economico avrebbero vantaggio anche i *consumatori*, ossia gli utenti della ferrovia, passeggeri, commercianti, ecc., attesa la modicità delle tariffe proprie alle strade di ferro a sezione ridotta.

E nel mentre i consumatori sarebbero avvantaggiati, anche i costruttori (provincie, Stato, comuni) avrebbero profitto dalla applicazione del sistema economico, perocchè l'esperienza di molti altri paesi (America, Inghilterra, Francia, Belgio) prova che le ferrovie costrutte con tal sistema, tenui essendo le spese di costruzione, di materiale mobile, di manutenzione, di esercizio, sono largamente remuneratrici, mentre relativamente scarsi sono i benefici delle ferrovie ordinarie; e, parlando delle linee contemplate nell'attuale progetto di legge, è cosa certa, e preveduta tanto dal ministro proponente quanto dalla Commissione, che molte fra di esse daranno un introito insufficiente a coprire le spese di esercizio.

Dirò di più. Fra le linee contemplate nel progetto ministeriale e nel contro-progetto della Commissione, ve ne hanno alcune che presentano un interesse territorialmente limitatissimo, e circoscritto ad una data località. Per riguardo a queste linee, io vorrei che lo Stato non avesse altrimenti a concorrere se non prestando garanzia per gli interessi dei capitali impiegati alla relativa costruzione, abbandonando questa alla iniziativa degli interessati. Questo è il miglior metodo per conformare l'intervento dello Stato alle norme della giustizia distri-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 GIUGNO 1879

butiva e per rendere possibile un largo concorso dello Stato medesimo a quelle costruzioni che sono richieste da interessi uscenti dall'orbita ristretta di qualche frazione di circondario o di provincia.

Questa discrezione fra interessi locali e interessi uscenti dalla stretta cerchia di singole zone o frazioni dello Stato nostro; fra località reclamanti un ordinario ed ampio servizio ferroviario e località ammettenti un servizio economico e ristretto, richiedeva invero un lungo e minuto studio; ma questo studio, a mio credere, era un precedente indispensabile ad un progetto che valesse a soddisfare le legittime esigenze, e a corrispondere agli scopi di quella grande impresa che è la costruzione di una rete nazionale ferroviaria. A me pare che, mediante una larga e profonda indagine circa le condizioni tecniche, commerciali, economiche, sociali, militari delle varie parti dello Stato, si dovevano stabilire criteri generali e regolamentari per la classificazione delle linee; si dovevano creare tipi normali, che servissero di base e di regola per assegnare alle varie linee il rispettivo posto, a seconda della rispondenza loro ai caratteri di prestabiliti tipi normali.

Così fu fatto in Prussia anteriormente al 1870, e questo era pure il concetto della legge 28 agosto 1870, n° 5858, citata nella relazione ministeriale, dove all'articolo 26 si dichiarava che il Governo doveva, per la costruzione della rete ferroviaria del regno, presentare un progetto che esprimesse le speciali norme per la classificazione delle ferrovie complementari, e stabilisse le condizioni per fissare la natura ed entità dei sussidi a carico dello Stato.

Questo progetto non fu mai compilato, e l'attuale progetto di nuove costruzioni non avendo a base criteri e tipi normali e fissi, presenta nel suo complesso, malgrado la diligenza posta nel compilarlo, diverse incongruenze e confusioni. Se esso avesse avuto a base criteri netti, criteri legislativi, regoli fissi, non sarebbero sorte le tante querimonie che hanno assordato Ministero, Commissione, Parlamento; e la linea della quale io mi faccio propugnatore si sarebbe trovata in rispondenza con uno dei tipi più elevati, e conseguentemente avrebbe ottenuto ben altro posto che non quello che a stento le fu concesso, ed oggi è messo in forse, e avrebbe avuto la precedenza su altre linee che non possono competere con questa in importanza, eppure le sono anteposte.

Del resto, se pur prendiamo a guida e base i generali criteri determinanti l'importanza assoluta e relativa di questo potente mezzo di locomozione, non che i criteri speciali proclamati dal Ministero e dalla Commissione nelle dotte e meditatissime

relazioni che accompagnano il progetto dell'uno, il contro-progetto dell'altra, ci troviamo condotti a concludere che la linea Como-Varese-Laveno non può andare confusa colle altre che erano abbracciate dall'allegato XXII, ed ora sono gettate nel limbo delle vacue tabelle di quarta e quinta categoria, e che merita un posto distinto, una più elevata categoria. Imperocchè, applicando questi criteri, noi scorgiamo che la linea in discorso è di altissima importanza, e che sotto parecchi punti di vista interessa il paese intero.

Giusta i criteri generali sono a considerarsi siccome di pubblica e generale utilità quelle ferrovie che sono destinate ad ampliare e favorire il movimento e lo sviluppo commerciale, industriale ed agricolo; a ravvicinare fra loro centri importanti di popolazione; a rendere più pronti ed efficaci i servizi pubblici, giudiziari, politici, amministrativi; a spianare la via alle comunicazioni e ai rapporti internazionali; a facilitare ed assicurare la difesa dello Stato.

Giusta i criteri del Ministero e della Commissione, basati sulle teorie più ricevute, sono di pubblica e generale utilità e meritano speciale riguardo le linee (raggruppamento concetti sparsi qua e là nelle relazioni del Ministero e dell'onorevole Morana) che servono a complemento di linea o rete principale; soddisfano ad un tempo interessi commerciali e interessi militari; promuovono la produzione manifatturiera ed agricola; mettono fra loro a parità di condizione i produttori industriali ed agricoli e tendono a stabilire per rapporto al servizio ferroviario eguaglianza di trattamento fra le diverse parti del regno.

Or bene, la linea Como-Varese-Laveno risponde a tutti questi criteri. La logica quindi vuole che essa sia collocata fra quelle alle quali nel progetto venne assegnato un posto cospicuo, appunto perchè presentavano gli estremi, dati i quali, Ministero e Commissione reputano certe linee meritevoli di favore a preferenza di altre.

Anzitutto la linea Como-Laveno ha il pregio di completare la linea Lecco-Como, la quale sarà resa più produttiva dal prolungamento della linea medesima fino a Laveno.

In secondo luogo questa linea ha l'altissimo ufficio di allacciare alla linea Gottardiana Novara-Pino i circondari di Como e di Lecco, le provincie dell'alta Lombardia, della Venezia superiore, e le provenienze dell'Adriatico. Si dirà che a ciò provvederà il raccordo col Gottardo per la via del Ceneri, e che sono in corso trattative dirette appunto alla costruzione di questa linea. Ma la costruzione del Ceneri presenta un grave e tuttora insoluto problema tecnico misto ad un grave problema finanziario. Impe-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 GIUGNO 1879

rocchè, o si tollereranno su questa linea del Ceneri pendenze del 26 e fino del 27 per mille, ed avremo rilevanti spese d'esercizio e di manutenzione, ed una gravissima lunghezza virtuale. Si dirà che a questa lunghezza virtuale può rimediarsi colle tariffe; ma allora aumenterà la passività dell'esercizio. O si vorranno mitigare, raddolcire le pendenze, ed allora si accrescerà enormemente il costo di costruzione, si verrà con esso a toccare una somma fra i 26 ed i 30 milioni; e davvero non so dove la Svizzera troverà la miniera da cui estrarre questa somma enorme.

Io credo che la linea del Ceneri si costruirà, poichè la Svizzera vi è costretta da una ragione d'alta politica; ma non credo che si possa costruire in un termine prossimo, e intanto è importante, è urgente di allacciare le provincie che poc'anzi ho accennate alla linea che verrà costruita per la prima, e la linea che verrà costruita per la prima è indubbiamente la linea Novara-Pino.

Indipendentemente da questo riflesso vi sono molte altre gravissime ragioni che militano a favore di questa linea.

Anzitutto ragioni d'ordine economico. Dopo le splendide pagine di Michel Chevalier, dopo un'esperienza mondiale di 50 anni, e in questa Assemblea ogni discussione teorica sull'importanza economica di questo potente mezzo di locomozione sarebbe un pleonasma. La mia dimostrazione sarà quindi tutt'affatto soggettiva e specifica.

La linea prealpina Como-Varese-Laveno attraversa un territorio denso di popolazione, ricco di industrie, fiorente per svariati prodotti agricoli. Nel contado varesino e lungo il presuntivo tracciato della linea invocata troviamo filatoi di seta che impiegano 1600 operai; filature di cotone che impiegano 680 operai; filande da seta che impiegano 720 operai; una cartiera che impiega 500 operai; concerie di pelli che impiegano 70 operai; fabbriche di birra, di laterizi, di ceramica, che impiegano circa 400 operai; importantissime cave di pietre e di marmi nelle quali lavorano interi villaggi; ed in Varese abbiamo accreditatissime fabbriche di organi e di campane; fabbriche eccellenti di carrozze e di mobili; una distilleria a vapore; una grandiosa fabbrica di stoffe di seta; industrie codeste che impiegano oltre a 450 operai. E per poco che ci scostiamo dal tracciato presuntivo della ferrovia Como-Varese-Laveno e penetriamo nelle vallate che sboccano a Varese, troviamo altri e numerosi e importanti opifici industriali: filature, filatoi e filande; miniere di piombo e d'argento alla Vassera e a Brusimpiano; latterie sociali a Gemonio e a Cassano

Valcuvia e mulini e ferriere e fornaci in cui lavorano a centinaia uomini, donne, fanciulli.

Questa sommaria enumerazione mostra come le industrie sieno fiorenti nel contado varesino. Fate che quella zona sia attraversata da una ferrovia la quale apra loro facile e poco costoso sbocco ai mercati della Venezia, della Svizzera, del Piemonte, e vedrete quelle industrie crescere e moltiplicarsi usufruttando le forze motrici che natura ha largite a quella regione; vedrete l'elaterio tuttora in parte represso dalla difficoltà delle comunicazioni, espandersi e distendersi facendo vieppiù fiorenti e prosperi quei paesi pur senza il menomo detrimento dell'agricoltura, la quale nelle parti montuose del contado offre scarsissime risorse, sicchè la parte mascolina della popolazione suole emigrare in massa per cercare in lontani paesi, coll'impiego della propria attività personale, il pane per le proprie famiglie. Fate che le industrie locali prendano tutto quello sviluppo del quale sono potenzialmente capaci e troveranno larga cooperazione manuale in quella classe che oggi cerca altrove il pane che a casa le manca e così avremo conseguito il triplice vantaggio di promuovere e far prosperare le industrie, di usufruttare a pro del paese le forze e l'attività delle classi manuali e di fare consumare nel paese stesso i prodotti di tale attività che ora si porta all'estero, arricchisce altri paesi ed ivi consuma i propri frutti, il prezzo cioè dell'attività medesima.

E dal momento che altre zone pur prospere per industrie vanno, in virtù di questo progetto, ad ottenere col mezzo di novelle linee ferroviarie, un facile e poco costoso sfogo ai propri prodotti, e vengono aperte a miti condizioni il mercato dei grossi centri, la linea della quale ragiono si impone come una necessità economica e come un dovere di rigorosa e precisa giustizia, e lo Stato deve nell'interesse suo medesimo energicamente sussidiarla.

Stefano Jacini nell'opuscolo: *Gli interessi cremonesi e lombardi nella questione delle strade ferrate*, scriveva, or fanno molti anni, che se le strade ferrate sono requisiti indispensabili del movimento economico, la loro esistenza è per molti luoghi questione di vita o di morte. La concorrenza, scriveva egli, che due territori industriosi posti in condizioni identiche possono crearsi vicendevolmente, cessa se un d'essi vien toccato da una strada ferrata e per mezzo di essa congiunto ad un centro principale. E perchè, soggiungo io, cessa questa concorrenza? Cessa, perchè l'industria esercitata nel territorio privo di comunicazioni ferroviarie, è schiacciata dalla concorrenza dell'industria favorita da tali comunicazioni, e questa rimane esclusiva e sola padrona del

campo, potendo produrre di più e smerciare a minor prezzo le proprie produzioni.

E questo concetto è pure elegantemente espresso nella relazione dell'onorevole Morana a pagine 19 e 20, dove sono dipinte con veritieri colori le condizioni delle industrie di una zona manifatturiera di fronte alle industrie di altre zone manifatturiere, voltacchè la differenza dei sussidi governativi avesse per risultato che alcuna di queste zone potesse giovare delle comunicazioni ferroviarie, e altre zone si trovassero precluso questo rapido e poco costoso mezzo di trasporto per insufficienza del concorso governativo e per impotenza propria a supplire a tale insufficienza. Negata al nostro contado la viabilità ferroviaria, non solo le industrie varesine si troverebbero arretrate nel loro sviluppo, ma sarebbe altresì minacciata la loro esistenza e migliaia di operai si vedrebbero esposti agli orrori della fame: e se pure con uno sforzo di energia quelle industrie potessero reggersi, riuscirebbe inevitabile un ribasso nei salari onde alla meglio sostenersi al confronto delle produzioni di altre regioni, e ribasso dei salari vuol dire sconvolgimento economico, disagio generale, e perturbazione, o pericolo di perturbazione sociale.

Nè il danno della morte o del languore delle industrie tocca solo capitalisti ed operai, ma altresì tocca lo Stato, perocchè la prosperità economica di un paese si connette colla prosperità finanziaria dello Stato sotto più aspetti e in più sensi e specialmente sotto l'aspetto degli introiti per tasse di produzione, di circolazione, di affari di vario genere e del risparmio di spese connaturali ad un paese prospero e quindi ordinato e tranquillo comparativamente ad un paese nel quale il disagio economico mantenga un fomite di agitazione richiedente, onde essere contenuto, misure di polizia, sorveglianza continua, continui provvedimenti di sicurezza diretti a prevenire o a reprimere pericolosi scoppi.

La linea Como-Varese-Laveno congiungendosi da un lato alla linea Como-Lecco, e per via di questa mettendosi in rapida comunicazione colle provincie di Bergamo, di Brescia e colla Venezia, e da un altro lato rannodandosi alla internazionale gottardiana e alle linee del Piemonte, aprirà ampi e facili mercati alle produzioni della regione varesina, e così stimolando viepiù la produzione medesima, diventerà un potente fattore di prosperamento economico e sociale.

L'egregio ingegnere Cantalupi nella nota sua opera sulle strade ferrate, ci narra che in Francia l'industria delle miniere, la metallurgica ed altre, diventarono dopo l'introduzione del *railway* così flo-

ride da superare i bisogni della società e da non trovare sufficienti braccia per il loro esercizio.

A questa stregua, e considerando come nel contado Varesino abbondino braccia e forze meccaniche per l'esercizio industriale, voi o signori, potete di leggieri immaginare a qual punto di prosperità e di floridezza le industrie vi giungeranno ove lo smercio sia facilitato e i trasporti resi poco dispendiosi per mezzo di quel tramite ferroviario del quale la regione Varesina ha oggi quasi assoluto difetto.

Nè solo l'industria manifatturiera avrà vantaggio, ma altresì l'industria agricola, sia perchè potrà inviare i suoi prodotti dove prima non potevano arrivare, sia perchè potrà con tenue spesa procacciarsi a prezzi speciali, macchine, stromenti agricoli, ecc., operando una felice rivoluzione nei sistemi agrari i quali hanno proprio nel nostro paese bisogno di radicali innovazioni. Quindi aumenterà il valore degli stabili, in primo luogo perchè resi più produttivi, e in secondo luogo per l'appetibilità propria dei beni-fondi situati in prossimità di linee ferroviarie, attesa la facilità di accedervi e di sorvegliarli con poco consumo di danaro e di tempo.

Sicchè, se giusta i criteri della Commissione, sono a considerarsi siccome di pubblica utilità le linee che promuovono lo sviluppo agricolo industriale e tendono a mettere in parità di condizione i produttori agricoli e manifatturieri del regno, è a ritenersi come eminentemente rivestita del carattere di pubblica utilità la linea da me propugnata nella quale largamente si riscontrano gli estremi testè accennati dell'attitudine a promuovere lo sviluppo agricolo industriale di una data regione e della tendenza a mettere i produttori di questa regione in parità di condizione coi produttori di altre parti dello Stato favoriti largamente del tramite ferroviario. Epperò giustizia vuole che sia collocata nella categoria da me richiesta onde ne sia assicurata la costruzione peggio che problematica ove essa rimanga al posto in cui oggi è collocata: se pure essa ha un posto. Imperocchè molti sono i chiamati a godere dei benefizi, del resto scarsi, della quarta categoria, ma quanti saranno gli eletti, dal momento che in quarta categoria sono collocate linee della lunghezza complessiva di 1341 chilometri, e vi sono domande di collocazione in quarta categoria per quasi 3000 chilometri?

Se, come scrive il gran Romagnosi, il legislatore devè avere la mira eminente di « pareggiare fra i cittadini le utilità, » niun dubbio che a questa Assemblea corra obbligo di assicurare la creazione della ferrovia Como-Varese-Laveno collocandola in altra delle categorie meglio sussidiate dallo Stato, ed io chiedendo la promozione alla terza categoria

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 GIUGNO 1879

credo di chiedere meno di quanto, tutto ben ponderato, ho ragione di domandare.

In questo ordine di idee v'ha un'altra importante considerazione a fare. Le imposte sui redditi mobiliari sono rette da leggi uniformi in tutto lo Stato. Se ad una regione accordiamo larghi benefizi ferroviari e ad altra regione, posta a parità di condizioni, li neghiamo o l'accordiamo in misura inferiore, cosa facciamo noi? Sperequiamo l'imposta. Pei paesi favoriti questa diventa più lieve, mentre più gravosa diventa per i meno favoriti. Epperò, quando una regione presenta attitudini di sviluppo industriale od agricolo che la mettono a paro di altre particolarmente beneficate di sussidi per costruzioni ferroviarie, vuol essere pareggiata a queste in tali benefizi.

Fra le linee inscritte nell'attuale progetto in categorie vantaggiose, e all'infuori di queste linee, noi troviamo regioni che senza essere in condizioni naturali migliori di altre per lo sviluppo economico, sono al paragone fatte più prospere mercè la viabilità ferroviaria. *Pareggiamo le utilità*, procurando questa viabilità anche a quelle regioni dove si trovano elementi acconci al sorgere o all'ampiararsi dell'industria sì che possano sviluppare le proprie forze produttive e reggersi nella lotta colle industrie di altre parti del paese; provvediamo quindi a che i pubblici aggravii non tornino più pesanti per una regione che per un'altra, onde non si contribuisca per noi a rovinare le industrie di una parte dello Stato a beneficio delle industrie di altre parti.

Con che goveremo non solo ai *produttori*, ma altresì ai *consumatori* i quali come sono angariati dalla tirannide del monopolio, sono avvantaggiati dalla larghezza e libertà della concorrenza.

La dimostrazione della importanza economica e degli economici risultati di una linea ferroviaria, implica la dimostrazione dell'importanza sua finanziaria. È evidente che la prosperità economica di un paese ridonda a vantaggio della pubblica finanza traducendosi rispetto a questa in aumento di introiti per tasse ed imposte di vario genere. Dippiù quando una ferrovia è occasione e fattore di sviluppo economico, la costruzione e l'esercizio costituiscono per se stessi un buon affare finanziario, perchè lo sviluppo economico è fonte di larghi introiti per le linee ferroviarie alle quali è dovuto quello sviluppo e così si ha una felice reciprocità di benefizi fra l'impresa ferroviaria e le industrie da essa animate e fecondate. Nel concreto poi altre particolari ragioni garantiscono una larga remunerazione ai capitali che verranno impiegati nelle linee in discorso.

Uno sguardo ad una carta geografica e alle ta-

belle statistiche del censimento demografico ci mostra che sulla linea Como-Varese-Laveno e a destra e sinistra in distanza di otto a dieci chilometri (distanza tuttavia utile per l'uso della ferrovia) si accalca una popolazione assai densa: ad ogni istante incontriamo un villaggio, un borgo, un cascinale. La popolazione stabile alla quale la ferrovia Como-Varese-Laveno è destinata servire abitualmente è di 160 mila persone fra le quali si contano numerosissimi possidenti, professionisti, commercianti: insomma un numeroso ceto borghese ed agiato.

A Como, a Varese, a Gavirate, a Laveno si tengono settimanalmente mercati assai importanti di granaglie e bestiami e a periodi più lunghi si tengono anche fiere, e a queste fiere e a quei mercati è grandissimo il concorso di persone e di merci.

Ognuno poi sa che i territori comense e varesino sono fra i più ridenti e lieti d'Italia onde nelle stagioni primaverile, estiva ed autunnale immensa è la folla dei villeggianti che ivi traggono a ritemperare in più spirabil aere gli spiriti stanchi dalle fatiche professionali, letterarie e scientifiche. Ed infinito è pure il numero dei forestieri che d'oltre Alpe vengono a deliziarsi della serena quiete dei nostri placidi laghi, delle nostre apriche colline, delle verdi nostre montagne. Una linea che congiungesse fra loro quei tre estetici gioielli che sono il Lario, il Ceresio e il Verbano, sarebbe continuamente percorsa da numerose schiere di nazionali e di forestieri.

Il movimento grandioso di passeggeri che ora si effettua dal lago Maggiore per lo scalo di Luino verso i laghi di Lugano e di Como attraverso la vallata della Tresa col mezzo delle diligenze federali e di altri ruotabili, si rovescierebbe tutto sulla linea ferroviaria Lavenc-Varese-Como, una volta che questi tre punti fossero rannodati fra loro da questo rapido e comodo mezzo di comunicazione.

È evidente che se grandissimo oggi è il concorso alle amene plaghe varesine e comensi, comunque deficienti di una comoda e rapida viabilità, esso crescerà d'assai allorchè una linea ferroviaria le renda di più facile e comodo accesso. Le ferrovie sono una potente attrattiva di concorso e di movimento. Sicchè non è punto a mettersi in dubbio che il movimento commerciale e il movimento passeggeri faranno che questa linea sia un'ottima e fruttuosa speculazione finanziaria e questa considerazione dev'essere per noi spinta ad accordarle la miglior classe da me addomandata.

Dissi poi che ragioni d'ordine politico-sociale appoggiano la mia proposta.

Varese dista dal capoluogo della provincia cui appartiene, Como, 24 chilometri e alcuni dei comuni

componenti il circondario varesino distano da Como oltre 70 chilometri e dal capoluogo del circondario distano 48 chilometri. Voi vedete come a tali distanze l'accesso al capoluogo della provincia e al capoluogo del circondario per vie ruotabili torni malagevole, dispendioso ed esiga gravissime perdite di tempo. Quindi voi vedete come sia giusto provvedere alla desiderata congiunzione con Como. Mercè una strada di ferro rannodante fra loro Como, Varese, Laveno, i comuni del circondario di Varese troverebbero resi agevoli i loro rapporti coi capoluoghi del circondario stesso e della provincia, perchè venendo le parti di esso circondario più remote, ossia i mandamenti di Maccagno e di Luvino, ad allacciarsi colla linea Varese-Laveno per mezzo della Gottardiana destinata a far nodo colla Varese-Laveno a Gemonio o a Laveno stesso, i loro abitanti impiegheranno nel percorso dal punto di partenza fino a Varese e Como a mala pena il terzo del tempo che oggi impiegano in quel tragitto; e gli abitanti di Varese e dei prossimi villaggi che ora coi ruotabili ordinari impiegano per recarsi a Como ore tre e mezzo di tempo, vi si troverebbero trasportati in meno di un'ora.

Questo rapido mezzo di comunicazione è voluto non solo dalla comodità degli abitatori della zona varesina, ma da ragioni d'ordine pubblico, perchè l'azione pubblica, amministrativa o politica è tanto più efficace quanto più pronta, e perchè sia pronta bisogna che amministratore ed amministrati siano ravvicinati fra loro. Questo avvicinamento reca un altro importante vantaggio: risparmio cioè di tempo e di spesa nell'esercizio delle funzioni politico-amministrative. Or le ferrovie sono appunto un mezzo potente di avvicinamento facendo per la rapidità della loro locomozione sparire virtualmente le distanze.

La ferroviaria congiunzione del circondario varesino col capoluogo della provincia assume i caratteri di un'assoluta necessità ove si rifletta che le sotto-prefetture sono minacciate di soppressione e che si buccina pure di abolizione dei tribunali circondariali e di istituzione di tribunali provinciali per le cause di maggiore importanza. In tali eventi diventando più frequenti le comunicazioni e più stretti ed immediati i rapporti col capoluogo di provincia, una rapida via di comunicazione con questo diventerebbe, lo ripeto, una vera necessità politico-sociale.

Ma alte ed evidenti ragioni di giustizia distributiva efficacemente sostengono il mio assunto.

Tanto l'onorevole Morana nella lodata sua relazione quanto il ministro proponente nella relazione che precede il progetto proclamano concordemente

il principio che in una legge la quale tocca tanti e sì svariati interessi la giustizia distributiva nella ripartizione dei sussidi fra le diverse parti dello Stato è elemento indispensabile: che il riparto delle ferrovie su tutto il territorio dello Stato deve essere equanime: che bisogna dotare di ferrovie in equivalenza le provincie che maggiormente ne difettano.

Ebbene: in fatto di ferrovie il circondario Varesino conta fra quelli che trovansi in peggiori condizioni.

Sapete voi quanti chilometri di ferrovia corrono su questo circondario che conta una superficie di 770 chilometri quadrati e 140,000 abitanti ed è economicamente tanto importante? Sette chilometri. Imperocchè la ferrovia che da Varese conduce a Milano giunta a tre chilometri di distanza dalla Gazzada, il qual villaggio dista da Varese quattro chilometri, entra nel territorio del circondario di Gallarate, provincia di Milano. Se non che v'ha di peggio. La ferrovia della quale parlo non so davvero se congiunga o disgiunga Varese da Milano; perocchè mentre la linea geometrica retta da Varese a Milano passante per Tradate e Saronno conta 42 chilometri, l'attuale linea ferroviaria descrivendo invece della retta un lungo arco di cerchio ci conduce da Varese a Gallarate, poi a Busto, e finalmente a Milano facendoci percorrere 60 chilometri; lo che vuol dire spreco di tempo e spreco di danaro, poichè anche per quei chilometri che invece di condurci diritto alla meta ci menano a spasso pei territori Gallaratese e Bustense, bisogna pagare così come se fosse strada utile e necessaria. Sicchè questa ferrovia di infelicissima creazione ci serve malissimo e ha indirettamente recato a Varese altro enorme danno; la esclusione di quella città dalla linea di raccordo di Milano colla internazionale Gottardiana la quale assai probabilmente avrebbe toccato Varese se invece di trovare questo strambo, vizioso ed assurdo andamento Milano-Busto-Gallarate-Varese, avesse trovato una ferrovia diretta fra Milano e Varese per Saronno e Tradate.

Del resto questa ferrovia allo Stato non ha costato un centesimo, fu costrutta per iniziativa dei comuni e dei privati, e tuttora sul bilancio del comune di Varese pesa un considerevole aggravio per quella costruzione. Adesso noi abbiamo decretato la ferroviaria congiunzione del capoluogo del circondario di Lecco col capoluogo della provincia « Como; » perchè non accorderemo questa congiunzione anche al capoluogo del circondario di Varese?

Se si nega il trasporto della linea Como-Laveno-Varese in terza categoria, Varese, esclusa dall'allacciamento con Como, e colle provincie dell'alta

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 GIUGNO 1879

Lombardia e della Venezia da una parte, e dall'altra esclusa dall'allacciamento colla ferrovia gottardiana, si troverà posta in uno stato di quasi completo isolamento al quale terrà dietro inevitabilmente una profonda decadenza morale e materiale.

Come potrà quella popolazione astenersi da un senso di rammarico, anzi di indignazione, vedendo a sè negati o dati con avarissima mano benefici che ad altri, i quali pur avrebbero minori titoli, sono largiti in abbondante misura? Vedendosi costretta a concorrere alle spese di ferrovie di eguale o minor importanza della propria in misura superiore a quella dell'altrui concorso nella linea che la interessa tanto? E vi è un altro sentimento, un sentimento di nazionale giustizia il quale esige che sia fatta ragione alle istanze che io porgo a nome di Varese.

Questa città, seconda a nessuna in fervore patriottico, nei sacrifici fu antesignana a molte. Nel 1848 quando il glorioso soldato di Montevideo, stipulato fra l'esercito sardo e il maresciallo Radetzki l'armistizio che prese il nome dal generale Salasco, volle dare all'odiato austriaco un ultimo sanguinoso saluto prima di abbandonare il suolo di Lombardia, fu il contado Varesino che egli scelse a teatro della breve ma gloriosa riscossa, e la storia ha registrati con aurei caratteri i fatti d'arme di Luino, di Morazzone, del San Matteo, ai quali ben si addice il motto di Vittor Hugo « piccoli eserciti, grandi battaglie. » Poi nel 1859, ecco novellamente riapparire fra i nostri colli il prode capitano alla testa della leggendaria falange dei cacciatori delle Alpi: sconfiggere Urban proprio sulle soglie di Varese; raggiungerlo e novellamente batterlo a Malnate; vincere a San Fermo e di là ridursi nuovamente a Varese, e questa volta ritrarsi fra i monti della Valcuvia davanti agli austriaci che ingrossati di forze, si da superare ben cinque volte il novero delle forze garibaldine, erano ripiombati su Varese smaniosi di vendetta. In questi fatti noi vedemmo distrutti i nostri vigneti, devastate le nostre campagne, calpestate le nostre messi; requisiti commestibili, semoventi, derrate; trascinati i cittadini in cattività o costretti a fuggire dalle loro case; Varese subì un parziale saccheggio e un bombardamento. I disastri e i patimenti furono gravissimi; e Varese nulla mai chiese, lieta di avere sofferto per la nazionale indipendenza e contenta della gloria di avere scritto il suo nome, e il nome di molti suoi figli, su alcuna fra le eterne pagine della storia del nazionale riscatto.

Ma ora che si presenta occasione di compensarla indirettamente dei sacrifici sostenuti con tanta fermezza, non è dovere della nazione il dare tale com-

penso? La relazione Morana mi rivela che nella favorevole ed elevata classificazione di talune linee si ebbe in mira di dare a certe regioni, a certe città una remunerazione pei loro meriti patriottici. Ebbene, o signori, i canoni della giustizia distributiva esigono che pure a Varese si conceda questa indiretta e dignitosa remunerazione concedendole nella classificazione un posto migliore di quello infimo nel quale essa è collocata.

Gettando l'occhio sull'elenco 22 relativo alle ferrovie di 5ª categoria, io vi scorgo collocate in parità di grado colla prealpina Como-Varese-Laveno le linee Seregno-Malgrate-Lecco e Desio-Lecco. I confronti, lo so, sono sempre odiosi; ma proprio io in questo caso non posso dispensarmene e non posso astenermi dall'altamente dichiarare che la parificazione delle linee Seregno-Lecco e Desio-Lecco colla linea Como-Laveno offende i più elementari principii di giustizia distributiva: di quella giustizia che deve presiedere al riparto delle ferrovie su tutto il territorio dello Stato.

Desio dista da Monza sei chilometri, Seregno ne dista circa nove chilometri. Entrambi sono posti sulla linea ferroviaria Milano-Monza-Como, e a Monza trovasi una strada di ferro che conduce appunto a Lecco. Che bisogno, domando io, c'è di costruire due apposite linee per Lecco in servizio di Desio e di Seregno quando da Desio e Seregno in pochi minuti si giunge a Monza donde parte una linea ferroviaria appunto per Lecco? La cosa sarebbe tollerabile se si trattasse di due grandi, ricche, industriali città; ma Desio e Seregno sono due terre di minima importanza: che bisogno c'è, ripeto io, di questa particolare e diretta comunicazione fra ciascuna di esse e Lecco, ad attuare la quale occorre, secondo i calcoli preventivi, la spesa di 10,696,400 lire. Notate che intanto che ragioniamo si sta costruendo un tronco ferroviario fra Milano-Camnago-Erba: sicchè se oltre a questa linea, e alla linea Monza-Lecco già esistente, si costruissero anche le linee Desio-Lecco e Seregno-Lecco si avrebbe il singolare spettacolo di quattro linee parallele collocate a brevissima distanza l'una dall'altra e dirette alla stessa meta; poichè se la linea Milano-Camnago-Erba si arresta a quest'ultimo punto, fino ad esso correrà parallela e a brevissima distanza dalla progettata altra linea Seregno-Malgrate-Lecco. Qui si sprecherebbero i danari in linee inutili e duplicate, mentre a Varese non si porge un sussidio sufficiente ad assicurare una linea unica ed importantissima. Io deploro che i vari progetti che ci sono sottoposti costituiscano un progetto unico e complessivo, deploro che un unico e complessivo voto abbia a decidere della reiezione o dell'accoglimento dell'intero

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 GIUGNO 1879

progetto, perchè questo fatto ci pone nel tristo bivio o di negare la costruzione di vie utili onde non concedere le inutili; o di concedere anche le inutili affine di non impedire la costruzione di linee utili e richieste da seri bisogni. Abbandoniamo questi inutilissimi tronchi Desio-Lecco e Seregno-Lecco, e in nome della ben intesa giustizia distributiva, in nome dei principii proclamati sì nella relazione del Ministero che nella relazione della Commissione, il risparmio che si fa eliminando e sopprimendo quei due economici pleonasmii, per non dirli aperti errori, dedichiamolo alla costruzione della linea prealpina importantissima economicamente, finanziariamente e politicamente, come già mi studiai di dimostrare, e militarmente come ora dimostrerò.

Il contado varesino, e l'attigua zona del circondario di Como, fronteggiano, come ognuno sa, l'elvetico Cantone del Ticino, il quale si spinge in mezzo a quei contadi in forma di cuneo, il cui vertice dista una giornata da Milano.

I trattati hanno proclamato la neutralità della Svizzera di fronte alle potenze europee. Ma chi mai può riposar tranquillo nei trattati? Quando, senza rimontare troppo addietro, gettiamo lo sguardo sulla mole enorme di trattati stipulati da Carlo V in poi e violati ad ogni piè sospinto, la fede nei trattati si dilegua completamente perchè appare chiaro che l'osservanza loro è sempre alla discrezione del più forte. Chi dunque può garantire che la neutralità elvetica sia per essere ognora rispettata? La storia ci narra che la Svizzera fu percorsa in tutti i sensi da eserciti di varie nazioni ai tempi della grande rivoluzione, e se fosse lecito usare una figura rettorica, direi che la Reuss rosseggia ancora del sangue dei Russi sterminati al Ponte del Diavolo da un esercito francese. E la neutralità oggi proclamata dai trattati non fu essa minacciata più volte e cioè nel 1836 dalla Francia, per l'asilo dato ai rivoluzionari europei; nel 1845 e nel 1847 da Austria, Francia e Piemonte nella questione sorta fra cantoni cattolici ed acattolici, per l'asilo dato ai gesuiti dai cantoni cattolici; nel 1853 dall'Austria che trattò il Cantone Ticino con aperta ostilità; nel 1857 dalla Prussia per l'affare di Neufchâtel? In caso di guerra parziale fra due potenze la neutralità Svizzera potrà tuttavia farsi rispettare dalle altre potenze neutre; ma in caso di guerra generale è indubitabile che la detta neutralità sarà infranta sì tosto che ad una delle potenze belligeranti torni conto infrangerla. Quest'affermazione mia ha tutto il valore di un assioma.

Or supponiamo che la neutralità sia violentemente rotta da un poderoso esercito marciante contro l'Italia o che la Svizzera trovi ragioni per al-

learsi a questo nemico esercito. Una volta che questo esercito abbia valicati i gioghi del Gottardo, o del Luckmanier, o del San Bernardino e sia dalle valli subalpine sboccato su Bellinzona, più nessun valido ostacolo naturale si oppone al di lui avanzarsi; più nessun valido ostacolo naturale, al di qua di Bellinzona, coadiuva la difesa del territorio lombardo. Il nemico in poche tappe si troverebbe nel cuore della Lombardia: a Milano. Onde l'illustre Carlo Cattaneo fino dal 1860 nella prefazione al *Politecnico* pubblicato in quell'anno scriveva: « se la ferrovia da Brescia a Bergamo si prolungasse per Lecco, Erba, Como, Varese, Laveno collegerebbe tutti i laghi e gli sbocchi delle valli e molte industri popolazioni, e avrebbe qualche valore strategico, poichè nell'istoria dell'antico esercito italiano abbiamo ricordato che quella zona fu percorsa nel 1800 dagli esuli italiani guidati da Giuseppe Lecchi, come nel 1859 da Garibaldi; e gioverebbe a raccogliere tutte le forze delle popolazioni che vivono dentro i monti, e appiè dei monti, dal Sempione fino al Tirolo. »

E più esplicite e stringenti sono le considerazioni in proposito svolte dall'egregio nostro collega maggiore Velini che una importante missione tien lungi da quest'Aula dove egli avrebbe con particolare competenza discussa e difesa la tesi della importanza militare della linea fronteggiante il Cantone Ticino.

Ecco che cosa egli scrive nell'opuscolo *sull'ordinamento delle nostre ferrovie alla frontiera Svizzera*:

« La Francia e l'Italia (ed io aggiungo anche la Germania) in date contingenze ritrarrebbero notevoli vantaggi dall'infrazione della neutralità svizzera; di modo che commetterebbe imperdonabile dimenticanza chi, nello studiare una frontiera od un teatro di guerra, non tenesse conto di tutte anche le più lontane eventualità. »

La Commissione generale per la difesa dello Stato « ponendo mente che la neutralità svizzera è una lusinga seducente, che in pratica potrebbe cambiarsi in amara delusione e in grave pericolo, tanto più che un'invasione dalla Svizzera condurrebbe il nemico nel cuore dello Stato a rovescio di linee importanti di difesa, ritenne nel suo piano completo che anche sulla frontiera svizzera doversero essere sbarrati i valichi alpini. »

La Commissione proponeva con una spesa di sei milioni la costruzione a Varese di una piazza capace di un presidio di tre mila uomini, ma la proposta venne eliminata perchè la piazza non è sorretta da buoni ostacoli naturali.

E allora come provvedere? Ecco cosa risponde il Velini: « Il San Gottardo è la chiave della porta

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 GIUGNO 1879

d'accesso alla Svizzera, all'Italia, alla Francia ed alla Germania, e chi primo arriva ad occuparla si assicura sull'avversario vantaggi considerevolissimi. Cosicché la sintesi delle nostre operazioni sulla frontiera italo-svizzera, possiamo concretarla in poche parole: *concentrarsi rapidi e preponderanti, e della regione montuosa immediatamente impossessarsi; lo che* (soggiunge il Velini) *difficilmente potremo oggi conseguire privi come siamo di linee ferroviarie che accedano alla frontiera.* » E ad accrescere gravità a queste considerazioni dell'onorevole Velini io vi ricordo, o signori, che Francia, Austria e Germania hanno linee ferroviarie sbocanti in Svizzera e facilitanti l'invasione di quella regione, ond'è indispensabile che noi ci mettiamo in parità di condizioni con quelle potenze pur mediante ferrovie di accesso e di sbocco nella limitrofa Svizzera.

Ed ecco, o signori, per ineluttabili considerazioni e per autorevoli attestazioni stabilito che le linee ferroviarie accedenti alla Svizzera sono una assoluta necessità di difesa; che la salute della patria può dipendere dalla esistenza o meno di siffatte linee. Ecco dimostrato che la linea da me raccomandata risponde ad un supremo bisogno nazionale, e che le considerazioni strategiche che hanno fatto collocare in seconda categoria le linee Aosta-Ivrea, Sondrio-Chiavenna, Belluno-Treviso, militano energicamente per la prealpina Lecco-Como-Varese-Laveno; sicché chiedendo semplicemente la collocazione in terza categoria, penso di aver chiesto meno di quanto avrei ragionevolmente potuto addomandare. Mediante queste linee collegandosi fra loro i capoluoghi dei tre distretti militari di Como, Varese e Lecco si renderà veloce l'armamento, il concentramento e il dislocamento delle milizie di riserva, e col sussidio della linea Milano-Varese e della linea diretta dal Piemonte al Gottardo sarà dato di rapidamente portare sui gioghi delle Alpi o agli sbocchi delle vallate al di là di Bellinzona numerose forze per arrestare e combattere in favorevoli condizioni un nemico che di là minacciasse di invadere l'Italia.

E l'esercito nazionale che attraverso le zone cormense e varesina muoverà alla difesa della patria minacciata, troverà ognora gagliardi e numerosi ausiliari negli abitatori di quella alpestre regione che già si coprì di tanta gloria nelle fortunate lotte del 1848 e nella felice rivincita del 1859.

Non aggiungo altro.

Io spero che la Camera vorrà far ragione al mio emendamento principale. Subordinamente poi all'emendamento principale trasmetto alla Presidenza due sub-emendamenti; uno diretto ad ottenere la collocazione in tabella C del tronco Como-

Varese, l'altro, subordinato pure a questo, diretto ad ottenere la collocazione nella tabella C di un tronco tra Varese e la linea da Sesto-Calende a Luino o da Gallarate a Luino al punto più prossimo alla città di Varese.

La prima di queste linee ha la lunghezza di 24 chilometri e il dispendio che incontrerebbe lo Stato sarebbe di circa due milioni; la seconda ha la lunghezza di circa 12 chilometri, supponendo che il punto di congiunzione abbia ad essere Sant'Andrea.

Raccomando alla giustizia e al senno della Camera le mie proposte. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Ora prego l'onorevole relatore ed il ministro di voler dare il loro avviso sull'emendamento dell'onorevole Bizzozero, affinché sia posta in 3ª categoria la ferrovia Como-Varese-Laveno.

Prima però, siccome in questo momento l'onorevole Bizzozero mi manda un'altra proposta, ne debbo dar lettura:

« Il sottoscritto subordinatamente all'emendamento diretto ad ottenere che alla tabella C sia aggiunta la linea Como-Varese-Laveno; e pel caso in cui l'emendamento così formulato venga respinto, propone che sia collocato nella tabella C il tronco Varese-Como, salve quanto al tronco Varese-Laveno le disposizioni dell'articolo 10 e seguenti, del nuovo progetto della Commissione. Nel caso in cui non sia accolto nè l'emendamento principale nè il precedente sotto-emendamento, il sottoscritto propone che sia collocato nella tabella C un tronco di congiunzione tra Varese e la linea Sesto-Calende-Luino o Gallarate-Luino al punto più prossimo alla città di Varese. »

Ma, onorevoli colleghi, anche per chi deve dirigere la discussione, li pregherei di non improvvisare gli emendamenti, e di mandarli in tempo perchè si possa aver modo di metterli in votazione successivamente.

DE RENZIS. Tanto si respingono egualmente.

MEZZANOTTE, ministro dei lavori pubblici. Io desidero esporre alla Camera il cammino che finora si è fatto. Nella prima categoria, secondo le ultime proposte del Ministero, si era attribuita una spesa di 375 milioni; dopo le votazioni avvenute questa somma si è elevata a 430 milioni.

La seconda categoria è andata a 281 milioni; e la terza che ora discutiamo, prevista per una somma di 224 milioni, per le votazioni già avvenute si eleva a 324 milioni, ossia a 100 milioni di più di ciò che si prevedeva.

La Camera comprenderà che dopo questi aumenti alle categorie superiori si va assottigliando il fondo destinato per la quarta e quinta categoria. Questo fondo che doveva essere di 84 milioni, è attual-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 GIUGNO 1879

mente ridotto a 45,600,000 lire. Ecco la situazione di fatto.

A che cosa ascendono gli emendamenti che sono stati presentati? Le domande fatte pel passaggio dalla quarta alla terza categoria porterebbero un onere allo Stato di oltre 140 milioni. Ma oltre a ciò vi sono domande per includere nella legge nuove linee, e queste domande accrescerebbero l'onere dello Stato di altri 126 milioni. Cosicché ora la terza categoria, nonostante che abbiamo aumentato di 100 milioni le previsioni, si dovrebbe aumentare ancora di 266 milioni.

La Camera vede che non solamente resterebbe assorbito ciò che rimane per la quarta e la quinta categoria, ma sorpasseremmo, e di molto, la somma totale base della legge, 1200 milioni. In questo stato di cose io debbo fare una dichiarazione alla Camera; ed è questa: che il Governo si trova nell'impossibilità, a suo giudizio, di aumentare ancora il fondo destinato per la terza categoria, e che perciò a suo giudizio la Camera dovrebbe essere contenta dell'aumento finora portato, che è di 100 milioni alla somma prevista. Ma che si farà di tutte queste linee che si domandano? E non sono le sole, perchè oltre tutte queste che ho avuto l'onore di esporvi, c'è poi una grande quantità di linee le quali modestamente si sono rimaste là dov'erano iscritte e non hanno domandato di far passaggio.

Ebbene, questa è una questione riservata all'articolo 10, quando parleremo della quarta categoria. Allora la Camera potrà giudicare se il fondo è sufficiente; quale di queste linee e con quali criteri possano essere incluse nell'elenco che il Governo dovrà presentare ai termini del disegno di legge all'occasione del bilancio di prima previsione.

Dopo queste succinte dichiarazioni io non posso che respingere, non accettare con dolore, tanto l'emendamento dell'onorevole Bizzozero, quanto tutti quanti gli altri che sono iscritti. (*ilarità*)

La Camera sa che con questa legge non si poteva nè si voleva provvedere a tutti i bisogni d'Italia, perchè a provvedere a tutti i bisogni d'Italia, a dotare tutti gli 8 mila e più comuni di linee di strade ferrate non un miliardo e 700 milioni, ma sarebbero stati necessari 3 miliardi. Ecco perchè ci limitiamo solamente a quello che le nostre condizioni finanziarie permettono.

Io ho fede che le nostre condizioni miglioreranno: io spero che la nostra finanza ci potrà in grado, quando che sia, fra 2 o 3 anni, di aumentare questo fondo. Ma allo stato attuale delle cose non mi pare possibile che si possa fare altro, oltre quello che finora si è fatto, salvo le riserve per la quarta categoria.

Non ho altro da aggiungere.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

GRIMALDI, relatore. Sento anch'io il bisogno di fare due semplici osservazioni preliminari allo svolgimento degli emendamenti che nel numero di 36 sono sottoposti al giudizio della Camera.

PRESIDENTE. Poi ce ne sono altri cinque, qui nel cartolaro, mandati stamane. (*ilarità*)

GRIMALDI, relatore. Dunque $36 + 5 = 41$ in tutto. (*ilarità*)

Le due osservazioni sono queste. In tutti i progetti, o per dir meglio in tutte le fasi per le quali questo progetto ferroviario è passato, si è sempre ritenuto il bisogno di un'ultima categoria per le linee d'interesse puramente locale; inquantochè nelle tre prime si aveva ragione di comprendere le ferrovie aventi un carattere internazionale, nazionale, interprovinciale, oppure locale di molta importanza. Fin qui, la Camera avendo votate le tre tabelle, ha ammessi i concetti che informarono sia il progetto della Commissione, sia quello del Ministero. Resterebbe ora l'ultima categoria, la quarta, che è stata più volte definita nel corso della discussione come la categoria del *limbo*, come la categoria delle linee che non si costruiranno mai. Io prego la Camera di voler riflettere che qualunque sia il concetto su cui si fonda un progetto di legge per costruzioni ferroviarie, non si può fare a meno di ammettere una categoria per le linee d'interesse affatto locale: è quindi necessario determinare un fondo per tale categoria, è necessario d'assegnarle una somma proporzionata ai bisogni a cui essa deve provvedere. L'onorevole ministro vi ha esposto dei calcoli, dai quali risulta che nello stato attuale delle tabelle votate, non abbiamo più disponibili per la 4^a categoria che 45 milioni.

Quando il disegno fu presentato, per le linee di questa categoria si stabiliva un fondo di 84 milioni, che naturalmente andò assottigliandosi coll'approvare i passaggi di parecchie linee dalla quarta alla terza categoria e di una dalla terza alla seconda. Quando saremo alla discussione dell'articolo 10 che si riferisce appunto alle linee di quarta categoria, dovremo discutere se converrà lasciare questo fondo di soli 45 milioni, oppure aumentarlo. È questa una questione che merita tutta la considerazione del Governo, della Commissione e della Camera, ma è una questione che oggi va rimandata; la sua sede opportuna è alla discussione dell'articolo 10. Nell'attualità mi pare che, colle linee finora comprese nella terza categoria, si sia provvisto sufficientemente a quella somma d'interessi locali di grande importanza, d'interessi interprovinciali, quegli in-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 GIUGNO 1879

teressi appunto cui s'intese avere riguardo collo stabilire questa terza categoria. Ma vi ha una seconda considerazione che mi permetto di sottoporre alla Camera.

Risulta dai diversi allegati che la Commissione ha avuto cura di presentare alla Camera, che per tutte le linee puramente locali vi sono domande per oltre 3000 chilometri. L'elenco pubblicato non ha alcuna efficacia, se non in quanto servirà a suo tempo al Governo, quando dovrà fare la classificazione particolareggiata delle linee di quarta categoria. Dunque il rigetto che vi è stato proposto dal Governo riguardo agli emendamenti che si riferiscono a linee che ambirebbero ad una promozione alla terza categoria, non inchiude il pensiero di escludere queste linee dall'ultima categoria; nè di trascurare quegli interessi al cui soddisfacimento tendono tutti questi emendamenti. Il concetto nostro si è che questi interessi essendo di natura locale, debbono essere valutati nella quarta categoria.

La differenza fra la quarta e la terza categoria non è poi tale da far ritenere un gran favore il collocamento in terza categoria, e da far credere che il collocamento in quarta categoria equivalga ad un trattamento molto meschino. Io prego la Camera, che tenga presenti queste considerazioni nel dare il suo voto sui diversi emendamenti che sono sottoposti al suo giudizio; e che ritenga che gli interessi che con questi emendamenti s'intendono far prevalere non si vogliono porre in obbligo, ma che, secondo la Commissione, essi meritano tutta la considerazione in quarta categoria.

Premesse queste considerazioni dirò una parola sugli emendamenti proposti dall'onorevole Bizzozero.

L'onorevole Bizzozero domanda il passaggio in terza categoria della linea Como-Varese-Laveno; e subordinatamente della linea Como-Varese, e più subordinatamente ancora (si direbbe nel linguaggio legale) di una linea di raccordo alla ferrovia d'accesso al Gottardo.

Duolmi che la Commissione non possa approvare alcuno di questi emendamenti. La Camera ricorderà che nell'ultima tornata in cui si è discusso sulle costruzioni ferroviarie, si è provveduto agli interessi della provincia di Como e di quella sua plaga così fertile ed ubertosa che è la Brianza, provvedendo al congiungimento per ferrovia del capoluogo di circondario, Lecco, col capoluogo della provincia, Como. Qui si tratterebbe del congiungimento con Como dell'altro circondario di quella provincia, Varese e di molti interessi locali che furono così bellamente esposti dall'onorevole collega Bizzozero. Prego però l'onorevole proponente e la Camera

tutta di riflettere che gli interessi di cui ha parlato sono interessi puramente locali; e la linea Como-Varese-Laveno potrebbe avere il carattere d'interesse generale, solo quando non fosse provveduto per la linea del Ceneri. In tal caso la Como-Laveno sarebbe di interesse veramente nazionale servendo d'accesso al Gottardo per molta parte d'Italia. Ma poichè il Ceneri può dirsi assicurato, perchè le trattative sono già tradotte in un formale trattato; così mi sembra che la linea raccomandata dall'onorevole Bizzozero perde quel solo lato d'importanza per il quale avrebbe potuto meritare una promozione.

Spogliata adunque di questo carattere, non resta che una linea d'interesse locale, che merita però ogni considerazione, ma in quarta categoria. Non v'ha ragione perchè debba essere promossa nella terza, altrimenti molte delle linee di carattere locale reclamerebbero, a giusto titolo, un eguale trattamento. Mi auguro dunque che l'onorevole Bizzozero voglia ritirare i suoi emendamenti o che quanto meno la Camera non li voglia approvare; anche nella considerazione che la Camera di commercio di Varese, nel chiedere la iscrizione di questa linea, si limitò a domandare la 4ª categoria.

PRESIDENTE. Dunque verremo ai voti. L'onorevole...

SELLA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Su che cosa, onorevole Sella?

SELLA. Per domandare se s'intende di votare una massima o un emendamento.

GRIMALDI, relatore. Non s'intende menomamente di proporre e far votare una massima; io ho inteso il bisogno, per non ripetere sempre la medesima dichiarazione, di farla una volta per tutte, salvo poi ad occuparmi nella discussione delle singole linee, dei particolari su ciascuna di esse.

PRESIDENTE. Si votano gli emendamenti che ci stanno sotto gli occhi e che sono stati discussi.

L'onorevole Bizzozero ha proposto un emendamento perchè s'isciva nella tabella C la linea Como-Varese-Laveno; poi ha proposto una serie di sotto-emendamenti a questa sua prima proposta, affinché se non passasse il suo primo emendamento s'isciva nella tabella C la linea Varese-Como, salvo quanto al tronco Varese-Laveno le disposizioni dell'articolo 10.

Io credo che questa prima parte dei suoi emendamenti deve essere così votata: si deve cioè votare l'iscrizione nella tabella C, per divisione del suo primo emendamento, cioè si voterà prima l'iscrizione in tabella C della Como-Varese, e poi Varese-Laveno; così egli otterrà che sia iscritta quella linea che egli domanda, se la Camera l'approverà, e

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 GIUGNO 1879

che sia esclusa la parte che egli consentirebbe fosse messa in quarta categoria.

Io però, qualora la Camera respingesse che il tronco Varese-Laveno fosse iscritto in terza categoria, non porrei ai voti ora la subordinata iscrizione in quarta categoria, perchè la discussione intorno alla quarta categoria non è ancora stata fatta.

Un'altra cosa poi porrò ai voti, nell'ipotesi che siano respinte le prime due proposte, ed è l'iscrizione in terza categoria della linea tra Varese e la linea Sesto Calende-Luino o Gallarate-Luino, al punto più prossimo alla città di Varese.

Va bene? (Sì! sì!)

Pongo dunque ai voti l'iscrizione in terza categoria della linea Como-Varese, proposta dall'onorevole Bizzozero, proposta che il Ministero e la Commissione non accettano.

Chi approva questa iscrizione è pregato di alzarsi.

(Dopo prova e controprova l'iscrizione di questa linea in terza categoria non è ammessa.)

Ora si voterà l'iscrizione in terza categoria della linea Varese-Laveno, che non è neppure accettata dalla Commissione e dal Ministero.

Chi approva questa proposta, è pregato d'alzarsi.

(La Camera non approva.)

Quanto all'iscrizione in quarta categoria ci penserà poi di nuovo l'onorevole Bizzozero.

Ora l'onorevole Bizzozero propone che sia collocato in terza categoria un tronco di congiunzione tra Varese e la linea Sesto Calende Luino, o Gallarate-Luino al punto più prossimo alla città di Varese. Neppure questa aggiunta alla terza categoria è accettata dalla Commissione e dal Ministero.

La pongo ai voti.

(Non è approvata.)

Ora verrebbe il turno dell'onorevole Basteris; ma credo che sia un equivoco di iscrizione, giacchè egli non è presente ed ottenne già quel che voleva, cioè la iscrizione della Cava-Ormea in terza categoria.

Viene poi l'onorevole Sforza-Cesarini, il quale potrà svolgere ora i due emendamenti che ha presentati.

SFORZA-CESARINI. Non ostante le dichiarazioni del ministro e dell'onorevole relatore, io credo di dover mantenere questo primo emendamento, che ebbi l'onore di proporvi insieme all'onorevole Menotti-Garibaldi. Se mi permettete brevissime considerazioni tratterrò per pochissimi istanti la Camera, e spero che riuscirò a persuadervi, onorevoli colleghi, della equità e dell'utile pubblico di classificare in 3ª categoria questa linea Velletri-Anzio.

Se guardate la tabella n° 22 voi vedrete che la Commissione aveva destinati alla 5ª categoria tre tracciati diversi della linea che deve congiungere la capitale colla rada di Nettuno, cioè: 1° una linea Albano-Anzio; 2° una linea Velletri-Anzio; 3° una linea Cisterna-Anzio. È evidente che la preferenza doveva darsi alla linea Albano-Anzio come la più breve; e tale fu pure il parere della Commissione istituita con decreto 30 settembre 1877, e che era destinata a proporre i sussidi da concedersi a talune ferrovie, e l'unica, per verità, che si sia occupata con qualche fondamento di questa linea ferroviaria. Se non che la Commissione stessa osservava che, ove si venisse a costruire una linea diretta fra la capitale e Napoli, per Gaeta, Terracina, ecc., in tal caso la diramazione per Anzio dovesse farsi partire da questa linea, e non più dalla attuale stazione di Albano. Ora, per gli emendamenti proposti dagli onorevoli Buonomo, Di San Donato e altri, e pei quali si verrebbe a verificare la ipotesi di congiungere direttamente Roma a Napoli per Gaeta, ecc., è evidente che la diramazione per Anzio debba farsi o da Velletri o da Cisterna. Ma io prego la Camera di voler considerare che la diramazione Velletri-Anzio ha una percorrenza chilometrica quasi eguale all'altra; costa 700,000 lire di meno, ed ha già assicurato il concorso di comuni e di privati in proporzioni assai maggiori di quello che si potrebbe sperare per gli interessati nelle altre linee; per ciò ognuno intende facilmente come questa sia da preferirsi all'altra.

Del resto qualunque sia il tracciato da adottarsi, non è su questo che insisto, ma sui caratteri generali di questa linea e sull'equità di meglio classificarla. Infatti pare a me che la stessa egregia Commissione, dovrebbe riconoscere che, in base ai criteri da lei adottati nell'assegnare le varie linee all'una anzichè all'altra categoria, questa ferrovia doveva trovar posto in quarta, ora divenuta terza categoria. Ed invero, la relazione ministeriale del 18 maggio 1878, dice essere linee di quarta categoria quelle in cui sono prevalenti gli interessi regionali ed interprovinciali, quelli cioè di congiungere capoluoghi di provincia o di circondario, o regioni industriali, o *porti*, alle linee delle categorie più importanti, mentre le linee di quinta categoria sono quelle per le quali l'interesse provinciale o semplicemente locale è del tutto prevalente.

Ora io domando se una linea, che ha per oggetto principale di congiungere la capitale del regno col mare, e l'importante linea Roma-Napoli con un porto, sia pure di seconda classe, ma uno dei pochi che si incontrino sulla lunga distesa delle spiagge romane, non adempia perfettamente alle condizioni

SESSIONE DEL 1878-76 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 GIUGNO 1879

imposte dalla citata relazione. E ciò tanto più se vorrete onorare della vostra attenzione un progetto già da tempo presentato alla Camera, ed avente per scopo alcune opere marittime in alcuni dei principali porti del regno, e mercè il quale si verrebbe anche alla definitiva sistemazione del porto d'Anzio, ora completamente interrito e causa di tanti disastri marittimi e di tanti naufragi, su cui ebbi già a richiamare la vostra attenzione.

Del resto il tracciato di questa ferrovia non offre difficoltà, eccetto nella sua prima parte, in cui descrive una curva colla pendenza del 20 per mille, e fino a Cisterna il percorso è comune alla linea Velletri-Terracina (destinata in terza categoria), poi volge a sud-ovest e per Carano, Campo Morto e Nettuno giunge ad Anzio.

È inutile che io vi ricordi che questa antichissima città, già emporio degli Anziati-Volschi fu uno dei porti più fiorenti dell'antica Roma, come per la sua posizione sulle coste del Mediterraneo; e per lo sviluppo dei nostri commerci marittimi; e per le mutate sorti della città di Roma ritorna forse in un giorno non lontano al suo antico splendore. Anzio conta ora 2500 abitanti, altrettanti Nettuno, 3000 Cisterna, 1000 Campo Morto e così di seguito; ma grandissimo è il numero della popolazione avventizia che quivi conviene per coltivare le terre dell'Agro romano, ed io son certo che questa ferrovia ne aumenterebbe il numero facilitando la loro discesa dai paesi limitrofi, e permettendo loro di riparare in tempo all'aria nativa, senza pericolo di cadere vittime di miasmi palustri.

In tal guisa col favorire mediante nuove comunicazioni il richiamo delle popolazioni, e colla crescente attività agricola, si verrebbe mano mano a cooperare potentemente alla bonificazione dell'Agro romano, di cui voi con tanto amore e tanto studio vi occupaste in quest'Aula.

La spesa di costruzione, voi vedete onorevoli colleghi, è di 2,520,000 lire; ed a questa concorrono i comuni e la provincia non solo, ma si hanno offerte di privati, per una data somma ad opera compiuta, e la cessione gratuita dei terreni da espropriarsi.

Io infine pregherei la Commissione di considerare che si sono messe pure in terza categoria altre linee, che come si è già detto altre volte, se non sono di minore, sono certo di eguale importanza a questa; e rammento che nella relazione Morana si diceva: « Sembrar più favorite di quello che meritassero. »

Ora, se non fosse troppa presunzione in me parlar di cose militari innanzi agli uomini egregi che siedono nella Commissione, e la di cui competenza e dottrina in tale materia tutti riconoscono, parmi

che potrei dimostrare l'utilità di questa linea ferroviaria anche sotto quest'aspetto.

Io credo che in caso di guerra un nemico eventuale potrebbe tantare facilmente uno sbarco avente per obiettivo Roma, sulle coste aperte fra Civitavecchia e Monte Circello. Ora, dovendo contrastare con qualche probabilità di successo una tale operazione, è necessario valersi di tutti i mezzi di comunicazione, per concentrare rapidamente il maggior numero di forze possibili nelle vicinanze del punto di sbarco. È evidente quindi il vantaggio che verrebbe da una ferrovia che trasportasse velocemente le truppe della difesa nelle località minacciate, per impedire l'avanzarsi del nemico sulla capitale, almeno fino al sopraggiungere delle forze dislocate nell'Italia centrale e meridionale. Per lo che, mediante questa nuova linea, si verrebbe, secondo me, a rafforzare la difesa dei punti minacciati del nostro litorale adiacente alla capitale e ad accrescere la potenza logistica del nostro sistema ferroviario.

E qui pongo termine al mio dire, facendomi ragione della giusta impazienza della Camera, e fidando che la Commissione e il Ministero vorranno accettare il mio emendamento, la cui importanza non potrà sfuggire di certo al loro attento esame.

PRESIDENTE Onorevole Sforza Cesarini, prosegue pure e svolga l'altro emendamento.

SFORZA CESARINI. Sta bene. Cercherò di essere brevissimo.

Anche il secondo emendamento che ho l'onore di proporvi, unitamente a parecchi nostri onorevoli colleghi, è basato sui vantaggi indiscutibili che ne ridonderanno alla capitale e sullo sviluppo della nostra industria agricola, avuto riguardo soprattutto alla esiguità della spesa di questa ferrovia. Ho udito molti degli onorevoli oratori che mi hanno preceduto in questa discussione appoggiare le loro proposte alla considerazione che le linee da essi propugnate avrebbero avvicinato la tale o tal'altra provincia alla capitale del regno, che sarebbe così per divenire centro d'ogni rete economica ed industriale, ed emporio di tutta Italia.

Accettando questo augurio dei miei onorevoli colleghi con tutto il cuore, non posso a meno però di osservare che se queste ragioni sono solide e vere, come io credo, non si arriva a comprendere, come mai mentre si cerca d'avvicinare la capitale alle provincie più lontane, questa abbia a rimanere segregata dai paesi della propria provincia.

È superfluo forse che io ricordi come fino dal 1875 si approvava una convenzione per una ferrovia a scartamento ridotto fra Ciampino Nemi; prova questa abbastanza evidente dell'utilità pubblica (riconosciuta già fin d'allora) di questo tronco di fer-

rovia. Si tratta, o signori, dell'interesse massimo di quelle popolazioni non solo, ma della città stessa di Roma, che ha bisogno grandissimo di pronte e facili comunicazioni coi paesi delle colline che le fanno corona. E qui, prego il Governo che dimostra tanto desiderio di favorire la città di Roma, di considerare che la costruzione di questa linea, oltre al procurare lavoro agli operai, che tanto ne difettano, incoraggiando le industrie locali, coopera al bonificamento della campagna romana ed avvicinando la capitale ai paesi dei colli Albani, la metterebbe almeno sotto questo rapporto al livello non dirò delle altre capitali d'Europa, ma almeno delle principali città d'Italia.

Non adoprero dunque lunghe parole per dimostrare il mio asserto, e per raccomandare questa linea; ricorderò solo le parole dell'onorevole relatore del disegno di legge del 5 giugno 1875.

Egli così diceva: « Potersi ben ritenere che la nuova ferrovia abbia ragione di essere e si aspetti felici sorti e più lieto avvenire, e la prospettiva di un esercizio remuneratore non parrebbe contesa. »

Ora dunque era provata fin d'allora l'utilità e l'opportunità di questa linea ferroviaria con la prospettiva che l'esercizio non ne sarebbe punto passivo.

Ma l'iniziativa privata non riuscì, perchè le mancò l'appoggio di quelle solide Case bancarie e costruttrici, che il disegno di legge anzidetto si riprometteva; e pur troppo accade spesso che mentre un concessionario non eseguisce un dato lavoro, impedisce però che altri ne abbia la concessione in sua vece. Così nel caso presente il concessionario non potendo adempiere agli obblighi assunti, chiese nuove proroghe, che gli venivano facilmente concesse e di cui l'ultima parmi scada il 30 corrente.

Non v'ha dubbio che una ferrovia che conducesse celermente, comodamente ed economicamente da Roma ai castelli romani sarebbe non solo utilissima a quei paesi, ma senza contrasto anche più alla popolazione di Roma, che andrebbe a respirarvi aure più pure e a deliziarsi di quelle viste incantevoli.

Citerò ancora in proposito un brano della relazione dell'onorevole Monti del 5 giugno 1875. Egli così si esprimeva: « La salubrità ed amenità di quei siti sono proverbiali ed apprezzati *ab antiquo* dal popolo romano; più saranno graditi ai nuovi venuti nella capitale del regno, non assuefatti, come i nativi, al suo clima ed all'estivo calore. »

Non parlerò del sistema di trazione che tanto incontrò il favore della Camera, per cui la Commissione stessa ha creduto di classificare le linee a scartamento ridotto anche in seconda categoria.

Non credo neppure necessario di far rilevare come l'attuale linea ferroviaria da Roma a Napoli non ri-

sponda punto allo scopo di unire la capitale coi paesi circonvicini, poichè tracciata a bella posta per evitare il contatto con quei paesi, dista 7 chilometri da Marino, 7 da Castel Gandolfo, 6 da Albano, 7 dall'Ariccia, e così di seguito.

Questa linea adunque non può avere che un limitato obbiettivo, di congiungere Roma a Napoli. Ma una gran mole d'interessi unisce la capitale del regno ai paesi più vicini, e tale è l'andarviene sulla strada provinciale, che il Governo pontificio (che pure tanto trascurava la viabilità nelle nostre provincie) vi manteneva la strada lastricata come le urbane, e vi costruiva quei magnifici viadotti, che certo non farebbero torto agli antichi Appii, che primi aprirono quella via. Il movimento delle merci e dei prodotti è minore però di quello che dovrebbe essere a causa dei lunghi e costosi trasporti; ma, ove ci fosse la comodità e la celerità della ferrovia, non vi è dubbio che porterebbe assai maggior quantità di prodotti sui mercati della capitale, mantenendo più basso il prezzo delle derrate. Infine io credo che questa ferrovia corrisponderebbe allo spirito della legge, quale fu in origine ideata dal Governo (all'articolo 20, se non erro), cioè di potersi collegare facilmente colle reti principali del regno. Infatti, da Roma si potrebbe scendere a Velletri, e per la valle dell'Algidò, Zagarolo, Galliano, raggiungere la ferrovia Tivoli-Sulmona.

Ma non voglio più oltre annoiare la Camera, augurandomi che la mia proposta verrà accettata dalla Commissione e dal Ministero, e che la Camera vorrà farle buon viso, e per riguardo verso la città di Roma, i cui numerosi abitanti sono affatto privi di suburbi, e per tutte quelle ragioni igieniche, economiche e commerciali che ho cercato di dimostrare, e che il nostro affetto per la capitale del regno non mancherà certo di suggerirvi.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro e l'onorevole relatore hanno facoltà di esprimere il loro avviso, se lo credono.

GRIMALDI, relatore. Debbo anche chiedere alla Camera, che non approvi i due emendamenti così egregiamente svolti dall'onorevole collega Sforza-Cesarini; il quale non ha trascurato alcuna delle ragioni che potevano sostenerli. In quanto all'ultimo, relativo alla linea Ciampino-Nemi, io potrei dire, che c'è una questione pregiudiziale, inquantochè l'onorevole collega sa meglio di me, che questa ferrovia si trova concessa, e l'obbligo del concessionario non è ancora perento; sicchè il Governo potrebbe reclamare a buon diritto l'adempimento degli obblighi che dalla concessione derivano. Mi parrebbe dunque che non fosse il caso che la Camera si occupasse attualmente di questa linea. Ma

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 GIUGNO 1879

se ciò non fosse, direi che è una linea evidentemente d'interesse locale, tanto che l'onorevole Sforza-Cesarini ha trovato per argomento la salubrità dell'aria; non vi ha quindi alcuna ragione perchè sia passata alla terza categoria.

In quanto alla Velletri-Porto d'Anzio l'onorevole Sforza-Cesarini accennò ai vantaggi che essa presentava, e primo tra essi a quello della congiunzione di Roma col mare. Ma se l'onorevole collega riflette che già questa congiunzione esiste, perchè la Commissione ha proposto e la Camera ha votato in terza categoria la Velletri-Terracina, il farne una seconda esce dai limiti dell'attuale disegno di legge; che, come dissi tante volte, non comprende le linee di perfezionamento, che per gli interessi locali a cui esse ponno soddisfare. Non v'ha quindi nulla che possa valere a legittimare la promozione di questa linea nella terza categoria. Perciò propongo alla Camera, che non accetti nè l'uno nè l'altro degli emendamenti dell'onorevole Sforza-Cesarini.

PRESIDENTE. Onorevole ministro?

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Mi uniformo alle conclusioni della Commissione.

PRESIDENTE. Onorevole Sforza-Cesarini, mantiene i suoi emendamenti?

SFORZA-CESARINI. Quanto al primo emendamento, che si riferisce al passaggio nella terza categoria della linea Velletri-Anzio, credo di doverlo mantenere, perchè non posso contentarmi delle ragioni che ha voluto addurre l'onorevole relatore, cioè che esiste già una linea da Roma al mare; giacchè Terracina dista oltre 100 chilometri da Roma ed è 50 chilometri più a mezzogiorno di Anzio. Sicchè io credo di dover mantenere questo emendamento.

In quanto al secondo, io mi dichiaro disposto a ritirarlo, purchè il Governo mi assicuri che la linea che io chiedo sarà posta nella quarta categoria, della quale dovrà presentarsi l'elenco in occasione del bilancio.

PRESIDENTE. Il primo emendamento dunque è il seguente. L'onorevole Sforza-Cesarini propone che sia aggiunta fra le linee di terza categoria la linea Velletri-Anzio. Questa aggiunta non è approvata dal Ministero, nè dalla Commissione. La pongo ai voti.

(Dopo prova e controprova, l'aggiunta è respinta.)

Ora è iscritto l'onorevole Lucchini. Onorevole Lucchini, rinunzia forse alla facoltà di parlare? (ilarità)

LUCCHINI. No.

Abuserò molto parcamente della benevolenza della Camera, specialmente dopo le parole del Ministero

e della Commissione, i quali dichiararono di non accettare nemmeno uno dei molti emendamenti proposti. Sarò breve anche perchè ricordo la teoria economica dell'onorevole Mariotti, in forza della quale è provato che a quest'ora, nei discorsi, certo eloquentissimi, pronunciati nella discussione di questa legge abbiamo speso 30 mila lire: quasi, quasi quello che ci vorrebbe per accontentare me e far passare la mia linea dalla quarta alla terza categoria.

L'altro giorno la Camera, il Ministero e la Commissione hanno accordato il passaggio in terza categoria della linea Legnago-Monselice; e la Camera e la Commissione ed il Ministero hanno fatto atto di giustizia, imperocchè quella linea formava un tutto solo, inseparabile colla linea Mantova-Legnago. L'assegnarle dunque un trattamento pari, era comandato da riguardi di equità, mentre era ingiusto ed illogico mettere la Legnago-Mantova in terza e la Legnago-Monselice in quinta categoria. Ma quest'atto di giustizia io vorrei che la Camera oggi lo completasse, e come ha messo in terza categoria la Legnago-Monselice, mettesse pure in terza categoria la linea Legnago-Cologna al tronco Lonigo-San Bonifacio. Come non si doveva separare in due e fare una diversa classificazione della linea Mantova-Monselice, così non si può e non si deve assegnare un trattamento diverso alla linea Legnago-Cologna al tronco Lonigo-San Bonifacio, imperocchè codesta linea è il necessario complemento della prima. Identiche sono le condizioni, cioè di linea destinata a riunire con rete ferroviaria importantissimi capiluoghi di distretto. E questi non sono criteri miei, ma sono quelli della relazione dell'onorevole Morana: « La Legnago-Lonigo, infatti (dice l'egregio relatore) ha moltissima attinenza colla linea Mantova-Monselice ed è la prosecuzione della linea Finale-Legnago, parimente elencata in questa categoria, ed ha poi un interesse notevolissimo traversando paesi fertili e ben coltivati e produttivi di derrate che si esportano. »

Se dunque la Camera, la Commissione ed il Ministero hanno trovato giusto di accordare questo trattamento benefico alla linea Legnago-Monselice, altrettanto giusto è che l'accordi alla linea che io propugno Legnago-Lonigo-San Bonifacio.

Quanto alla ricchezza agricola dei paesi che questa linea dovrebbe traversare, io mi limito a dire che è la parte di territorio forse più ubertosa d'Italia.

Sapete voi, onorevoli colleghi, a quanto s'affitta in media un ettaro di terreno in quelle località? In media a 210 lire. E sapete voi come grava l'imposta governativa fondiaria in quei paesi? a 17 lire per

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 GIUGNO 1879

ettaro, cioè al tasso, se mal non m'appongo, il più elevato del nostro paese.

Aggiungete una intensità di popolazione in ragione di 200 abitanti per chilometro quadrato, e vi farete un'idea dell'importanza agricola di quel territorio.

Quanto all'importanza commerciale mi basta accennare all'industria serica. Non vi ha persona colta in questa materia, la quale ignori che i mercati serici di Colonia e Lonigo possono competere senza soffrire nel paragone coi mercati più ricchi di Lombardia. Un altro mercato che è pure importantissimo è quello dei cavalli, ed i miei egregi amici che siedono al banco della Commissione, e che s'intendono di cose militari, sanno benissimo che l'esercito si rifornisce di cavalli in gran parte sul mercato di Lonigo.

D'altronde questa proposta è molto naturale quando si tenga calcolo che nella prima metà di questo secolo, quando cioè la vaporiera non era così comune come è oggi, lo stradale di Legnago-Cologna e Lonigo era l'arteria principale per cui transitavano tutte le derrate dalla valle del Po alla Lombardia ed al Tirolo. Non è quindi a meravigliare della presente ricchezza agricola e commerciale. Ed ora lasciatemi usare brevemente di un arma che riconosco io stesso ormai spuntata, intendendo dire delle ragioni strategiche. (*Segni d'impazienza*)

Una voce. Bene! (*ilarità*)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio, si discute di cose serie, non di cose risibili.

LUCCHINI. È certo che gli stessi egregi militari componenti la Commissione, avrebbero desiderato una linea diretta, indipendente, Legnago-Padova. In parte si è supplito colla linea Legnago-Monselice. Ma sopra di questa avrebbe certo un vantaggio la linea che io propugno, perchè sarebbe più indipendente di quella che è classificata in terza categoria, più indipendente perchè non andrebbe a congiungersi per un breve tratto di via coll'arteria principale Verona-Padova.

È una linea che militarmente potrebbe rendere utilissimi servizi ove si dovesse concentrare un forte nerbo di truppe al nostro confine orientale.

D'altronde io spero che il Ministero e la Commissione avranno riguardo al fatto che questa linea era già stata approvata, con legge del 24 giugno 1864 dal Governo austriaco. Mutate, per fortuna, le nostre condizioni politiche, certo nè Legnago nè Lonigo si dolsero di non potere ottenere il soddisfacimento dei loro desideri, e stettero tranquille ad attendere quindici anni; ma oggidì con questo grande, con questo mastodontico disegno di legge, a me pare

che sarebbe dovere di soddisfare così legittimi desideri, diritti quasi acquisiti, che attendono, ripeto, da quindici anni tale soddisfazione. Nella relazione dell'onorevole Morana erano classificate in quinta categoria quindici linee; oggi invece l'allegato J, ch'è il surrogato della quinta categoria, ne elenca la bella cifra di 84, senza contare quelle che sono proposte adesso.

Nulla dirò sopra questa fecondità miracolosa e tale da spaventare qualunque ostetrico ferroviario, ma se la primogenitura merita ancora qualche riguardo (ed io dico che in questo caso lo merita) spero che l'onorevole Depretis, decampando dall'inflessibile negativa annunciata al cominciare di seduta, farà buon viso al mio emendamento. Non dico altro.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole relatore e l'onorevole ministro d'esprimere il loro avviso sull'emendamento dell'onorevole Lucchini.

GRIMALDI, relatore. La linea Legnago-Cologna al tronco Lonigo-San Bonifacio, sull'andamento della quale v'ha controversia, si trova nell'elenco generale da cui dovrà il Governo trarre le linee della 4ª categoria. Essa è addossata a diverse ferrovie già in esercizio o contemplate nel progetto che stiamo discutendo; essa è quindi designata unicamente a soddisfare degli interessi locali, che l'onorevole Lucchini ha così bene esposti alla Camera. Ma come linea puramente locale non può ammettersi se non nella 4ª categoria. Prego perciò l'onorevole Lucchini di voler ritirare il suo emendamento; e ritengo che la linea, alla quale esso si riferisce, possa essere opportunamente collocata nella 4ª categoria.

PRESIDENTE. L'onorevole Lucchini mantiene il suo emendamento?

LUCCHINI. Lo mantengo.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro non l'accetta neppure egli?

(*Segni di diniego al banco dei ministri.*)

Verremo ai voti.

L'onorevole Lucchini ed altri propongono che sia aggiunta alla terza categoria, cioè alla tabella C la linea Legnago-Cologna con allacciamento al tronco Lonigo-San Bonifacio classificata al n° 9 dell'allegato lettera I.

Quest'aggiunta non è accettata nè dalla Commissione, nè dal Ministero.

La pongo ai voti.

(Non è approvata.)

PRESIDENTE. Ora viene l'emendamento d. l'onorevole Cagnola Francesco.

Onorevole Cagnola, ha facoltà di parlare.

CAGNOLA FRANCESCO. Non farò certo un lungo discorso; mi mancherebbero...

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 GIUGNO 1879

PRESIDENTE. Ella svolge l'emendamento numero 5, mancando il proponente?

CAGNOLA FRANCESCO. Sì, signore.

Proponiamo che la linea Pavia-Lodi-Crema-Brescia passi dalla quinta o quarta categoria alla terza.

Non farò dico un discorso, perchè me ne mancherebbero le doti, nè le condizioni della Camera lo acconsentirebbero. Inoltre evidenti sono le ragioni, a mio credere, per ottenere che questa linea sia tolta all'incertezza di essere costruita, come avverrebbe se rimanesse nella categoria in cui ora è collocata, e che più largo abbia il concorso dello Stato. Queste ragioni è mio dovere esporre alla Camera, non ostante le dichiarazioni del Ministero e della Commissione; esse sono così chiare che mi limiterò ad accennarle, per occupare il meno possibile il tempo della Camera.

Queste ragioni sono d'indole generale, d'indole interprovinciale e d'indole locale.

D'indole generale. Il Consiglio superiorè del Genio militare con suo rapporto 31 gennaio 1860, proponeva al Governo per interesse della difesa dello Stato la costruzione della linea Pavia-Lodi-Pizzighettone-Brescia.

Il Governo prendeva in considerazione questa proposta e dopo alcuni mesi la trasmetteva alla società delle ferrovie dell'Alta Italia, che aveva diritto di prelazione per la costruzione delle linee nel territorio, che era venuto recentemente nella famiglia italiana.

La società fece gli studi di questa linea sino al dettaglio di esecuzione, e poscia propose al Governo l'esecuzione delle linee Pavia-Lodi-Brescia, Codogno-Pizzighettone-Crema, alle condizioni a cui teneva l'esercizio delle altre linee, chiedendo però qualche modificazione ai suoi obblighi per la convenzione 25 giugno 1860.

Il ministro dei lavori pubblici a cui interessava (dice egli) che la linea da Pavia a Brescia fosse la più breve possibile, allo scopo che le grandi comunicazioni tra Genova da una parte, Brescia, il Veneto ed il Tirolo, dall'altra, avessero il vantaggio d'una linea diretta, nominò una Commissione.

Il compito di questa Commissione appare da poche parole dello stesso ministro dei lavori pubblici, che si leggono nella sua relazione del 1° luglio 1861, con cui proponeva poi alla Camera l'esecuzione dell'esistente ferrovia Pavia-Crema-Brescia.

Ivi si legge: « Considerato essere privo tuttora di strade ferrate il ricco e spazioso quadrilatero compreso fra le linee Milano-Piacenza, Milano-Brescia, il Po ed il Mincio, compariva opportuno lo esaminare se e come potessero per avventura le

linee già decretate venire ridotte meglio rispondenti agli interessi economici e strategici della nazione, e segnatamente delle provincie lombarde. »

Ma l'accenno ad abbandonare qualche linea già decretata sollevò naturalmente le opposizioni degli interessati; la proposta venne messa da parte, e fu deliberato di procedere senza indugio alla costruzione della già enunciata linea esistente.

Ben vede la Camera adunque che ragioni d'indole generale, per la difesa militare e pel commercio, hanno consigliato e suggerito il pensiero di questa linea.

Io non mi farò certo ad esporre nè con pensieri nè con parole mie quanto ha tratto allo interesse militare. Me ne dispensa e l'origine del progetto di questa linea, e quanto ne fu detto con parole ben più autorevoli delle mie.

Nella Camera italiana, il 10 luglio 1861, si trattava appunto della ferrovia Pavia-Crema-Brescia, e parecchi tracciati si contendevano il voto della Camera, adducendo ragioni militari. Sorse l'onorevole ed illustre generale Petitti e pronunciò questo giudizio:

« Credo che in questa discussione, come in molte altre, si faccia abuso della parola *strategia* in una questione nella quale, secondo me, non entra punto, od almeno non entra che in seconda linea. Il Ministero propone la linea di cui si tratta come linea diagonale, e io sono d'avviso col signor ministro che le linee diagonali sono utili; ma se egli vuole veramente una linea diagonale e veramente utile, dovrebbe proporre e *dovrebbe insistere* per una ferrovia da Pavia a Lodi per Brescia. Questa è una linea diagonale che accorcia realmente e che va direttamente allo scopo. Vi sono considerazioni per le quali questa linea *non si vuol fare*, nè io sto a proporla; ma ripeto che *tale linea sarebbe utile pel servizio militare*, mentre invece, nel caso concreto, quello che si guadagna pel piccolo accorciamento che si avrebbe, non è tale che si possa far valere strategicamente. »

Un tracciato fra Cremona e Brescia voleva essere preferito, dicendosi coperto dal fiume Oglio, ed anche qui autorevole voce sorse a dire che tutta si sarebbe potuta costruire al coperto del fiume Oglio la linea diretta Lodi-Brescia.

Nè questi interessi militari si sono ritenuti per ipotesi di campagne che si facciano svolgere nel territorio dove si deve costruire la linea.

No, o signori. Lo stradale da Pavia a Sant'Angelo, Lodi, Crema, Soncino, Orzinovi, e più avanti Leno, Volta e Mincio, corre, si può dire, nel mezzo della pianura lombarda. Equidistante dalle pendici delle prealpi e dal fiume Po, in territorio ubertuosissimo

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 GIUGNO 1879

e ricco di popolazione e con frequenti agglomerati di popolazioni urbane, fu sempre, in tutti i secoli, preferito dai grossi corpi militari che venivano sia da oriente sia da occidente. E se lo sanno quei territori, i quali furono il teatro di guerra di tutte le campagne che incessantemente si svolsero in queste pianure, e sempre si videro soggette ad enormi danni per requisizioni militari e per guerre guerreggiate sul luogo, senza avere mai potuto conseguire il più lieve indennizzo.

Io non ricorderò le storie delle tante guerre in cui questa linea venne preferita, siccome coperta dalle sorprese dagli sbocchi delle prealpi, siccome non soggetta alle eventualità di essere addossata ad un fiume nel caso di rovescio, siccome opportuna per i riconoscimenti in avanti ed ai fianchi, e siccome opportuna per gli approvvigionamenti e per gli acquartieramenti. Non ricorrerò, ripeto, a fatti antichi, e nemmeno alle guerre napoleoniche, e nemmeno alla battaglia di Lodi. Ricorderò fatti di cui tutti fummo, si può dire, testimoni e parte.

Nel 1848 l'esercito austriaco battuto in quelle memorabili giornate di Milano, che furono l'inizio della lotta armata della nazione per la sua indipendenza, si ritirasse al quadrilatero appunto per la strada di Lodi, Crema e Soncino. L'esercito sardo, con una parte delle sue truppe, col quartiere generale, e con quel magnanimo martire della nostra indipendenza, il Re Carlo Alberto, pure per questa linea raggiunse il Mincio.

Nel 1859 gli austriaci battuti a Magenta per gran parte si raccolsero alle fortezze, seguendo questa strada di ritirata. Sul Lodigiano si formò il corpo che ne copriva la ritirata, e le ultime schiere di quell'armata si ritrassero per il ponte di Lodi, abbruciandolo dietro di sé. Gli eserciti alleati ne ordinarono l'immediata ricostruzione, compiuta con lavoro di giorno e di notte in soli tre giorni. In Lodi si organizzò quindi un largo servizio di rifornimento, e di approvvigionamento dell'esercito, sino a quando rimase al campo.

Nel 1866 in Lodi venne posto il quartiere generale del primo corpo d'armata di quattro divisioni, comandato dal generale Durando, e da ivi mosse contro il nemico.

Pare adunque che i fatti dimostrino che questa strada a ragione sia ritenuta militare e la linea ferrata, di cui si tratta, corre per una buona parte su questa strada così incessantemente percorsa dagli eserciti nelle loro campagne nella valle del Po.

Ma si può obiettare che fu aperta la scorciatoia *Treviglio-Rovato*: che è compiuta la linea parallela al Po; che mutata è la nostra base di difesa, e che quindi questa linea abbia perduto di interesse.

Io credo che questi fatti, sebbene veri, non abbiano una influenza rilevante sul suo valore. La cura che noi mettiamo alla difesa dei passi alpini; l'importanza della parte continentale del nostro Stato; la probabilità di guerra con alleati, conservano una importanza vitale alle linee militari che si svolgono trasversali nella grande pianura del Po. Inoltre le due linee che corrono in quella linea, al nord ed al sud lasciano ancora una distanza da 50 ad 80 chilometri: tra loro è un ricco quadrilatero di paese, appunto quale ebbi l'onore di descrivervi.

Si aggiunga che colla già decretata costruzione della linea Torino, Casale, Mortara e Pavia, e dopo un'interruzione, di quella Legnago-Este-Monselice, noi avremo con quella che propugno una terza linea nel mezzo della valle del Po, a destra del fiume, e lontana dalle Alpi e dal fiume stesso.

Del valore della strada io non voglio giudice migliore di un nostro distinto collega, che fa parte anche della Commissione, dell'onorevole Marselli, che nei primi giorni del 1877, così ne giudicava:

« Essa è certamente una linea utilissima anche dal punto di vista militare. Se io facessi un quadro generale delle ferrovie militari da costruirsi certo ve la comprenderei. »

Il generale del Genio militare signor Eugenio Giani scriveva recentemente un lavoro sopra questo disegno di legge. Egli lamentava che in esso non fosse inclusa la linea di cui io parlo, siccome d'interesse interprovinciale e militare, quale prolungamento della linea Genova-Novi-Voghera.

L'uso che di questa strada si fa militarmente ogni anno sia nella direzione di nord a sud, sia nella direzione d'oriente ad occidente, lo può attestare il bilancio del comune di Lodi, il quale deve spendere annualmente una rilevante somma unicamente per le spese di alloggio e di trasporto delle truppe di transito che vanno ai campi sia di Somma che di Chiari.

Credo quindi di aver dimostrato il valore di questa linea nell'interesse generale per la difesa dello Stato.

Anche nei riguardi dell'interesse commerciale generale della linea, io non mi farò a parlarne con parole mie. Nel Senato il 20 luglio 1861, trattandosi della linea Pavia-Cremona-Brescia sorse il senatore Lauzi, e pronunciava il seguente voto: « Accetto il progetto, come sta, appunto perchè si è talmente discostato dalla linea diretta Brescia-Pavia, che rende necessaria l'attivazione di questa in un tempo che spero non lontano.

« L'utilità di questa linea era stata intraveduta dal Governo, ed è evidente che quando Pavia sarà congiunta con Genova mediante una strada non eccedente i 200 chilometri, i rapporti con Brescia

acquisteranno grandissima importanza, se con soli altri 90 chilometri sarà ad essa unita. »

Anche oggi la ferrovia di cui parlo procura agli obbiettivi sia verso Genova, sia verso il passaggio del Brennero un'abbreviazione di 27 chilometri per la strada Genova-Pavia-Milano-Brescia, di 40 chilometri per la strada Genova-Pavia-Cremona-Brescia.

Venne esposto a questa Camera dall'onorevole Oggero come con la costruzione della linea Chivasso-Casale-Mortara-Pavia, si abbrevierebbe di 45 chilometri il percorso da Pavia a Torino. Siccome colla linea di cui parlo si avrebbe tra Lodi e Crema a Torino una minor via da 16 a 20 chilometri in confronto di quella per Milano e Novara, così tra Lodi, Crema e Torino si avrebbe una comunicazione più breve di 60 a 65 chilometri.

Avuto adunque riguardo agli obbiettivi di interesse generale Genova-Brennero e Torino, è dimostrato anche dal lato commerciale l'importanza del tracciato di cui vi parlo.

Verrò ora brevemente alle ragioni d'indole interprovinciale.

Ministero e Commissione avevano posto per criteri a designare le linee d'indole interprovinciale, che dovessero congiungere capoluoghi di provincia o di circondario, o territori circuiti da confini naturali con linee principali, con porti di mare, con passi alpini.

Se nella categoria terza si trattasse di linee fra cosiffatti centri e territori privi di altre rapide comunicazioni con le linee principali dello Stato o tra loro, io non potrei chiedere che in questa categoria debba entrare la linea di cui discorro. Ma io credo che giustamente Ministero e Commissione abbiano applicati questi criteri per inserire in terza categoria, un numero rilevantissimo di linee, le quali non sono che una più diretta comunicazione tra capoluoghi di circondario e di provincia, già antecedentemente in unione rapida ferroviaria, mediante un tracciato trasversale al territorio, in certo modo circuito dalle ferrovie esistenti.

Ora, adottato questo criterio per le linee di terza categoria, io credo poter asserire che non ve n'è nessuna la quale possa vantare maggiori ragioni ad essere qualificata interprovinciale ed internazionale quanto quella di cui parlo.

È interprovinciale, perchè attraversa per 84 chilometri le provincie di Pavia, Milano, Cremona e Brescia; e, noti la Camera, non lambendole, ma attraversandole nella maggior parte del territorio. A mezzo dei capo-linea Brescia e Pavia, ricongiunge con più breve percorso le regioni ligure, piemontese, lombarda, l'alto Veneto ed il Tirolo.

Mette essa in comunicazione dei capoluoghi di provincia? Procura un più diretto percorso, abbreviato di 27 a 40 chilometri sull'attuale, ai capoluoghi di Brescia e di Pavia; l'uno sede di Corte d'appello, l'altro sede di Università, ambedue sedi di comando divisionale e di altri importanti comandi militari ed uffici aventi giurisdizione.

Ma, oltre a questi due capoluoghi di provincia, essa mette poi con linea diretta in comunicazione Lodi con Crema, che non hanno comunicazione ferroviaria; e Lodi e Crema rispettivamente con Brescia e con Pavia, con un percorso che è la metà, un terzo di quello che devono percorrere oggi a mezzo della ferrovia. Al presente Lodi e Crema sono capoluoghi di circondario. Ma, avverta la Camera, Lodi sino al 1860 fu capoluogo di provincia. Crema fu capoluogo di provincia sino alla rivoluzione francese e durante il regime veneto. Ora io domando: l'aver una legge di pieni poteri di cui è molto discutibile il valore per la utilità dello Stato, mentre è indiscutibile il danno procurato alle località; l'aver menomato il valore amministrativo di queste località, ha forse tolto ad esse l'importanza che avevano naturalmente, economicamente, statisticamente? Ha forse loro tolto di essere il naturale centro di vasti territori, i quali da secoli si trovano collegati a queste città come al loro capoluogo naturale di provincia? Ha forse messo in essere una ragione per essere posposti nella considerazione dello Stato, quando deve procurare alle località dei benefici economici? Io non credo che questo si possa asserire.

Ed invero oggi Lodi, comune, ha 25,678 abitanti, e cioè una popolazione maggiore di quella di 21 degli esistenti capoluoghi di provincia. Il circondario di Lodi nel 1878 ha pagato allo Stato più di 8 milioni di contribuzioni (il solo circondario di Lodi), cioè più di 34 della 69 provincie del regno.

Io credo quindi di poter asserire che questa linea mette in comunicazione diretta quattro capoluoghi di provincia, due riconosciuti tali dallo Stato, due che sono capoluoghi di circondario, ma naturalmente sono anche capoluoghi di un territorio, che non è molto era provincia.

La linea di che parlo non ne avrebbe altre che corrono nella stessa direzione se non alla rilevante distanza di 25 a 35 chilometri, sia da un lato, sia dall'altro. E quindi non può essere addebitata di far concorrenza a queste linee, di dover vivere di una vita parassita a spese di linee esistenti. No, signori: ha elementi per vivere ed avrà redditi e mezzi dal territorio proprio e dalla popolazione propria che deve affluire a questa strada.

Essa si raccorda ad altre principali; attraversa

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 GIUGNO 1879

e si collega a quella da Milano a Piacenza e per l'Italia meridionale, a quella da Treviglio a Cremona, e con brevissimo percorso si raccorderà a quella da Parma a Brescia. Quindi vede la Camera quante agevoli comunicazioni potrà procurare con questi collegamenti alle linee che vengono da nord a sud, tagliandole con linea orizzontale.

Ho già detto che non mancano a questa linea gli obbiettivi; e gli obbiettivi d'interesse generale sono a Genova, al Brennero ed a Torino. Quindi io credo di poter concludere questa parte, relativa all'interesse interprovinciale della linea, che per interesse di provincie e regioni collegate fra loro, di capoluoghi provinciali a cui procura dirette comunicazioni, per qualità del territorio attraversato, per obbiettivi a cui tende, per non essere parassita di linee esistenti, non è certamente seconda a nessuna delle moltissime linee che vedo iscritte nella terza categoria.

Se io ne nominassi alcune, per esempio le prime otto, o nove, io rileverei che in 16 ovvero 18 capolinee, di queste 8 o 9 linee, non vi sono che tre capoluoghi di provincia, 6 capoluoghi di circondario, 4 capoluoghi di mandamento e tre comuni ordinari che servono da capo linea, e che già si trovano tra loro in comunicazione ferroviaria. Credo quindi che giustizia vuole che, se queste sono iscritte in terza categoria, anche quella per la quale parlo abbia eguale trattamento.

Dirò da ultimo delle ragioni d'interesse locale. Questa linea percorrerebbe un territorio dove è la più densa popolazione dello Stato. Il territorio da essa percorso conta da 150 a 200 abitanti per chilometro quadrato: la media dello Stato ne ha 90. Sopra 84 chilometri, a distanza di soli 4 chilometri ai lati della ferrovia, conta 200,137 abitanti, computando la popolazione delle quattro città di che ho discorso: levando la popolazione delle quattro città vi sono ancora 100 mila abitanti, che non fruiscono del beneficio della ferrovia. In quella regione si trovano tre capoluoghi di mandamento, Sant'Angelo Lodigiano con 8,500 abitanti, Soncino con 7,278, Orzinovi con 6,387 abitanti, che non hanno comunicazione ferroviaria, e che superano molti dei capoluoghi di circondario in popolazione. Si trovano inoltre su questa linea altri nove comuni che vanno da 2 a 5 mila abitanti.

Questa ferrovia adunque avrebbe da 1200 a 3300 abitanti per chilometro da servire alla sola distanza di quattro chilometri ai lati di essa. È ritenuto che ogni migliaio di abitanti per chilometro dia almeno 7 mila lire di reddito alla ferrovia: solo per questo dato avremmo accertato un reddito alla ferrovia dalle 10 alle 15 mila lire chilometriche all'anno.

Ma le signorie loro sanno che non è solo a quattro o cinque chilometri della ferrovia che si deve calcolare la popolazione che ad essa affluisce, che vi apporta il suo movimento. Recentemente un'autorità in questa materia, l'onorevole Baccarini, ha calcolato per le linee di raccordo al Gottardo a 10 chilometri ai lati, la popolazione che doveva ritenersi affluente alla ferrovia. Sono indotto a ritenere questo concetto anche dalla circostanza che ai lati della ferrovia non ve ne sono altre percorrenti in eguale direzione se non a 25 o 35 chilometri di distanza. Per il che sopra 10 chilometri almeno ai lati della ferrovia è libero e non contrastato il richiamo al movimento della ferrovia stessa.

Quindi vede la Camera che, stante la fitta popolazione, abbiamo la certezza che questa ferrovia ci darà un reddito remuneratore. Non parlerò dei prodotti di questo territorio che servono largamente all'esportazione, come sono i latticini, la seta e moltissimi altri. Avvertirò solo che in vicinanza a questa linea si trovano parecchie cadute d'acqua, le quali non aspettano che il comodo d'una ferrovia per essere utilizzate industrialmente, ed essere quindi elementi di vita per la ferrovia stessa.

Per altre ferrovie si sono adottati i dati economici relativi alle località, che debbono essere servite dalle ferrovie stesse. Non entrerò in questo campo, solo avvertirò come soltanto ieri l'onorevole Leardi faceva conoscere l'entità del risparmio maggiore che si ha in queste regioni in confronto al resto d'Italia. Noto che nella città di Lodi ed in quella di Cremona abbiamo due Casse di risparmio che hanno otto o dieci milioni, che sono succursali a quella di Milano, ad abbiamo Banche popolari che hanno da otto a dieci milioni di depositi propri, con due o tre milioni di capitale proprio.

PRESIDENTE. Onorevole Cagnola, voglia sintetizzare i suoi argomenti, ci sono ancora 40 emendamenti.

CAGNOLA F. Ho finito.

La Camera farà quello che crederà. Questa legge deve per moltissimi anni impegnare tutte le forze vive del paese, ed in questi interessi supremi della nostra vita economica i rappresentanti del paese hanno il diritto ed il dovere di esporre alla Camera le ragioni che stanno in favore delle proposte che riflettono uno dei primi elementi di vita dei territori che hanno l'onore di rappresentare. L'adempimento di questo loro debito è supremo interesse dello Stato, perchè è interesse di giustizia.

A questo riguardo dirò che uno degli elementi, per conoscere se un paese abbia movimento, è l'entità delle imposte che fa affluire nelle casse dello

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 GIUGNO 1879

Stato. Ebbene, il circondario di Lodi paga per imposta terreni una quota per abitante di lire 11 99 e 6 millesimi, cioè lire 12 all'anno. La media dello Stato è di lire 4 72. In ragione di superficie il circondario di Lodi paga 1770 lire per chilometro quadrato; la media dello Stato è di lire 428 83. Quindi il circondario di Lodi paga quasi il triplo per imposta terreni in ragione degli abitanti, e molto più del triplo in ragione di superficie, che non gli abitanti e la superficie di tutto il resto d'Italia.

Cremona viene subito dopo con una quota per abitante di lire 11 16; Pavia di lire 7 91; Brescia di lire 6 47. Non v'hanno altre provincie che raggiungano queste quote per abitante, meno per l'ultima.

Il circondario di Lodi per tassa fabbricati paga per ogni abitante lire 1 64,5. Soltanto 18 provincie, sedi di città cospicue, raggiungono una quota così elevata.

Per ricchezza mobile il circondario di Lodi paga lire 3 06 per abitante; solo 30 provincie danno una quota maggiore per abitante, ed in esse sono Cremona e Brescia. Pavia dà una quota quasi eguale.

Sebbene siano così elevate le quote d'imposte che pagano queste provincie, noi rileviamo dai dati ufficiali che stanno al disotto della media in confronto delle altre nel loro sviluppo chilometrico, sia in ragione d'abitanti, come in ragione di superficie.

Voci. Ai voti! ai voti!

CAGNOLA F. È evidente che da questi dati noi possiamo dedurre due argomenti: che v'è assoluto bisogno ed è una dovuta giustizia, che si costruisca la linea di che parlo per mantenere il movimento economico dei luoghi stessi, per impedire che la loro vita non sia sottratta dai mezzi rapidi di comunicazione che altre località ottengono in loro confronto. In secondo luogo sarà sicuro il reddito che darà questa linea.

Io ho finito. Non accennerei ad un argomento che dipende da vicende locali per Lodi. Ma la Commissione toccò vivamente quest'argomento a favore di Noto; e siccome lo stesso onorevole presidente del Consiglio ne parlò a favore di Nuoro, e l'onorevole De Dominicis ebbe a leggere la parte della relazione della Commissione, che vi si riferisce, a favore di Fermo e Camerino; così anch'io domanderò se Lodi non è un capoluogo di provincia in aspettazione, e se non sia, che solo per un ben dubbio interesse pubblico venne menomata della sua qualità di capoluogo di provincia, e che meriti quelle considerazioni e riguardi che furono addotti a favore di altre città in eguali condizioni.

Io credo che stiano evidentemente le stesse ragioni.

Quanto al costo della linea, sopra 84 chilometri, non costerebbe che 8,300,000, dedotti i compensi per tratti comuni di ferrovie, che ora sono dello Stato, ed il materiale mobile.

Io credo che lo Stato ha interesse a che il tracciato sia sopra sede stradale propria, ma per il movimento locale potrebbe essere accettato anche un tracciato il più possibile economico: perocchè molto giovamento potrebbe ottenersi e per aumento di corse, e per minori tariffe, e per fermate a volontà, e per risparmio di tempo, quando si adottasse anche un tracciato economico. In questo modo si verrebbe a favorire il movimento locale, e per conseguenza sarebbe tanto maggiore il reddito remuneratore della linea.

Già altra volta, e parmi sia dal 1861, l'onorevole presidente del Consiglio vide con favore il primo sorgere di questo tracciato. L'onorevole ministro di agricoltura e commercio soltanto pochi giorni fa ci dichiarava che le linee bisogna costruirle dove sono richieste dalle condizioni locali, dove sono richieste dal trattamento pari di giustizia. Io spero che queste mie ragioni, benchè disadornamente svolte, avranno persuaso anche l'onorevole ministro che queste ragioni stanno a favore di questa linea. L'illustre ed eloquente relatore della Commissione diceva... (*Rumori*) nell'esordio dell'applaudito suo discorso che i bisogni reali resistono...

PRESIDENTE. Onorevole Cagnola...

CAGNOLA FRANCESCO. Ho finito.

PRESIDENTE. Lo dice per la quarta volta. (*Uarità*)

CAGNOLA FRANCESCO... e non soddisfatti ritornano con insistenza.

L'onorevole relatore della Commissione ha visto da quanto tempo questo voto sia venuto innanzi, e come e con ragione tutti i corpi morali aspettino questa linea.

Del giudizio dell'onorevole Marselli ho già riferito alla Camera. Aspetto quindi un voto favorevole dal Ministero, dalla Commissione e dalla Camera, siccome un voto di bene inteso interesse pubblico e siccome un atto di giustizia.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole relatore di volere espimere l'avviso della Commissione intorno a questo emendamento.

(*Molti deputati stanno nell'emiciclo.*)

Li prego di prendere i loro posti, onorevoli colleghi, perchè si deve votare.

GRIMALDI, *relatore.* La linea della quale ha tanto chiaramente e bene parlato l'egregio collega Cagnola, è senza dubbio interprovinciale; però passa tra provincie già legate tra loro da linee ferroviarie, sicchè non resta che a provvedere ad interessi locali; e sotto tale rapporto sono tratto anch'io a

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 GIUGNO 1879

raccomandarla al Governo perchè la tenga presente nella classificazione della 4^a categoria. Inoltre ho qui dinanzi le petizioni. Il municipio di Crema e il Comitato promotore non domandano altro senonchè la iscrizione in 4^a categoria. Per queste due ragioni, senza d'lungarmi oltre, la raccomando al Governo perchè abbia presente questa linea nella classificazione della 4^a categoria; non ritenendo di portarla in 3^a come si reclama.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro accetta.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Accetto le conclusioni della Commissione.

PRESIDENTE. Onorevole Cagnola, mantiene ella il suo emendamento, o lo ritira?

CAGNOLA FRANCESCO. Dico una parola sola. (*Rumori*)

Se i corpi morali domandavano la iscrizione in 4^a essa assicurava la costruzione della linea, ed un concorso maggiore della classe quarta attuale. Inoltre quelle di quarta sono appunto passate in terza, e quindi sta identica la domanda dei corpi morali interessati.

PRESIDENTE. Ritira ella adunque il suo emendamento o desidera sperimentare il voto della Camera?

CAGNOLA FRANCESCO. Mantengo il mio emendamento.

PRESIDENTE. Per conseguenza verremo ai voti. L'onorevole Cagnola Francesco propone che la ferrovia Pavia-Lodi-Cremona-Brescia sia trasferita nella terza categoria.

Questa proposta non è accettata nè dalla Commissione nè dal Ministero.

La pongo ai voti. Chi approva l'iscrizione di questa linea in terza categoria, è pregato di alzarsi.

(La Camera respinge la iscrizione di questa linea in terza categoria)

Ora spetta di parlare all'onorevole Roncalli, ed essendo egli l'ultimo iscritto, dichiaro per conseguenza chiusa l'iscrizione degli onorevoli deputati per parlare in generale sulle aggiunte alla terza categoria.

Aggiungo di più che gli emendamenti che saranno presentati d'ora poi, non potranno più essere svolti.

L'onorevole Roncalli ha facoltà di parlare.

RONCALLI. Comincerò io pure dal dichiarare che sarò brevissimo; e tanto più lo sarò, inquantochè già comincio a pregustare la sorte che mi attende. Ad ogni modo io insisto per svolgere questo mio emendamento, perchè credo di combattere per una causa giusta, e confido per conseguenza nell'equità della Camera.

Comincerò dunque coll'accennare, come hanno fatto alcuni altri, le parole, colle quali la nostra Commissione indicava i caratteri che dovevano ri-

tenersi avere quelle ferrovie che andavano iscritte nella terza categoria. La Commissione nella sua relazione si esprime così: « La caratteristica di interprovinciale o provinciale parve competere a quelle ferrovie, le quali scendendo dalle valli aumentano la vita e l'alimento delle linee nazionali, e ne diventano tributarie. » Altri hanno invocato questa definizione, ma io credo che sia ben difficile trovare un'altra linea che abbia maggior ragione d'invocarla di quella, che io prendo a difendere.

A settentrione di Bergamo si stende una valle percorsa dal fiume Serio, il quale vi crea un'enorme quantità di forza motrice che anima moltissime industrie e mantiene la fitta popolazione che ne abita le rive; e giacchè l'onorevole Spaventa giorni fa vi accennava l'importanza dell'industria bergamesca, io credo di poter soggiungere che oltre la metà di quell'industria è creata dalle acque del fiume Serio, e per conseguenza interessa la via, che io sto caldamente raccomandandovi.

Io non impiegherò molte parole a dimostrarlo, poichè vedo che la Camera è stanca di questa lunga discussione; accennerò soltanto per sommi capi quali siano le industrie, che reclamano urgentemente la costruzione di questa ferrovia.

Vicino al fiume Serio e sulla riva di questo fiume, e per conseguenza a frazioni di chilometro di distanza da questa ferrovia voi trovate sopra venti chilometri di percorso più di ottanta stabilimenti industriali. Alcuni di questi sono fabbriche di macchine, altri macine da grano, molini all'americana, telai, filatoi, torcitoi di seta, cotone e lino, fabbriche di panni, fabbriche di paste. Tutti questi stabilimenti impiegano non meno di tremila cavalli di forza motrice, e credo che solo questa cifra dovrebbe bastare a dare un'idea della importanza della linea da me richiesta. Ma vi ha di più. Voi trovate all'estremità di questa linea medesima a circa 20 chilometri da Bergamo altri tremila cavalli di forza motrice disponibile, che non attendono altro che di avere la facilità della comunicazione colla linea ferroviaria centrale, per essere utilizzati.

Di più ancora, se voi risalite la valle al disopra dell'ultimo punto, a cui per ora si crede di poter arrivare... (*Rumori a sinistra — Conversazioni*)

PRESIDENTE. Facciano silenzio, li prego.

RONCALLI. voi trovate le ferriere della valle Seriana, quelle ferriere che costituivano altre volte la ricchezza dell'alta Lombardia; e quelle ferriere producono un ferro di tal natura che fino a non molti anni a questa parte l'acciaio dall'ingegnere Milesi prodotto in quella valle poteva gareggiare sui mercati inglesi cogli acciai della Scozia e dell'Irlanda.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 GIUGNO 1879

Nella stessa valle sono state scoperte delle miniere di zinco, il quale oramai è introdotto in tutte le costruzioni, ed è materia di grandissimo consumo. Questo minerale non viene trattato sul sito, ma viene mandato a Genova per essere imbarcato per la Francia.

Finora queste miniere sono poco attive, perchè il trasporto costa assai caro. Colla facilità del trasporto di questo materiale a Genova e colla facilità dell'accesso del combustibile sul luogo delle miniere, voi le avrete ravvivate senza dubbio, e perciò se ne potrà raddoppiare la produzione: o quel che sarebbe più desiderabile ancora, si potrà attivare la fusione del minerale sul luogo istesso.

Nè ciò basta ancora. (*Conversazioni*)

Si lamenta in altre regioni la mancanza di combustibile per cui arrenano purtroppo molte importantissime industrie; noi invece, di questo combustibile, se non della migliore qualità, ne abbiamo una forte cava a pochi chilometri dall'ultima stazione della ferrovia, voglio parlare della lignite di Lecco, la estrazione della quale è pure poco attiva per eccesso di prezzo di trasporto.

Nè basta ancora.

Vi è il cemento. Voi conoscete, perchè è conosciuto in tutta l'Italia, il cemento di Bergamo, il cemento della valle Seriana che è ritenuto superiore ai cementi che ci vengono dalla Francia; fu sperimentato in moltissime costruzioni idrauliche, in acqua dolce e marina, e in tutte diede ottimi risultati.

Calcolate tutte queste industrie, ed esaminate tutte le statistiche, siamo in grado di poter dichiarare che il trasporto di questa ferrovia, per sole merci in salita ed in discesa non sarà minore di 100,000 tonnellate per ogni anno.

Io potrei dirvi di tutti gli stabilimenti e della quantità di merci che essi s'impegnano di trasportare in salita ed in discesa, ma credo che annoierei la Camera quando facessi una enumerazione di questo genere. Vi basti sapere che io sono disposto a provare con documenti questa mia asserzione, perchè non è mio costume di forzare le cifre a far loro dire quello che non vogliono.

Oltre a questo movimento di merci è naturale che vi sia un movimento di persone. Lungo quella linea è una popolazione di non meno di 30,000 abitanti ed altri 30,000 sono al di là della valle. Se voi considerate anche il movimento che sarà necessariamente conseguente e dal movimento delle merci e dal movimento delle persone, voi troverete ben facilmente che questa ferrovia non potrebbe essere che remuneratrice, tanto più che il costo ne sarebbe assai piccolo.

Vi ha un progetto completo dal quale risulta che il costo totale non può essere superiore a 2 milioni.

Parrà forse alquanto strana questa asserzione, giacchè in una ferrovia, che percorre una valle, d'ordinario vi sono manufatti assai costosi; ma pure in questo tratto, per accidente, non abbiamo manufatti di molta rilevanza; se volessimo prolungarlo di 5 o 6 chilometri potremmo averli, ma in questo tratto credo di potere assicurare che la spesa non sarebbe superiore alle 100,000 lire a chilometro.

Per conseguenza anche per questo spero che la Camera, che fu tanto larga quando si trattava di votare i milioni a centinaia, non vorrà essere avara in questo caso che si tratta di votare una spesa complessiva di 2 milioni soltanto.

E giacchè io sono di pochissima autorità in questa Camera, permettetemi che io mi aggrappi, per quanto posso, all'autorità degli altri.

Alcuni giorni or sono l'onorevole Plebano diceva che le linee più importanti sono quelle che vanno in cerca dei luoghi di produzione, che vi portano le materie prime, che ne esportano i prodotti, e senza delle quali le grandi linee non possono lavorare.

Un altro collega molto ascoltato e molto autorevole, e giustamente, l'onorevole D'Amico, diceva: che interessa molto che le ferrovie entrino nelle valli, per prenderne le ricchezze minerarie, per ricercarne le industrie. E l'onorevole Grimaldi, che ora è assai poco disposto a favorirci, diceva egli pure quando si trattava di combattere una linea d'interesse più elevato: non sono le lunghe ferrovie, le costose ferrovie che mancano all'Italia, quelle che mancano sono quelle che penetrano nel fondo delle valli per portarci l'attività e la ricchezza. Io invoco la sua giustizia, e lo prego a volere dichiarare, se questa non sia una di quelle ferrovie, che possono essere classificate sotto questa indicazione. Io pure, se potessi rivolgere una parola all'onorevole Luzzatti, invocherei la sua attestazione in conferma di quanto ho asserito. Forse le cifre che io ho portate qui davanti a voi, non essendo documentate vi parranno strane, vi parranno eccessive; ma l'onorevole Luzzatti fece parte della Commissione d'inchiesta industriale, egli conosce perfettamente le nostre provincie, e credo che una sua parola potrebbe assicurarvi che le mie cifre non sono punto esagerate.

Per conseguenza io confido nell'equità della Camera e chiudo il mio discorso.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di esprimere l'avviso della Commissione.

GRIMALDI, relatore. Gli argomenti abilmente svolti dall'onorevole collega Roncalli, mostrano che quella

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 GIUGNO 1879

da lui raccomandata è una ferrovia di puro interesse locale.

Le cifre, alle quali io presto tutta la fede, provano che è una ferrovia utile per la località cui si riferisce, e la raccomando perciò perchè sia compresa fra le linee di quarta categoria.

PRESIDENTE. Onorevole Roncalli, mantiene la sua proposta?

RONCALLI. La mantengo.

PRESIDENTE. Verremo per conseguenza ai voti. L'onorevole Roncalli propone che fra le linee di 3^a categoria si iscriva la Bergamo-Verova.

Questa proposta nè il Ministero, nè la Commissione l'accettano.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Dopo prova e controprova la proposta del deputato Roncalli è respinta.)

Ora verremo all'emendamento dell'onorevole Cavalletto, il quale propone che si aggiungano alla tabella C le linee: Camposampiero-Castelfranco-Montebelluna e Padova-Cavarzere-Adria.

CAVALLETTO. Le dichiarazioni fatte dal Ministero e dalla Commissione mi danno poca speranza che queste due linee possano essere ammesse nella terza categoria, sebbene considerata la loro importanza sia evidente che queste non soddisfano ad interessi semplicemente locali, ma bensì all'interesse generale. E infatti se voi esaminate la topografia delle provincie venete vedrete che le linee che io vi propongo, e che hanno connessione stretta fra loro, interessano ben cinque provincie, cioè le provincie di Belluno, di Treviso, di Padova, di Venezia e di Rovigo. La linea Camposampiero-Castelfranco-Montebelluna avrà l'estesa di chilometri 27, e il suo costo massimo sarà di 2 milioni e mezzo di lire.

Quella di Padova-Cavarzere-Adria, avrà una estesa di chilometri 45 e mezzo e il suo costo massimo sarà di 4 milioni. Le mie proposte non sono veramente eccessive, immodeste, a me pare che sieno assai temperate. Ammessa in seconda categoria la linea Belluno-Treviso-Montebelluna-Treviso, ne viene per necessaria conseguenza che la prima linea da me ora proposta, che ha un'importanza evidente commerciale e militare, debba essere ammessa nella categoria 3^a, e debba allacciarsi codesta ferrovia bellunese, per Montebelluna-Castelfranco a Camposampiero per la comunicazione diretta con Bologna e coll'Italia centrale e peninsulare.

Questa linea di allacciamento e accorciamento serve a facilitare con altre provincie poste a mezzogiorno le comunicazioni della provincia di Belluno (ad eccezione dei distretti di Cadore e di Longarone, che potranno meglio giovare della linea che da Ponte nelle Alpi va per Fadalto a Con-

gliano) e oltre alla provincia di Belluno serve a facilitare le relazioni coll'Italia centrale e peninsulare dei distretti importanti e ricchi di Valdobbiadene, d'Asolo, di Montebelluna e di Castelfranco. In complesso questa linea interessa ad una popolazione di circa 260,000 abitanti; essa quindi ha un interesse non locale, ma un interesse più largo del locale, cioè generale, e ciò noti bene l'onorevole relatore. L'accorciamento che si ottiene, fatto un calcolo moderato, sarà di 22 chilometri, rispetto alla linea che passa per Treviso. Questa linea interessa il commercio delle provincie di Treviso e di Belluno coll'Italia centrale e viceversa dell'Italia centrale verso le Alpi tanto per la valle del Brenta, quanto per la valle del Piave.

Interessa poi militarmente alla nazione inquantochè in caso di guerra da Padova avremo una linea esclusivamente addetta al servizio militare che andrà a Belluno senza imbarazzare le linee ferroviarie militari che devono fare i trasporti di truppe e di munizioni verso il nostro confine orientale.

Sicchè questo interesse, e commerciale e militare, che è di tutta evidenza, vi dimostra che questa linea, modesta nel suo costo, è ben più importante di alcune linee che il Ministero senza difficoltà propose e che la Camera silenziosamente approvò, e le quali importeranno i 15, i 16, i 24, i 33 e più milioni di lire e saranno nel loro esercizio molto meno remunerative di questa. Passo alla linea... (*Rumori*)

Se non vogliono sentire mi tacerò. Siate cortesi almeno di silenzio. (*Il presidente scuote a più riprese il campanello*)

Quanto alla linea Adria-Cavarzere-Padova dirò che essa è indispensabile per rendere commercialmente utile e proficua la linea, che abbiamo approvata in seconda categoria, di Chioggia-Adria. Questa nuova linea Adria-Cavarzere-Padova facilita le comunicazioni di Chioggia per l'alta Italia, e specialmente colla provincia di Padova ed altre.

Una voce a destra. È strategica?

CAVALLETTO. Ma che strategica! (*ilarità*)

PRESIDENTE. La prego, onorevole Cavalletto, non dia retta alle interruzioni.

CAVALLETTO. Io credo di parlare di interessi seri, e che non ci sia bisogno di fare delle interruzioni, le quali rispetto a questi interessi, sono meno opportune. Ricordiamoci che, se vogliamo cementare la concordia di tutte le provincie dello Stato dobbiamo essere giusti, e dobbiamo provvedere con giustizia agli interessi di tutti.

Questa linea adunque favorisce Chioggia nelle sue relazioni colle provincie di Padova e di Vicenza, e colle altre provincie venete-orientali.

Inoltre essa serve al trasporto dei cereali dai di-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 GIUGNO 1879

stretti di Ariano, di Chioggia, di Adria, di Piove che sono i granai, si può dire, del Veneto. Questi cereali si trasportano comunemente nell'Italia superiore, specialmente in Lombardia, e nel Tirolo meridionale; e la linea che gioverà molto al trasporto e al proficuo smercio dei cereali degli ubertosi territori da me suindicati, che contano una popolazione di oltre 130,000 abitanti, sarà appunto quella che da Adria vada a Camposampiero.

A Camposampiero la ferrovia si biforca, e per la linea nuova, che vi ho proposta per Montebelluna, va nella valle del Piave, coll'altra linea di Cittadella-Bassano va nella valle del Brenta. E così le nostre derrate saranno facilitate nei loro trasporti verso i paesi che trovansi oltre il nostro confine. Sicchè, oltre ad un interesse interno, vi è pure un interesse internazionale. Volete favorire l'interesse internazionale? Favorite le comunicazioni. Sono linee ben interessanti quelle che vi propongo, se volete fare giustizia, accettate la proposta che vi faccio.

Del resto attenderò le risposte dell'onorevole relatore; dal Ministero non attendo risposta dopo le sue dichiarazioni.

PRESIDENTE. Prima che inviti l'onorevole relatore a rispondere, fo osservare che un altro emendamento è stato presentato dall'onorevole De Saint-Bon, il quale è identico alla prima parte dell'emendamento dell'onorevole Cavalletto. Vi ha pure un altro emendamento dell'onorevole Micheli, il quale è identico alla seconda parte dell'emendamento dell'onorevole Cavalletto. Per conseguenza do facoltà di parlare all'onorevole De Saint-Bon per isvolgere il suo emendamento.

DE SAINT-BON. Onorevoli colleghi! Dopo la dichiarazione pregiudiziale fatta stamane dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, e dopo le dichiarazioni quasi identiche fatte dall'onorevole relatore della Commissione, mi sarei certamente astenuto dal venire a sostenere questo tronco di ferrovia innanzi a voi, sentendo l'inutilità assoluta delle mie parole, quando non esistessero in favore del tronco di ferrovia, di cui debbo parlare, delle ragioni speciali non applicabili certo ad alcune delle altre linee che sono state per così dire *a priori* respinte dall'onorevole ministro dei lavori pubblici e dal relatore della Commissione. (*Conversazioni*)

PRESIDENTE. Li prego di far silenzio, onorevoli colleghi; odo più le loro voci individuali che quella dell'oratore.

DE SAINT-BON. Onorevoli colleghi, vi prego d'un momento d'attenzione; vedrete che non abuserò della vostra pazienza. Sarò breve, brevissimo, poichè se volessi anche parlare a lungo, forse non mi

riescirebbe. È anche questa una grande ragione, per la quale dovrò essere breve.

Non ritornerò a spiegare minutamente le ragioni di varia indole che furono così bene esposte dall'onorevole Cavalletto. Vi farò solamente osservare che l'onorevole Cavalletto non essendo deputato di alcun collegio, per cui passi questo tronco, non essendolo di alcuna di quelle provincie, ed avendone presentato di propria iniziativa ed indipendentemente da me la proposta, avete già in questo fatto la dimostrazione che si tratta d'un tronco d'interesse generale. Non entrerà adunque in questa materia. Tutti sanno che la via Camposampiero-Montebelluna congiunge Padova e la rete di Bologna colle valli del Cadore e di Pieve ed abbrevia la via ad un corpo d'esercito che vi si debba recare. Ma non entrerà in questo. La circostanza speciale su cui voglio chiamare l'attenzione del Governo e del Parlamento si è questa: Nel quadrilatero Bassano-Vicenza-Padova-Treviso, in quel vasto quadrilatero esistono due ferrovie che si tagliano ad angolo retto, ma queste sono state fatte per iniziativa ed a spesa della provincia.

Se queste ferrovie non esistessero, l'onorevole ministro dei lavori pubblici certamente avrebbe proposto la costruzione di una di esse in quel quadrilatero.

Ora io domando: se quelle provincie hanno avuto quell'iniziativa, che ha fatto difetto ad altre parti d'Italia, se esse hanno imitato il sistema inglese, pel quale senza aiuto del Governo, si fanno tutte le ferrovie, non vi pare che quelle popolazioni meritano un incoraggiamento? Non vi pare che, quando si spendono tanti milioni per altre ferrovie, se ne possano spendere due milioni appena (poichè si parla di terza categoria) a favore di quelle popolazioni piene d'iniziativa dimostrata col fatto? Non vi pare che sarebbe opportuno di aiutare anche il consorzio di queste ferrovie, il quale credo non versi in floride condizioni?

Io non vi parlo di strategia, perchè a quest'ora ne siete sazi; non vi parlo di interessi commerciali generali e locali, perchè non ne volete più sentir parlare, ed avete forse ragione. Ma pure quest'interesse commerciale e quest'interesse strategico esistono e tutti lo sapete. Tutti sapete che militarmente parlando è di alta importanza la valle del Cadore, ed il potervi andare sollecitamente; e tutti sapete del pari che la valle del Cadore è ricca di prodotti in minerali, legnami, bestiami, burri, formaggi, mentre abbisogna di prodotti del piano; tutto questo è inutile dirvelo, perchè lo sapete, e d'altra parte vi si ripete l'analogo per tutte le linee.

Insisto dunque sul fatto speciale che, facendo

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 GIUGNO 1879

una linea ferroviaria che costerà appena due milioni, e che è d'interesse generale, vi si offre il destro di fare una buona azione, di dare cioè incoraggiamento e premio a quelle popolazioni, che si sono mostrate così energiche e così piene d'iniziativa. Io non dirò altro; ma mi raccomando al ministro perchè tenga conto di queste mie osservazioni. So di non avere diritto a far assegnamento sulla sua benevolenza; ma per questo appunto sarebbe atto nobilissimo per parte sua l'accettare una ferrovia che preme da un lato a chi la propone e che risponde dall'altro ad un interesse generale, quantunque chi la propone possa non essere interamente nelle sue grazie. (*Si ride*)

Io mi raccomando inoltre alla Commissione, la quale in questa discussione si è mostrata così competente, e dirò anche così indipendente; mi raccomandando all'onorevole relatore, che ci ha dato in questa discussione un saggio di quanto possa quella fervida fantasia meridionale, di cui l'altro giorno l'onorevole Bonomo pareva che rimpiangesse di sentire fare le lodi, o le accuse, come diceva lui, agli abitanti della sua regione.

Infine mi raccomando a tutta la Camera perchè una volta di più si verifichi questo proverbio, che *Chi s'aiuta Iddio l'aiuta*. In questo caso tocca alla Camera di fare la parte della Provvidenza, ed io mi affido in lei. (*Bravo! Bene!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Micheli ha facoltà di svolgere il suo emendamento, il quale è identico alla seconda parte di quello presentato dall'onorevole Cavalletto.

MICHELI. Signori, la linea Cavarzere-Adria, che è compresa nel presente disegno di legge, si trova in 4^a categoria. Nel distretto di Cavarzere stesso, il quale colle sue frazioni conta una numerosissima popolazione, occupando una estensione di ben 30 mila ettari di terreno tutto fertilissimo, da dirsi, senza tema di errare, uno dei granai d'Italia, è molto sentito il bisogno di una comunicazione più diretta, più immediata con Padova, toccando Piove di Sacco mediante il prolungamento della linea Adria-Cavarzere.

Nel mio emendamento, nel proporre quest'aggiunta che io credo di assoluta necessità, perchè è con Padova che quelle contrade commerciano, ed è in Padova che i loro prodotti si smerciano, chiedevo altresì che fosse passata in 3^a categoria, sì la linea Adria-Cavarzere come la Cavarzere-Piove-Padova. Ma dopo le dichiarazioni dell'onorevole ministro dei lavori pubblici io non azzarderei d'insistere sul mio emendamento in quanto concerne il passaggio dalla 4^a alla 3^a categoria di tali linee, imperocchè non voglio che mi crediate esigente fino a voler soste-

nere in *virga ferrea* quello che la Camera, col vento che in essa spira, chiaro apparisce che non mi accorderebbe mai.

Ciò posto, io mi contento che mi si accordi il prolungamento *Cavarzere-Piove-Padova*, restando entrambe in 4^a categoria.

Io prego quindi l'onorevole presidente del Consiglio e l'onorevole ministro dei lavori pubblici ad esaudire questa mia domanda, e nel tempo stesso la Commissione e la Camera, giacchè in ciò non credo che ravviseranno un'esigenza come quella che qualcheduno può avere avuta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

DEPRRTIS, presidente del Consiglio. Io posso assicurare l'onorevole De Saint-Bon che egli s'inganna se crede di non godere tutta quella stima che io sempre mi sono onorato di sentire per lui. Io non so quali ragioni egli possa avere per dubitarne. Sono ragioni (se ce ne sono) affatto estranee ai sentimenti di stima e di rispetto che io ho sempre avuto per lui. La nostra posizione reciproca su questo terreno, lo creda pure l'onorevole De Saint-Bon, non è punto cambiata; onde se questo fosse un argomento, sarebbe validissimo. Ma sgraziatamente questo argomento addotto dall'onorevole De Saint-Bon, d'indole personale, è comune a molti altri degli onorevoli deputati.

A molti, coi quali io sono intimamente legato, e ad alcuni in ispecie delle mie provincie, cui da moltissimi anni mi stringe la più affettuosa amicizia, io dovrei fare le stesse, stessissime risposte che debbo fare all'onorevole De Saint-Bon. (*ilarità*) Parità di trattamento. E non è per capriccio, onorevole De Saint-Bon: è per la necessità delle cose.

Un secondo argomento ha addotto l'onorevole De Saint-Bon, dicendo che quelle provincie vanno compensate dei sacrifici fatti, concedendo loro questo tronco a titolo di incoraggiamento e di premio. Ma non creda l'onorevole De Saint-Bon che questo ragionamento possa essere fatto valere solamente dal consorzio delle provincie venete, le quali hanno fatto le due strade che si tagliano in croce. Anche altre provincie hanno fatto strade a loro spese, sopportando per lunghi anni ingenti sacrifici; e anche queste provincie potrebbero invocare la parità di trattamento.

Ora io mi trovo inesorabilmente legato da alcune cifre rigorosissime, le quali mi permettono di ripetere alla Camera con qualche leggero commento, quantunque siano già state esposte dal mio collega il ministro dei lavori pubblici. Ecco, signori, queste cifre. Secondo il disegno di legge presentato dal Ministero

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 GIUGNO 1879

e accettato dalla Commissione, si dovevano costruire 5486 chilometri, spendendo lo Stato 1200 milioni e 153 milioni i corpi morali interessati. Ecco il piano economico e finanziario di questa legge.

Ma sin d'ora la Camera ha già votato diverse linee, ha fatto dei mutamenti al progetto ministeriale concordato colla Commissione: ed ecco, o signori, le cifre che ne risultano: (*Segni di attenzione*) 4531 chilometri; 1155 milioni. Ne mancano 45 ad arrivare ai 1200 milioni; 98 milioni a carico delle provincie. Risultato: la spesa libera, secondo il piano del Ministero e della Commissione, da stanziarsi sul bilancio dello Stato, è meno di un'annualità, è di 9 mesi, cioè di 45 milioni. A carico delle provincie, è di 98 milioni. Le provincie hanno guadagnato 28 milioni, perchè a loro carico, secondo il piano del Ministero, ci dovrebbero essere 125 milioni.

E debbo ancora ricordare una cosa, o signori. Su questi 45 milioni liberi, e che sono una parte di quegli 84 che, secondo il disegno ministeriale accettato dalla Commissione, dovevano formare la spesa a carico dello Stato per le linee di quarta categoria, su questi 45 milioni, il Governo, durante la discussione, ha già preso tre impegni. Per la linea Lecco-Celico, ha dichiarato di essere disposto a classificarla nominativamente in quarta categoria, in conseguenza di una deliberazione presa prima che la legge venisse avanti alla Camera.

La seconda linea è quella di Viterbo-Roma. Già nella discussione abbiamo dichiarato per quali ragioni, trattandosi di una linea che deve coadiuvare alla bonificazione dell'Agro romano, ed essere uno dei raggi che partono dalla capitale del regno, il Ministero credesse che questa linea avesse titolo di precedenza, e dovesse essere indicata nella legge.

Finalmente abbiamo anche dichiarato che eravamo disposti a classificare in quarta categoria una linea da Torino a Casale, sulla destra del Po. Non abbiamo per questa linea indicato tracciati. I tracciati sono due: uno proprio lungo la riva del Po, avvicinandosi al fiume; l'altro in una parte più centrale, economicamente più produttiva, e di più facile costruzione, che, staccandosi da Chieri, metterebbe a Tenco, e si unirebbe alla linea del Monferrato propriamente detta, da Asti a Casale. Queste linee, calcolate pel loro costo minore, portano via allo Stato circa 20 milioni; ci restano 25 milioni per le altre linee della quarta categoria.

E ora io domando: che si fa? Mettere linee nuove nella terza categoria. Ma è sempre minore il fondo che rimane disponibile per le molte linee della quarta.

Badate, o signori, questi altri numeri. Emenda-

menti presentati per comprendere le linee di quarta categoria, già distinte e classificate in un quadro compilato dalla Commissione e distribuito agli onorevoli deputati e linee nuove che si presentarono di primo acchito per essere classificate in terza categoria, e le quali ammontano in complesso a 2000 chilometri, con una spesa di 266 milioni.

Ma qui non è tutto: nella 4^a categoria ci sono tutti i desiderii, anche i desiderii, mi si permetta di dire, impossibili; ma sono là, bisogna discuterli, sono registrati, e ci sono altri 3548 chilometri con 483 milioni di spesa, cosicchè se apriamo le porte, eccovi una corrente che ci si presenta con un battente di 700 milioni! Che facciamo? Due rimedi ci sono: allungare il tempo: ma badate che se allungate il tempo, lo allungate per la costruzione non solo per queste linee per le quali occorre un fondo speciale, ma per tutte le linee già votate dalla Camera; il tempo che abbiamo fissato è sembrato, a giudizio di molti, abbastanza lungo; volete allungarlo ancora? A me pare che non si debba, almeno il Ministero non potrebbe acconciarsi a questo sistema. E veramente ci sono delle linee già votate dalla Camera, le quali sono da lungo tempo aspettate, ed il loro ritardo sarebbe un danno gravissimo.

Andiamo all'altro sistema: e sarebbe quello di aumentare la dotazione annuale; io non ho bisogno di dire molte parole intorno a questa proposta: con tre milioni all'anno si compierebbero tutte in 20 anni: e tre milioni all'anno portano la dotazione a 63 milioni. Ma potrebbe il Ministero adattarsi a ciò dopo avere dichiarato replicatamente alla Camera e al paese, dopo avere ripetuto molte volte, che non crede poter oltrepassare questo limite massimo nella spesa annuale destinata alle ferrovie? E questa deliberazione pretendere che il Ministero prendesse ora, mentre si discute e si sostiene nell'altro ramo del Parlamento l'abolizione di un'imposta che rende 80 milioni?

Credete che il Ministero possa adattarsi ad una risoluzione simile? Non è possibile; voi certo non lo domanderete al Ministero; perciò mi pare che la sola cosa ragionevole da farsi sia di chiudere la terza categoria. Poi, quando saremo all'articolo 10, Commissione e Ministero si faranno a discutere la questione delle linee più importanti che restano, e vedranno se si possa trovare un modo per soddisfare la maggior quantità possibile d'interessi, mantenendo, se si vuole rispettare la parola del Ministero, i tre impegni che ho indicato. Se una sola o due di queste linee passassero ancora in terza categoria, noi saremmo costretti a domandare di sospendere la discussione di questa legge, perchè tutto

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 GIUGNO 1879

il piano andrebbe in aria, ed io non saprei più come difenderlo, come assumerne la responsabilità.

In conseguenza, io prego la Camera, perchè, avuto riguardo a queste cifre inesorabili, voglia respingere anche la proposta dell'onorevole De Saint-Bon, la quale, in fin dei conti, non riguarda che una scorciatoia, perchè Monte Belluna trovasi già sulla ferrovia votata dalla Camera colla quale si discende a Treviso, a Venezia, si va a Padova; è una linea un po' più lunga, ma quella proposta dall'onorevole De Saint-Bon non è una grande strada, non è, ripeto, che una scorciatoia. Quanto all'altra linea che spacca in due parti, per così dire, quella specie di quadrilatero del quale un lato tocca Venezia, quella è una linea che sarà certo utile, perchè le linee ferroviarie sono tutte utili, ma essa è evidentemente di scarso interesse, e se questa linea, come l'altra chiesta dall'onorevole De Saint-Bon, fosse classificata in quarta categoria, credo che la giustizia non ne sarebbe minimamente offesa; io ne ho l'intima convinzione.

Voglia adunque la Camera assecondare la preghiera del Ministero, e respingere la proposta dell'onorevole De Saint-Bon, così come quelle dell'onorevole Micheli e dell'onorevole Cavalletto.

PRESIDENTE. Dunque verremo ai voti.

SELLA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Su che cosa onorevole Sella?

SELLA. Per intenderci sul significato della votazione. Io domando se si vota una massima, o un emendamento...

Voci. Sì! sì! un emendamento. (*Interruzioni*)

PRESIDENTE. Li prego di far silenzio.

SELLA... perchè se si votasse una massima, questa evidentemente dovrebbe essere discussa; se invece non si vota che un emendamento io non ho che dire. Se s'intende di votare una massima io domanderei di fare delle osservazioni e delle dichiarazioni.

PRESIDENTE. Onorevole Sella, io metto ai voti l'emendamento dell'onorevole Cavalletto, non massime, perchè non ne sono state nè proposte nè formulate.

Veniamo ai voti sull'emendamento dell'onorevole Cavalletto.

Onorevole relatore, vuol parlare anche lei?

GRIMALDI, relatore. No. La Commissione non lo accetta, è d'accordo in ciò col ministro.

PRESIDENTE. Verremo dunque ai voti sull'emendamento dell'onorevole Cavalletto, e per tener conto, votandolo, anche degli emendamenti dell'onorevole De Saint-Bon e dell'onorevole Micheli, si voterà per divisione. Così, votando la prima parte Camposampiero-Castelfranco-Montebelluna, proposta dall'onorevole Cavalletto, si voterà anche l'emendamento

dell'onorevole De Saint-Bon. Votando poi la seconda parte Padova-Cavarzere-Adria si voterà anche quello dell'onorevole Micheli.

MICHELI. Domanderei di parlare.

PRESIDENTE. Su che cosa?

MICHELI. Lo ripeto, se il passaggio di questa linea in 3^a categoria è ritenuto come una esigenza troppo spinta, io desisto da tali pretese. Nei primi tempi io pensava che ciò potesse avvenire, ma veduta la ritrosia del Ministero, giusta forse, e della Commissione per accordare il passaggio da una ad un'altra categoria, io mi contenterei del prolungamento della linea Adria-Cavarzere fino a Piove-Padova, pur restando nel suo complesso, in 4^a categoria come nel progetto di legge si trova Cavarzere-Adria.

PRESIDENTE. Mi permetta. Ella dice, in sostanza, che ritira il suo emendamento, riservandosi di fare una nuova proposta per la 4^a categoria.

MICHELI. Precisamente.

PRESIDENTE. Qui ella aveva già formulato la sua proposta in modo che l'aggiunta da lei chiesta sarebbe stata invece per la 3^a; ma così rimane inteso che è ritirata.

Per conseguenza verremo ai voti per divisione.

Mantiene, onorevole Cavalletto, la sua proposta?

CAVALLETTO. Ecco: la prima linea Montebelluna-Castelfranco-Campo Sampiero, io la mantengo, ed ho dimostrato che è una linea di interesse non locale, ma generale. Sarebbe d'interesse generale anche la seconda; ma io domando prima alla Commissione e al Ministero se intendano di comprendere la linea Adria-Cavarzere-Padova nella 4^a categoria. E se la mettono in 4^a categoria io non ho difficoltà di ritirare la seconda parte della mia proposta.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Io non posso sapere, finchè non sia chiusa la terza categoria, che cosa sarà della quarta; perciò riservo la questione per il giorno, nel quale si discuterà la quarta categoria. Per ora, ogni emendamento è una corrosione che minaccia la quarta categoria; e se non ce ne fosse più, se non avessi più un soldo, che impegno vuole che io prenda l'onorevole Cavalletto?

PRESIDENTE. Dunque per la parte che si riferisce alla linea Padova-Cavarzere-Adria, siamo d'accordo che ella ritira il suo emendamento.

CAVALLETTO. Lo riprodurrò per la quarta categoria; ne mantengo però la prima parte, come di tutta giustizia.

PRESIDENTE. Va bene; dunque l'onorevole Cavalletto propone insieme all'onorevole De Saint-Bon che la linea Camposampiero-Castelfranco-Monte-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 GIUGNO 1879

belluna sia iscritta nella terza categoria; iscrizione che il Ministero e la Commissione non accettano.

La pongo ai voti.

(Dopo prova e controprova la proposta è respinta.)

Ora viene il seguente emendamento:

« I sottoscritti propongono che nella tabella C sia introdotta la linea *sotto-alpina* Torino-Ivrea-Biella-Gattinara alla linea Novara-Pino con diramazione da Gattinara a Santhià. »

Trompeo, Arnulfi, Delvecchio, Compans, Ceresa, Colombini, Di Sambuy, Spantigati, Chiaves, Mengini, Sella, Favale, Nervo, Serazzi, Morini, Gentinetta, Villa, Della Marmora.

L'onorevole Trompeo ha facoltà di svolgerlo.

TROMPEO. Cedo il mio diritto di parlare all'onorevole Sella, firmatario egli pure di questo emendamento.

PRESIDENTE. Un momento, onorevole Sella. È stato presentato un altro emendamento dagli onorevoli Villa e Spantigati, che propongono che la linea Santhià-Sesto Calende sia collocata nella tabella C; e siccome ve ne era già un altro degli onorevoli Saluzzo, Mancardi ed altri, col quale essi propongono che sia iscritta nella tabella C la linea Mcrretta-Saluzzo-Busec-Cuneo, così svolgeremo tutte queste questioni complessivamente.

L'onorevole Sella ha facoltà di parlare.

SELLA. Io veramente avrei desiderato che avesse preso a parlare sopra questa questione una voce che fosse da supporre più gradita alla maggioranza della Camera.. (Oh! oh!)

Voci a sinistra. È graditissima.

SELLA... ma i firmatari della proposta vollero insistere perchè parlassi io; quindi io lascio a loro carico la responsabilità del successo finale. (ilarità) Ma sarò breve, o signori. Sarò breve, perchè l'altro giorno il nostro egregio Mariotti diceva che i nostri discorsi costano 200 lire all'ora; ma io voglio fare una rettificazione, ed è che valutando anche poco il tempo di un deputato, cioè un dieci lire all'ora, dovrei aggiungere che i nostri discorsi costano almeno altre 2000 lire all'ora per il tempo che portano via ai colleghi. E se poi considero a che punto debba essere giunta l'impazienza della Camera, credo che davvero sia nell'interesse dell'oratore l'esser brevissimo. Brevissimo debbo essere ancora, signori, appunto perchè si legge nei libri che *Cicero, pro domo sua*, diventava eloquente. Ora nella mia lunga carriera parlamentare è la prima volta che mi tocca questo, che mi pare strano ufficio, di parlare per la causa dei miei elettori. Non mi sento per ciò animato, o signori. Era orgoglioso di

essermi fin qui trovato nella felice condizione di donare e non di chiedere; ma oggi io sono, dallo strano andamento di questa legge, posto nella necessità di chiedere, anzi di supplicare giustizia dalla Camera.

Ferrovie sotto-alpine. Con ragione asseriva l'onorevole nostro presidente che vi si connettono l'emendamento degli onorevoli Saluzzo, Mancardi ed altri per la linea Saluzzo-Cuneo, e la congiunzione diretta a Torino, che è già compresa nell'emendamento firmato dall'onorevole Trompeo e da me, ed a cui si provvede colla diramazione da Gattinara a Santhià; poichè io m'immagino che gli onorevoli Spantigati e Villa, che hanno anche firmato il nostro emendamento, non hanno inteso di fare una proposta che vi si contrapponga, ma, in caso d'insuccesso del complesso della proposta, abbiano voluto riservarsi di tentare il voto sopra una parte della proposta stessa.

Che cosa è questa ferrovia sotto-alpina, o signori? Lo spiego in due parole. Le vallate alpine sono per la massima parte oggi congiunte alla grande linea centrale che lamba il Po, o almeno sta molto basso nella valle. Queste vallate alpine, per la maggior parte sono oggi servite per ciò che riguarda le comunicazioni colle grandi città, che sono al centro della gran valle del Po, con Torino, con Milano e via discorrendo; ma manca affatto al movimento una linea, la quale congiunga le importanti città che stanno allo sbocco di queste valli nella pianura del Po.

Indi è pensiero antico, è desiderio antico che vi sia una seconda linea, la quale congiunga queste importanti città, secondarie certo rispetto alle grandi capitali Torino, Milano, Venezia, ma pure importanti; che le congiunga cioè in guisa da promuovere gli scambi che sono necessari ai loro commerci ed alle loro industrie.

Potrei parlare anch'io di strategia, ma non se ne vuol sentir discorrere, diceva testè un valoroso ammiraglio; e se la Camera non ne volle sentir discorrere da lui, figuratevi come volentieri ne sentirebbe parlare da me!

Ma io osservo solo che tutte le volte che vi furono serie guerre nella valle del Po, e vi furono delle circostanze un poco difficili, senza saper parlare tanto di strategia, abbiamo tutti veduto coi nostri occhi come quelle linee siano indispensabili per gli eserciti.

Signori, la situazione delle cose è questa; voi avete una serie di città importanti. Non nascondo la mia Biella, Ivrea e tante altre. Sapete in quali condizioni ci troviamo noi di quelle parti, quando vogliamo comunicare colle vallate contigue? Dobbiamo fare 30, 40 chilometri per andare a raggiun-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 GIUGNO 1879

gere la linea maestra; poi percorrere sopra questa linea maestra la distanza che sopra la carta geografica ci divide dalle città contigue, e poi rifare altri 30 o 40 chilometri per arrivare alla città, a cui si vuole avere accesso. Quindi voi intendete molto bene quale importanza abbia una comunicazione diretta che congiunga queste città.

L'onorevole relatore (di cui vorrei fare gli elogi, perchè sento di lui molto altamente, ma che potrebbe credere che io gli voglia fare in questo momento la corte, quando dicessi un decimo di quello che penso) l'onorevole relatore ha detto che la Commissione ha un criterio per distinguere queste varie linee; di cui si parla, cioè se abbiano carattere puramente locale, o se abbiano carattere nazionale. Per quello che io abbia udito, la Commissione non ha fatte delle dichiarazioni così esplicite come ha fatte il Governo. La Commissione ha dichiarati i criteri secondo cui deve, a suo giudizio, essere informata la risoluzione, per cui una strada può passare in questa o quest'altra categoria; ed ha detto: quando una linea ha un carattere strettamente locale, e non un carattere nazionale, deve passare in quarta, ma vuole essere in terza se ha carattere nazionale. Ora, la ferrovia sottoalpina ha evidentemente un carattere locale, come tutte quante le ferrovie, perchè giova al commercio, al transito tra una località e le altre, ma ha anche carattere eminentemente nazionale. Ne volete una prova estrinseca? Chi iniziò il progetto? Chi iniziò gli studi di questa linea? Fu il municipio di Torino. È una linea, alla quale s'interessa grandemente la provincia di Torino, e alla quale s'interessa la provincia di Novara, a cui io appartengo. Questa linea ha in mira il commercio di tutti questi luoghi, di tutte queste valli, coi passaggi del Gottardo e del Sempione, che saranno presto aperti.

Si è fatta molta statistica, o signori. Ho io bisogno di farne per dimostrarvi l'importanza di queste vallate? Havvi qualcuno che non abbia udito parlare delle industrie delle vallate di Biella, d'Ivrea, della Valsesia, della vallata di Pinerolo, della vallata di Aosta? Io credo che ogni italiano, il quale si sia anche pochissimo occupato di cose economiche, sa che vi è là un movimento economico, un movimento industriale ragguardevole.

Avete però le linee che vi congiungono colle grandi arterie, ci si obbietterà. Sì ma siamo rimasti immobili; queste linee hanno 25 anni.

Sapete che cosa è fortunatamente accaduto? È avvenuto uno svolgimento d'industrie, il movimento commerciale ed industriale si è svolto, quindi le nuove linee di congiungimento non possono più ritenersi nella quarta categoria.

Se non avessimo accresciuta la nostra operosità, saremmo morti, ma oggi per l'accresciuta nostra attività vi ha un reale bisogno, e quindi un vivissimo desiderio che sieno aggiunte altre comunicazioni. Si ravvisa nella linea sottoalpina tutto il carattere nazionale che è dalla Commissione richiesto per il passaggio in terza categoria, ed io credo che i membri della Commissione che hanno a fondo studiato la questione, dovrebbero essere molto imbarazzati a negare l'importanza certo non ordinaria della linea, della quale parlo. Quanto a Torino la questione assume una importanza grandissima. Si tratta di abbreviare di molto la lunghezza delle sue comunicazioni col Gottardo e col Sempione, e quindi si ha anche in questo un argomento per passare la linea in terza categoria. Laonde se la questione fosse vergine, nessuno contesterebbe l'importanza di questa linea; ma qui sorge l'obiezione del Ministero.

Il Ministero dice: non ho più fondi. Ho già tre linee impegnate nominativamente per la quarta categoria, e non mi restano disponibili che 25 milioni, che figurano nella 4ª categoria. Che cosa posso io fare? Certo, il margine che rimane è assai esiguo; ma, onorevole presidente del Consiglio, onorevole ministro dei lavori pubblici, volete voi che noi torniamo fra le nostre popolazioni e diciamo loro: sapete che cosa è avvenuto in fatto di ferrovie? Se ne sono esaminate dall'*A* fino alla *M*, ma poi visto che il fondo andava a mancare dalla *N* alla *Z*, ci fu risposto: per voi non c'è più nulla; andatevene con Dio. (*Rumori*)

Ma la giustizia, o signori! Come volete voi giudicare delle linee, delle quali ancora non vi siete occupati? La voce di questi interessi non è ancora pervenuta alle vostre orecchie; e volete sentenziare senza udire più nulla? Sarebbe cosa così mostruosa che non credo un'affermazione assoluta quella che abbiamo udito dalla bocca dell'onorevole ministro; io non la considero se non come l'esposizione delle difficoltà, nelle quali ci troviamo, difficoltà che s'incontrano sempre quando da una parte si tratta di soddisfare legittimi bisogni e dall'altra di dover ricorrere all'erario che non è mai in liete condizioni.

Io non credo quindi che vi sia alcuno che voglia considerare come un'obiezione assoluta quella del Ministero, poichè ciò sarebbe la negazione *a priori* della giustizia senza nemmeno udire le parti. Sarebbe tale iniquità che non credo possa venire in mente di alcuno e tanto meno di chi siede a quel banco. (*Accennando al banco del Ministero*)

Ma si dice: quando si tratterà di quel tale articolo, che si riferisce alla quarta categoria, vedremo come si può rimediare.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 GIUGNO 1879

Io voglio ritenere che quando sarete a parlare della 4^a categoria, se non ammettete il passaggio della linea *sottoalpina*, Torino-Ivrea-Biella-Gattinara, con diramazione alla linea Novara-Pino e a Santhià, in terza categoria, come io confido, voglio ritenere, dico, che quando sarete a parlare della quarta categoria dovrete mettere questa fra le prime.

La questione sta dunque nella differenza della spesa che risulta nel passare questa linea in terza categoria o in quarta. La differenza è solo di 5 milioni per il complesso di questa linea. Indi voi vedete che la questione non è molto notevole, che non si tratta qui nè di crescere di molti anni la durata del tempo, a cui la legge estenderebbe il suo impero, nè di crescere di molto lo stanziamento annuo.

In sostanza ciò che si domanderebbe, quando si voglia portare la questione sotto il punto di vista dell'allungamento del tempo, per non cadere col l'aumento della spesa annua in quegli inconvenienti, a cui da ultimo alludeva l'onorevole presidente del Consiglio; a che si ridurrebbe, dico, la domanda nostra? Si riduce all'allungamento d'un mese: poichè, trattandosi di 60 milioni all'anno, per dare 5 milioni di più basterebbe che si allungasse il limite di un mese. Vedete che non vi è qui un ostacolo assoluto, un ostacolo serio. (*Rumori*)

Signori, mi tocca, diceva sin da principio, a compiere un ufficio, a cui non sono avvezzo, cioè di supplicare; cercherò dunque d'intenerirvi. (*ilarità*) Non punite la discrezione, o signori; volete sapere ciò che è accaduto per questa linea? Gli studi di questa linea furono iniziati nel 1870 dal municipio e dalla provincia di Torino, e da tutti i comuni interessati, con viva sollecitudine. C'è un disgraziato collega vostro, il quale mise sempre le mani innanzi. Egli disse sempre: tranquillatevi, a suo tempo, quando lo si potrà, qualche cosa si farà; confidate nella giustizia del Parlamento. E questo tempo si spendeva forse nel non far nulla? Si spendeva nel consacrare alla costruzione di ferrovie più di ciò che si proponeva nella legge attuale. Imperocchè se voi esaminate il quadro delle somme che furono spese in costruzione di ferrovie dal 1871 al 1878, voi troverete 57 milioni, 61 milioni, 75 milioni, 53 milioni, 55 milioni, e via discorrendo. Vero è che ci furono gli acquisti delle linee Firenze-Pistoia, Massa, ecc., per 20 milioni, per 9 milioni; ma ci furono in pari tempo costruzioni per concessioni private, per l'ammontare di 150 milioni. Per cui in media, signori, si spendeva per costruzioni di ferrovie sul piede di 73 milioni all'anno colle finanze nelle condizioni in cui erano.

Ebbene, questo collega vostro, il quale allora avrebbe potuto forse, quando la coscienza glielo avesse permesso, fare qualche atto di preferenza, si occupava, ripeto, di tranquillare quelle aspettative, di predicare la pazienza e la fiducia nella giustizia del Parlamento e del Governo, qualunque esso fosse. Ora, in questi ultimi tempi sapete cosa ci è accaduto? Che abbiamo per la prima volta visto nei quadri della Commissione che di questa linea non si aveva neppure il progetto. Invece il progetto venne fatto nel 1870! Di questo singolare errore non fo nessuna colpa alla diligenza incomparabile della Commissione e specialmente del suo egregio relatore, perchè, in tanta massa di cose che gli stanno addosso, io mi meraviglio che l'egregio collega Grimaldi abbia conservata tutta la vigoria di cui, a qualunque momento occorra, egli ci dà così serie prove in questo Parlamento. Ma che cosa è accaduto? Appunto perchè questi paesi erano invitati a non tormentare colle loro doglianze, coi loro prieghi nè il Governo nè il Parlamento, è accaduto che si credeva al Ministero dei lavori pubblici che neppure esistesse il progetto, mentre gli studi erano già fatti per incarico e a spese del municipio di Torino fino dal 1870. E ancora di recente che cosa è accaduto? Vi furono riunioni. Si volevano, con l'antica legge, quando cioè la terza categoria e la quarta erano altra cosa da ciò che sono oggi, si volevano presentare petizioni perchè quella linea fosse compresa in terza categoria.

Ebbene, signori, i colleghi vostri si addossarono l'ufficio di dissuadere: no, contentatevi, dicevamo noi, che sia in quarta, perchè in quarta categoria vi sono delle linee, le quali hanno una importanza eguale alla sottoalpina. Ma ora che queste linee, le quali erano allora in quarta categoria sono passate in terza, io dico che si fa cosa iniqua negando parità di trattamento alla ferrovia sottoalpina.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Quali sono?

SELLA. Quali sono! Non seguirò l'onorevole Depretis sopra questa questione, la quale non credo che dovrebbe avere origine dai banchi del Governo. Imperocchè se le nostre discussioni si avviassero per questa strada, io non so se l'opera nostra sarebbe utile al paese.

Ma non punite la discrezione, o signori. Perchè non si fecero clamorose doglianze, perchè non si fecero molte petizioni, non vi siano questi interessi meno raccomandati. Vi è poi un limite a tutte le cose. Volete sapere come siamo trattati, o signori? È bene che si sappia un po': parlo proprio del mio paese, di Biella. Abbiamo una ferrovia di 30 chilometri che ci congiunge colla ferrovia Milano-Torino, e che è fatta a tutte nostre spese.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 GIUGNO 1879

Lo Stato non ha dato un obolo di sussidio, anzi fa pagare dalla società la spesa dei trasporti postali, di privative, militari, ecc.; di modo che i poveri azionisti per parecchio tempo ci rimisero un tanto, poi furono felici di non averci più a rimetter nulla, e poi sono giunti a ricevere il due e mezzo ed il tre per cento. Eppure quei paesi danno un movimento ragguardevole, perchè là non vi è altro congiungimento, e la linea dà un provento brutto di 15 mila lire al chilometro.

Ora volete sapere come siamo trattati? I proventi della linea nel 1874 erano di 428 mila lire, e le spese di esercizio furono prelevate in 204 mila lire. Nel 1875 i proventi erano di 444 mila lire, le spese di esercizio si fecero rimborsare in 206 mila lire.

Viene l'epoca della *riparazione*: ecco comestiamo nel 1876.

Cresce un poco il provento e ammonta a 459; ma poi comincia a diminuire, scende a 451 e poi a 447 mila. E per le spese di esercizio sapete che cosa ci domanda il Governo? Prima erano tra 204 e 216; ora sono salite a 249 e fino a 300 mila lire. Cosicchè mentre nel 1875 per un movimento di 444 mila lire vi era una spesa d'esercizio di 206 mila lire; nel 1878 per 447 mila lire di prodotto brutto fu chiesta una somma di 300 mila lire per spese d'esercizio.

E voi sapete quanto siano ribassati i carboni, i ferri e via discorrendo.

Ma, mi direte, questo può riguardare gli azionisti della società. E potrete dire che ciò non vi riguarda; eh! sarei anch'io disposto a concludere lo stesso sino a certi limiti, perchè poi la giustizia va resa a tutti. Se questa maggiore spesa di esercizio volesse dire un maggior servizio ma ciò non è: chè sapete come noi siamo serviti? Noi siamo serviti in questa maniera: che adesso si sono rimessi gli omnibus fra Biella e Santhià per fare il servizio dei viaggiatori, giacchè vi è un convoglio alle 8 del mattino, e non ve ne è più alcuno fino alla sera; e siccome c'è pur pure un certo movimento, si è dovuto organizzare un servizio di omnibus; questa è la situazione.

Ora, o signori, bisogna badare a questa cosa, da quelle popolazioni le tasse si pagano, e si pagano gravi, non si ebbe mai nulla, non si chiese con discrezione grandissima mai nulla. Ora per la prima volta, esse domandano, ed io dico, che hanno ragione di domandare che sia fatto loro giustizia, perchè, a mio avviso, vi sarebbe diniego di giustizia se questa linea sottoalpina, così importante, che riguarda interessi così seri, che riguarda la congiunzione di tanti punti col Sempione e col Gottardo, che riguarda la città di Torino, non a-

vesse il passaggio alla terza categoria, quando se ne sono messe tante altre di importanza non maggiore.

Per conseguenza, o signori, io credo, e spero che voi vorrete per un sentimento di giustizia ammettere la proposta che coi miei colleghi Trompeo ed altri abbiamo fatta.

Quanto alla parte finanziaria, ripeto, non intendo certo pregiudicarla, mi interesso sempre della finanza, e non è la sottoalpina che voglia farmi mutar carattere per la mia vita pubblica, ma credo che dal momento che si è entrati in questa via di considerare la serie delle strade ferrate da costruirsi nel prossimo ventennio, od all'incirca, voi non potete omettere una ferrovia di questa natura, che è da tanto tempo e da interessi così seri richiesta. Del resto se volete seriamente in qualche modo provvedere alla quarta categoria, la differenza è così piccola che non val la pena di farne una questione, giacchè, come diceva testè, la differenza si ridurrebbe a prorogare l'effetto della legge di un mese.

PRESIDENTE. Ora verremo allo svolgimento del sotto-emendamento dell'onorevole Spantigati ed altri:

« I sottoscritti propongono che la linea Santhià-Sesto-Calende sia collocata nella tabella C. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Spantigati per svolgere questo sotto-emendamento.

SPANTIGATI. L'onorevole Sella ha determinato già la significazione vera della proposta mia e dell'onorevole Villa. È una proposta ispirata a me e all'onorevole collega mio da certe abitudini di cautela, che ci ispira la comune professione, di non sacrificare a domande maggiori, pur giuste, ma le quali siano contrastate, la possibilità di ottenere accolte domande più limitate. Ma se un dovere di prudente cautela ci consiglia la domanda, mi si permetta la parola, *subordinata* che reca la proposta nostra, devo però fare dichiarazione, che di gran cuore mi associo alle preghiere che l'onorevole Sella indirizzava or ora all'onorevole Presidente del Consiglio, in favore del concetto più largo e comprensivo che si contiene nella proposta da lui sviluppata, e alla quale pur io diedi il nome, della ferrovia *sottoalpina*; profondamente convinto che nell'associarmi a codesta proposta dell'onorevole capo dell'opposizione, io che pur sono dei più vecchi e costanti amici dell'onorevole Presidente del Consiglio, non faccio più che servire a quello, che è un grande interesse ugualmente sentito delle nostre piemontesi provincie.

Non posso in verità non dare conferma a quello che l'onorevole Sella diceva or ora, che in questa linea *sottoalpina*, come nell'altra ancora alla quale accennò già l'onorevole presidente, che dovrebbe andare da *Moretta* a *Saluzzo* e *Cuneo*, stanno le

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 GIUGNO 1879

più vive aspirazioni delle nostre piemontesi provincie.

Anzi, poichè m'avviene di dire di cotesta altra linea Moretta-Saluzzo-Cuneo, per la quale sta una proposta che ho pur io sottoscritta dell'onorevole collega nostro, di Monterosso, mi permetto di entrare con una rapida parentesi, nel dominio del mio egregio amico, per rivolgere preghiera all'onorevole Depretis, a lui veterano del nostro Parlamento, ed altro dei pochi, davvero troppo pochi uomini che abbiano partecipato alle audaci aspirazioni ed anche ai patriottici dolori del Parlamento subalpino, di rammentare la promessa che di questa linea faceva già fin dal 1855 a quelle simpatiche e gagliarde popolazioni dei circondari di Saluzzo e di Cuneo la Camera dei deputati piemontese.

Ma io vengo alla proposta mia, e dell'amico mio, l'onorevole Villa. La proposta mia, ripeto, s'innesta nella più larga dell'onorevole Sella; eppertanto l'onorevole presidente non vorrà metterla ai voti se non nel caso che fosse respinta quella dell'onorevole Sella.

PRESIDENTE. Si mette ai voti per divisione quella dell'onorevole Sella e si contentano tutti. (*Si ride*)

SPANTIGATI. La proposta mia è figlia di un discorso che la Camera ha udito con molta benevolenza nella tornata del 24 maggio, quando io con l'aiuto del mio amico personale, onorevole Morini, riusciva a piantare la bandiera del Gottardo sul campanile di Sesto Calende.

In quel giorno noi presaghi, anzi sicuri che agli interessi della Lombardia e delle provincie adriatiche e centrali si sarebbe provveduto con la linea del Ceneri, dicevamo che a mantenere il tracciato di Sesto Calende, si arriverebbe a permettere una scorciatoia al Gottardo per i traffici piemontesi, e la scorciatoia, lo dicevamo fin d'allora, è quella che sarebbe segnata da cotesta nostra linea di Santhià a Sesto Calende.

Io vi rammentava in allora, signori, che quando si proponeva di dare così largo concorso all'impresa del Gottardo, ci si diceva come il valico del Gottardo dovesse pur grandemente giovare ai traffici piemontesi, e pur a quei traffici che convergono a Torino ai piedi del Cenisio; ed io, signori, non vi rivelo, mi permetto solo di ricordarvi una dolorosa verità; sì Torino è ai piedi del Cenisio; ma se il genio immortale degli ingegneri italiani ha scavato il *tunnel* del Cenisio, gli crani maliziosi e più ancora le tariffe artifiziate delle linee francesi ci sottraggono troppa gran parte del beneficio, che da quella grande e ardimentosa impresa si ripromettevano i traffici italiani; per la qual cosa l'accordare oggi facilità e brevità di raccordamento alle linee subal-

pine con il *tunnel* del Gottardo, è necessità che si fa ogni giorno maggiore e più sentita.

Comprendo, e non mi nascondo la gravità dei dubbi manifestati oggi dall'onorevole presidente del Consiglio e dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, che a comprendere linee nuove in cotesta categoria C, non venga alterata di troppo la base finanziaria del progetto; ma senza volere dire, che in cotesto caso nostro il non essere stati discreti i primi, lascierebbe troppo sfortunati gli ultimi, mi permetto di pregare l'onorevole presidente del Consiglio a considerare nella equità ed imparzialità sua, e con quella larghezza di vedute che gli è propria, e della quale ha fatto già in queste discussioni felice uso, se non possa trovarsi alcun temperamento che permetta di accogliere in terza categoria codesta linea sottoalpina, della quale i caratteri sono tali che la fanno di interesse piuttosto internazionale che non nazionale; e soprattutto in riguardo a questo estremo tronco, che si verrebbe proprio ad innestare nella linea del Gottardo tra *Santhià e Sesto Calende*. Io impertanto vorrei aprire l'animo alla speranza, che il *non possumus* che ci ha messo avanti questa mattina per il primo l'onorevole ministro dei lavori pubblici, non sia un *non possumus* Vaticano, un *non possumus* il quale non ammetta possibilità di eccezioni e di temperamenti.

E non credo davvero che reclami per sè l'onorevole ministro questa prerogativa dell'infallibilità, che mi ricordava l'onorevole Mazzarella.

Vegga adunque l'onorevole presidente del Consiglio, vegga l'onorevole ministro dei lavori pubblici se non sia ragione di tener conto qui, che codesto maggiore dispendio a cui provocherebbero le proposte nostre, all'infuori di quello dapprima divisato e sul quale si basa il progetto, maggiore dispendio, che pur tuttavia non va a grossa somma secondo che ha dimostrato l'onorevole Sella, non abbia virtù di far salvi degli interessi, degni senza dubbio della considerazione della Camera, come sono certamente già dalla simpatia del paese consacrati. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Ora verremo all'emendamento dell'onorevole Saluzzo ed altri, che è del tenore seguente: « I sottoscritti propongono che sia iscritta in tabella C la linea Moretta-Saluzzo-Busca-Cuneo. »

Ha facoltà di svolgerlo l'onorevole Saluzzo.

SALUZZO. Signori, era già mia intenzione di svolgere il mio emendamento con molta brevità. Le dichiarazioni fatte oggi dal Ministero, la legittima impazienza della Camera ed il mio stato di salute mi fanno ora di questa intenzione una imperiosa necessità. Quindi, omettendo qualsiasi esordio e confidando pienamente nella giustizia e nella benevo-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 GIUGNO 1879

lenza della Camera, io imprendo a svolgere brevemente il mio emendamento.

Il concetto di una ferrovia che unisca direttamente la città di Saluzzo (e dicendo Saluzzo, non intendo solo il capoluogo del circondario, ma tutto l'alto saluzzese) colla città di Torino, concetto che sarebbe rappresentato appunto dalla linea Airasca-Saluzzo, non è un concetto nuovo: esso data dal 1852; ha la sua storia ed ha un precedente parlamentare molto rilevante.

Io, signori, vi farò grazia di questa storia, o per meglio dire l'accorcerò per quanto mi sarà possibile. Tralascierò di parlarvi di tutti gli studi che prima si sono fatti, e imprenderò il mio dire dal punto in cui trovo costruita e messa in esercizio la linea Torino-Savigliano.

Quando nel 1854, costruitasi questa linea, venne messa in esercizio, si vide tosto la necessità di proseguirla fino a Cuneo (prego la Camera di notare che allora Nizza apparteneva ancora allo Stato subalpino) e di allacciarla ad un tempo con un tronco speciale da Savigliano a Saluzzo appunto per raccogliere il commercio di quest'importante capoluogo di un circondario che conta ben 158,000 abitanti.

I rappresentanti della provincia di Saluzzo di allora si opposero a questo progetto di allacciamento della linea Torino-Cuneo per Savigliano, inquantochè fin d'allora scorgevano il pericolo di vedere allontanata ad un'epoca forse molto remota l'occasione di ottenere la tanto desiderata linea che unisse direttamente Saluzzo con Torino.

Una Commissione parlamentare ebbe ad occuparsi di tali legittime opposizioni, e per tacere delle tante cose che ebbe a dire al riguardo noterò solo che nella sua relazione osservò che si proponeva l'approvazione del tronco Savigliano-Saluzzo solo perchè il medesimo pareva intrinsecamente buono, accettabile, non portante aggravio allo Stato, ma che i due progetti erano tra di loro assolutamente indipendenti, che la costruzione della strada Saluzzo-Savigliano, ben lungi dal recare ostacolo, avrebbe invece facilitato quella della linea Saluzzo-Airasca, di cui sarebbe stata una continuazione, potendo entrambe, riunite, giovare alle comunicazioni della provincia allora di Pinerolo con quelle di Saluzzo, Cuneo, Mondovì ed Alba. Ed anzi suggeriva al municipio di Saluzzo di costruire la stazione della linea Savigliano-Saluzzo in modo che avesse potuto servire alla nuova ferrovia Airasca-Saluzzo. E questo consiglio venne accettato: la stazione fu costruita; ma, come vede la Camera, questa desiderata linea non si è ancora potuta ottenere.

La Camera, udita la relazione della Commissione

votava nella seduta dell'8 gennaio 1855 il seguente ordine del giorno, che raccomando all'attenzione della Camera:

« La Camera, dichiarando che la presente concessione di ferrovia fra Savigliano e Saluzzo non sarà mai di ostacolo a quella che potesse essere chiesta per una diramazione da Saluzzo ad Airasca, ed a quelle ferrovie che tendessero direttamente da Saluzzo a Torino, passa alla discussione della legge. »

Citerò, infine, quanto scriveva il ministro dei lavori pubblici, il compianto Paleocapa, al municipio di Saluzzo.

Egli diceva, con sua lettera del 30 aprile 1855, implicitamente che: « colla concessione del tronco Saluzzo-Savigliano, non aveva voluto pregiudicare altre linee dalla provincia di Saluzzo a Torino, nè quella di Airasca; che era appunto per tale motivo che si era sempre negata la concessione finchè la società Torino-Cuneo aveva preteso che il Governo rinunziasse al diritto di fare altre concessioni. »

Da quanto ho avuto l'onore di esporre si deduce che Saluzzo, la provincia di Torino e la provincia di Cuneo, interessatissime in questa ferrovia, possono vantare un formale affidamento della Camera subalpina; affidamento e voto che meglio di qualsiasi discorso vale a provare l'opportunità e l'importanza della linea da me proposta: affidamento e voto che mentre ampiamente risponde alle meno esatte osservazioni contenute nella relazione Morana, eleva la costruzione di questa ferrovia alla dignità d'un atto di giustizia.

La provincia di Cuneo nel 1872, preoccupandosi appunto della questione ferroviaria provinciale, studiava il problema delle linee di complemento, indispensabili agli aumentati commerci ed alle cresciute relazioni, ed oltre la Cuneo-Mondovì proponeva appunto la linea Airasca-Saluzzo-Cuneo. Si formava quindi un Comitato e l'opera solerte di questo Comitato si vide bentosto coronata del più lieto successo, imperocchè ben 2,400,000 lire, in cifra tonda, di sussidi furono in breve ora votati dai corpi morali interessati. Ed a questo riguardo mi piace ricordare taluni sussidi. La provincia di Cuneo votò lire 400 mila di sussidio; la città di Torino 380 mila lire; la città di Saluzzo 350 mila lire; il municipio di Cuneo 100 mila lire; il comune di Villafranca 200 mila lire, per tacere dei minori sussidi.

Nel novembre del 1877 poi il presidente di questo Comitato aveva l'onore di presentare una formale domanda per la costruzione e l'esercizio di questa linea al ministro dei lavori pubblici, presentando ad un tempo una rispettabile Casa bancaria fran-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 GIUGNO 1879

cese, la quale avrebbe assunto la costruzione e lo esercizio della ferrovia, ma occorreva superare alcune lievi difficoltà tecniche.

Sorgeva intanto il concetto della legge che stiamo ora discutendo e la implorata concessione non si potè ottenere.

Ma, o signori, all'affidamento già dal Parlamento subalpino a noi dato nel 1855 avete già soddisfatto in parte allorquando pochi giorni or sono ammettete in terza categoria la linea Airasca-Cavallermaggiore.

Questa linea sino a Moretta ha comune il tracciato con quella che propugno. Quindi non prenderò più le mosse da Airasca, per la quale sarebbe un fatto compiuto, ma soltanto da Moretta. Da Moretta a Saluzzo non corrono che 13 chilometri in perfetta pianura, non si trovano nè torrenti, nè fiumi, nè altri ostacoli a superare i quali occorrono gravi spese. Tant'è che, mentre pel rimanente della linea il costo chilometrico sarebbe valutato in lire 105,000, per questi 13 chilometri è valutato in sole 80,000 lire e forse son troppe. Ora permettete, o signori, che io domandi perchè la locomotiva, la quale dietro il voto del Parlamento subalpino emesso nel 1855 avrebbe la sua strada tracciata direttamente attraverso ubertose e popolate pianure prima a Saluzzo e poscia al capoluogo di provincia, Cuneo, strada che sarebbe indispensabile alle nuove linee Cuneo-Mondovì, e Cuneo-Ventimiglia, perchè, domando io, per il tenue risparmio di 208,000 lire, che a tanto appena ammonterebbe l'aumento per il passaggio di categoria, questa locomotiva deve ripiegarsi nei placidi recessi di Cavallermaggiore e non potrà venire a Saluzzo ove troverebbe gli sbocchi delle valli alpine e gli interessi commerciali ed industriali di un circondario di ben 158,000 abitanti?

Ma eccoci oramai arrivati a Saluzzo, la strada è per metà fatta ed io m'incammino verso Cuneo.

Saluzzo ora capoluogo di circondario, dista dal suo capoluogo di provincia, per la strada provinciale carrozzabile, 31 chilometri, i quali si percorrono in ogni epoca dell'anno in tre ore circa; dista poi per la ferrovia Saluzzo-Savigliano e Savigliano-Cuneo, 53 chilometri, i quali si percorrono anche in circa tre ore con la celerità media di 21 chilometri all'ora.

Come vedete, o signori, questa comunicazione ferroviaria è un'irrisione, poichè percorrendo la strada provinciale si arriva al capoluogo nel medesimo tempo e con minor spesa, nè io credo che si possa dire che una città abbia una ferrovia, quando questa non fa che l'ufficio della strada provinciale.

La nuova strada che noi proponiamo correrrebbe invece parallela alla strada provinciale, avrebbe un

percorso di 31 chilometri come questa, ma di nuova costruzione non sarebbero che 29 chilometri, perchè due si utilizzerebbero sulla linea Torino-Cuneo alla quale si allaccierebbe questa linea e cioè al punto ove la strada si avvala verso la Stura per entrare poi nella stazione di Cuneo.

Questo tracciato lambisce i contrafforti delle Alpi Cozie e delle Alpi Marittime; attraversa paesi popolatissimi e raccoglie gli sbocchi delle valli della Varaita e della Maira ricche di prodotti e di abitanti.

Se l'amore della brevità non mi spingesse a fare presto, e se avessi competenza in questa materia, il mio discorso potrebbe trovare ora un periodo abbastanza brillante di storia patria, ed anche di un po' di strategia, d'arte militare; ma, non essendo competente in questo, vi rinuncio, e mi limito ad una sola considerazione, ed è questa: che i valichi alpini delle valli della Varaita e della Maira sono facili ed aperti per la massima parte dell'anno. Dall'altra parte rumoreggia la vicina ed irrequieta Francia. In caso di conflitto disastroso quanto grave e dolorosa non sarebbe la nostra responsabilità di non aver pensato per tempo a provvedere con più facile trasporto di truppe alla seria difesa di questi valichi alpini! E ciò per risparmiare poche centinaia di migliaia di lire!

Ma alla mia linea giunta a Busca, non rimane oramai che un obiettivo solo, unirsi a Cuneo, perchè a Busca cessano le ragioni commerciali, ed anche quelle militari e strategiche che ho accennate.

Il tracciato proposto nel progetto presentato al Ministero dei lavori pubblici porterebbe, oltre Busca, questa linea alquanto a destra, per raccogliere lo sbocco della piccola valle della Grana, taglierebbe poi tosto a sinistra, ed andrebbe dritto a Cuneo. Io credo che si potrebbe, a questo punto, accogliere benissimo una variante che mi riserverei all'uopo di proporre al Ministero, e questa variante sarebbe che, giunta a Busca, la linea tagliasse a sinistra, volgendo tosto verso Centallo. In questo modo si guadagnerebbero 7 chilometri.

Ciò dico unicamente in vista del notevole risparmio di spesa che si otterrebbe.

Ora se questa ferrovia è utile ed importante per le considerazioni che ho avuto l'onore di svolgere, diventa poi una vera necessità quando vengano costruite le nuove linee già approvate dalla Camera, cioè la linea Cuneo-Mondovì e Cuneo-Ventimiglia.

Il circondario saluzzese, specialmente la parte alta, formerà il precipuo alimento di queste due ferrovie. Quindi io ritengo che qualora la Camera disgraziatamente non volesse accogliere la mia proposta, verrebbe poi pur sempre il giorno in cui il

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 GIUGNO 1879

Governo stesso sarebbe costretto a fare queste linee, perchè non avrebbe ancora trovato alimento sufficiente per la Cuneo-Mondovì e la Cuneo Ventimiglia.

Dai calcoli che io ho istituito potrei dimostrare il numero delle popolazioni che vi sono interessate. Mi limito a citare solo le cifre totali. Questa ferrovia percorre un territorio abitato da circa 130,000 abitanti. Interessa direttamente 350,000 persone e prossimamente un mezzo milione. Lascio pure il calcolo degli accorciamenti considerevoli che si otterrebbero nelle distanze.

Ancora un'ultima ma essenzialissima osservazione di fatto ed è questa: domandando il passaggio dalla 4^a alla 3^a categoria pel tronco Moretta-Saluzzo, io non domando altro al Governo che una spesa di 208,000 lire. Il resto della ferrovia da Saluzzo a Cuneo, qualora il Ministero accolga la variante a cui ho accennato, porta un aumento di spesa di 300,000 lire. Quindi totale un mezzo milione circa. Io credo che questa modestissima domanda non sia tale da turbare menomamente la economia di una legge la quale aggrava la finanza dello Stato d'una spesa di 1200 milioni, se pur basteranno.

Molte altre considerazioni potrei ancora svolgere, ma non voglio abusare della benevola pazienza della Camera: quindi conchiudo.

Signori, la mia conclusione è semplicissima: domando un atto di giustizia; il Parlamento subalpino dava un solenne affidamento per la costruzione della desiderata ferrovia di cui vi ho intrattennuti.

Io spero, io confido, io credo che la Camera italiana vorrà soddisfare alla promessa a noi fatta sino dal 1855, coronando in tal guisa le più vive e legittime aspirazioni delle provincie di Torino e di Cuneo.

BORELLI G. B. Chiedo di parlare. (*Rumori*)

PRESIDENTE. Su che cosa?

BORELLI G. B. Sul medesimo.

PRESIDENTE. Abbia pazienza. Bisogna prima udire le dichiarazioni del Governo e della Commissione; indi, prima di dar facoltà di parlare ad altri, io debbo interrogare la Camera se voglia che la discussione continui sopra questo argomento.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Io debbo fare una osservazione alla Camera. L'onorevole Sella, dopo avere dichiarato, al principio del suo discorso, che sarebbe stato assai breve, ha finito per fare una requisitoria discretamente lunga contro il Governo. Io debbo rispondergli per necessità di difesa; e non posso promettere di essere breve, perchè mancherei alla mia parola. Per conseguenza, essendo l'ora tarda, ed essendo io chiamato nell'altro ramo del Parlamento, pregherei di rimandare ad altra seduta

questa discussione affinchè il Governo possa rispondere.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Li prego di fare silenzio.

Il presidente del Consiglio chiede piaccia alla Camera di rimandare ad altro giorno il seguito di questa discussione dovendo egli per ragioni di servizio allontanarsi.

SELLA. Io prendo a parlare in favore del ministro, dal momento che vuole 24 ore per rispondere alle mie poche osservazioni... (*Si ride*)

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Non vorrei nemmeno un minuto, onorevole Sella, ma devo trovarmi in Senato.

Voci. A lunedì! a lunedì!

Altre voci. Ai voti!

PRESIDENTE. Dunque, siccome mi pare che vi siano opposizioni, porrò ai voti la proposta fatta dal presidente del Consiglio di rimandare questa discussione. (*Rumori*)

LANZA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. L'onorevole Lanza ha facoltà di parlare.

LANZA. Io volevo unicamente dire che quando il ministro dichiara che non può più assistere alla seduta perchè è impegnato nell'altro ramo del Parlamento, non è il caso di mettere ai voti la proposta di differimento. Il ministro è nel perfetto suo diritto. Osservo questo unicamente per mantenere illesi i diritti di tutti i poteri. Quando il ministro dichiara... (*Rumori*)

PRESIDENTE. Li prego di far silenzio.

Voci. Ai voti!

Altre voci. A lunedì!

LANZA... che deve andare in Senato, non si può far a meno di accettare il rinvio.

ANNUNZIO DI UNA DOMANDA D'INTERROGAZIONE DEL DEPUTATO MERZARIO AL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.

PRESIDENTE. Do lettura di una domanda d'interrogazione rivolta al presidente del Consiglio:

« Il sottoscritto desidera interrogare l'onorevole presidente del Consiglio per sapere quando sarà pubblicata la recente convenzione sottoscritta in Berna per la costruzione della ferrovia del Monte Ceneri. »

Merzario.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. La risposta è fatta in due parole, e non fa bisogno di rimandarla ad altro giorno. La convenzione è stata portata ieri. Appena sarà esaminata, e sarà fatto il decreto reale per la

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 GIUGNO 1879

sua approvazione, sarà pubblicata. È questione di giorni.

PRESIDENTE. È presente l'onorevole Merzario?

MERZARIO. Sì, e ringrazio il ministro della risposta.

PRESIDENTE. Dunque è soddisfatto.

Dichiaro chiusa la votazione. Si procederà all'enumerazione dei voti.

Proclamo il risultato della votazione sul disegno di legge per riordinamento degli istituti di emissione.

Presenti e votanti	239
Maggioranza	120
Voti favorevoli	207
Voti contrari	32

(La Camera approva.)

Lunedì alle 10 seduta pubblica.

Ordine del giorno: Elezione del collegio di Albenga.

PANATTONI. Chiedo di parlare sull'ordine del giorno da stabilirsi.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno è già stabilito per una deliberazione presa ieri dalla Camera, che sia posta, cioè, in discussione l'elezione contestata del collegio di Albenga.

PANATTONI. Io mi permetterei di proporre alla Camera che la discussione sull'elezione di Albenga fosse rimandata a martedì, perchè lunedì si possano esaurire gli emendamenti proposti alla terza categoria.

PRESIDENTE. Favoriscano di riprendere i loro posti, dobbiamo fare una votazione.

L'onorevole Panattoni propone...

SANGUINETTI ADOLFO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Sopra questa proposta, onorevole Sanguinetti?

SANGUINETTI ADOLFO. Unicamente per chiedere che invece di martedì la discussione sull'elezione di Albenga sia stabilita per mercoledì. (*Interruzioni*)

PRESIDENTE. L'onorevole Panattoni propone che la discussione sull'elezione di Albenga già stabilita dalla Camera per lunedì, sia rimandata invece a martedì. L'onorevole Sanguinetti Adolfo fa un'altra proposta, ed è che invece di lunedì o martedì la discussione sull'elezione di Albenga sia messa all'ordine del giorno di mercoledì. La proposta dell'onorevole Sanguinetti essendo la più lontana dall'ordine del giorno, la pongo ai voti per la prima.

Quelli che credono che la discussione sull'elezione di Albenga sia posta all'ordine del giorno di mercoledì, sono pregati di alzarsi.

La Camera delibera di rimandare a mercoledì la discussione dell'elezione contestata di Albenga.

Lunedì alle ore 10 seduta pubblica.

La seduta è levata alle 2 3/4.

Ordine del giorno per la tornata di lunedì:

Seguito della discussione del progetto di legge per la costruzione di nuove linee ferroviarie.

Prof. AVV. LUIGI RAVANI
Reggente l'ufficio di revisione.