

Presentazione di una relazione.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Valli Eugenio a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

VALLI EUGENIO. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Agevolezze alle industrie che adoperano il sale e lo spirito.

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Si riprende la discussione del disegno di legge relativo alle opere pubbliche.

PRESIDENTE. L'onorevole Turbiglio propone il seguente articolo aggiuntivo: « La ferrovia Cento-San Pietro in Casale, iscritta fra le ferrovie complementari nella legge 29 luglio 1879, è abbandonata e sostituita dalla Cento-Ferrara ».

L'onorevole Turbiglio ha facoltà di parlare, per svolgere il suo articolo aggiuntivo.

TURBIGLIO. L'onorevole ministro dei lavori pubblici, nel rispondere ieri l'altro ai vari oratori che interloquirono nella discussione generale, ebbe a profferire questa frase che io ho raccolta stenograficamente: « si potrà provvedere a tutte queste linee, salvo per quanto riguarda la Cento-Ferrara per la quale forse occorrerà un provvedimento legislativo ». Orbene, io questo provvedimento legislativo l'offro col mio articolo aggiuntivo; anzi esso sarà più che altro un articolo interpretativo della legge del 1902, la quale provvede a diciassette linee sopra diciotto che erano iscritte nella legge del 1879 ed in quella del 1888, ma ne lasciò in disparte una, e precisamente la Cento-San Pietro in Casale.

La ragione per cui questa linea fu pretermessa apparisce chiaramente dalla relazione della Commissione reale, che, per bocca dell'onorevole Giusso, si espresse nel 1901 con queste parole: « Questa piccola linea, destinata ad allacciare il comune di Cento con San Pietro in Casale, stazione situata a metà del percorso fra Bologna e Ferrara, aveva lo scopo evidente di mettere in comunicazione Cento con Bologna e Ferrara. Ora la tramvia in esercizio Bologna-Pieve di Cento e la ferrovia già concessa Cento-San Giovanni (frazione della Bologna-San Felice) mettono in comunicazione Cento con Bologna con risultati assai migliori di quelli che potrebbero ottenersi col tronco Cento-San Pietro in Casale. D'altra parte, è in corso d'istruttoria una domanda di concessione per una linea da Cento a Ferrara molto più breve della Cento-San Pie-

tro in Casale. Perciò la Commissione, considerando che gli enti e le popolazioni interessate non reclamano più la costruzione della linea in parola, crede di non dover fare proposte per la sua attuazione ».

Il progetto del ministro Balenzano, che dette poi luogo alla legge del 1902, concluse così: « La Commissione reale per una linea, e cioè per la Cento-San Pietro in Casale, non fa proposte di costruzione, ritenendola non più necessaria nè reclamata dopo la concessione già avvenuta della Cento-San Giovanni ed in vista di un'altra domanda di concessione in corso d'istruttoria per la Cento-Ferrara ».

Eguale dichiarazione fece il relatore della Commissione parlamentare. La legge del 1902 tenne conto di ciò; e provvide a tutte le linee, salvo che alla Cento-San Pietro in Casale, essendovi già la domanda di concessione relativa alla Cento-Ferrara.

Infatti, fino al 1899 la provincia di Ferrara ed i comuni interessati, con gravi sacrifici deliberarono di fare la domanda di concessione. Due anni furono necessari da allora per sapere a chi appartenesse l'argine abbandonato su cui doveva correre la ferrovia; due altri anni ci vollero per dirimere la questione di sapere (*risum teneatis!*) se il Reno sarebbe stato in avvenire immesso nel Po. Ma finalmente tutte queste difficoltà sparirono; il progetto tecnico fu accettato; il sussidio governativo fu concesso in lire 3,500 al chilometro per circa una ventina di chilometri. Il ministro del tesoro, così feroce in certe occasioni, pose il nulla osta alla concessione; pareva dunque che tutto fosse deciso, quando intervenne il Consiglio di Stato il quale, approvando il progetto ed il sussidio, disse però che bisognava ufficialmente cancellare la linea Cento-San Pietro in Casale, perchè lo Stato non si trovasse esposto a costruire due linee, invece di una.

Il Consiglio di Stato, a mio modo di vedere, emise un parere troppo sottile. Il ministro Giusso da prima, ed il ministro Balenzano di poi, convennero che l'iscrizione delle linee non costituiva un diritto per coloro che l'avevano ottenuta, e dissero che il Governo non era obbligato a costruire linee ogni volta che esse non risultassero necessarie e non fossero reclamate.

Ma nessuno reclamava la linea Cento-San Pietro, perchè tutti la ritenevano inutile e non necessaria — tanto i deputati di Bologna, quanto quelli di Ferrara, — al punto che nella legge del 1902 non si fa nemmeno più cenno di questa linea; era una linea di cui non si sarebbe parlato mai più. Ma io mi rivolgo all'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale,