Quadro Curve e Rettilinee

Progressiva (chil.)	Curve				Rettilineo	Direzione delle Curve
	Raggio	Angolo	Tangente	Sviluppo		
0,00000						
	300,00	136°23'	120,00	228,36		destra
0,22836						
					132,00	
0,36036						
	350,00	145°15'	109,51	212,24		sinistra
0,57260						
					330,80	
0,90340						
	800,00	162°40'	121,92	241,92		sinistra
1,14532						
					637,50	
1,78282						
	500,00	142°00'	172,15	331,60		sinistra
2,11442						
					944,34	
3,05876						
	500,00	154°10'	114,66	225,43		destra
3,28419						
					8.466,81	
11,75100						
	800,00	156°30'	166,40	328,92		sinistra
12,07992						
					456,58	
12,53650						
	300,00	106°40'	223,34	383,97		destra
12,92047						
					256,00	
13,17647						
	800,00	163°40'	114,00	228,05		sinistra
13,40452						
					261,50	
13,66602						
	300,00	146°30'	90,30	175,40		destra
13,84142						
					108,00	
13,94942						
	400,00	152°00'	99,72	195,47		sinistra
14,14489						
					196,00	
14,34089						
	600,00	139°00'	224,32	429,34		sinistra
14,77023						
					133,00	
14,90323						
	600,00	169°10'	56,89	113,44		destra
15,01667						
					464,00	
15,48067						
	600,00	145°30'	186,30	381,28		sinistra
15,84195						
					366,00	
16,20795						
	400,00	145°45'	123,24	239,11		destra
16,44706						
					105,00	
16,55206						
	400,00	146°30'	120,38	233,87		sinistra
16,78593						
					238,00	
17,02393						
	800,00	169°00'	77,03	153,58		sinistra
17,17751						
					292,00	
17,46951						
	375,00	149°00'	103,98	202,87		destra
17,67238						
					104,00	
17,77638						
	400,00	157°40'	78,96	155,84		sinistra
17,93222						
					174,00	
18,10622						
	800,00	182°30'	123,12	244,32		destra
18,35054						
					296,00	
18,64654						

Progressiva (chil.)	Curve				Rettilineo	Direzione delle Curve
	Raggio	Angolo	Tangente	Sviluppo		
18,83503	1.200,00	171°00'	94,44	188,49		sinistra
19,10703					272,00	
19,28383	400,00	154°40'	89,89	176,80		destra
19,39183					108,00	
19,72687	800,00	156°00'	170,00	335,04		sinistra
20,26187					535,00	
20,59691	600,00	148°00'	172,02	335,04		destra
20,86891					272,00	
21,19171	1.000,00	161°30'	162,86	322,80		sinistra
21,61571					424,00	
21,81933	1.000,00	168°20'	102,16	203,62		destra
22,16133					352,00	

Preventivo del costo di costruzione

Preventivo sommario del costo di costruzione del tronco di ferrovia a doppio binario Varese-Brinzio-Luino della lunghezza complessiva di metri 22.161,33

Movimenti di materia

Riporto per argini	mc 105.278 a L. 1,50	L. 157.917	
Sterri da porre in argine o da rifiutarsi	mc 181.227 a L. 2,00	L. 362.454	
Taglio di roccia	mc 169.700 a L. 3,00	L. 509.100	
		L. 1.029.471	L. 1.029.471

Galleria in roccia metri lineari 8.595 a L. 900,
ritenuto la sezione di mq 45 e valutato l'escavo a L. 20 al metro cubo — L. 7.735.500

Opere d'arte

Manufatti n. 15 da 1 m a 3 m	a L. 3.500	L. 52.500	
Manufatti n. 6 da 5 m a 8 m	a L. 10.000	L. 60.000	
Manufatti n. 3 da 10 m a 12 m	a L. 15.000	L. 45.000	
Manufatti n. 2 da 29 m a 34 m	a L. 200.000	L. 400.000	
		L. 557.500	L. 557.500

Armamento

Chilometri 22,16133 (compreso rotaje, traverse e ghiaja) a L. 60.000 al chilometro — L. 1.329.680

Fabbricati

Stazione di Grantola, casa cantoniera e passaggio a livello — L. 275.000

Espropriazioni

Chilometri 13,566 a L. 13.000 al chilometro — L. 176.358

Studi di dettaglio, direzione e sorveglianza dei lavori — L. 275.000

L. 11.378.509

Costo chilometrico $\frac{11.378.509}{22,16133}$ = L. 513.000 circa

6) Gli interventi parlamentari del deputato varesino Giacomo Bizzozero

Sulla discussione del progetto di legge per costruzione di nuove linee di complemento della rete ferroviaria del Regno*

L'avvocato varesino Giacomo Bizzozero fu professionista rinomato e venne preposto a varie cariche locali. Eletto dai concittadini nella XIII e XIV legislatura, pronunciò le più strenue difese parlamentari (qui riportate) degli interessi ferroviari della città natale.

Membro di varie commissioni, pur non pervenendo a risultati concreti in materia di costruzione di nuove linee ferroviarie, ottenne nel 1881 (con la proposta di legge presentata con il collega Mario Martelli) l'abolizione dei tribunali di commercio, in conformità alle sue idee di liberale ostile alla pluralità dei fori.

Tornata del 23 maggio 1879

Presidente. Do lettura dell'ordine del giorno dell'onorevole Bizzozero:

"La Camera invita il Governo a presentare all'approvazione del Parlamento il progetto concreto per il collegamento della rete ferroviaria italiana colla linea internazionale del Gottardo e passa all'ordine del giorno".

L'onorevole Bizzozero ha facoltà di parlare.

Bizzozero. Signori, il mio compito è assai semplice, perché non vengo a discutere in merito alla linea da tenersi per congiungere Genova alla ferrovia del Gottardo; io vengo semplicemente a domandare che si forniscano i mezzi per tale discussione.

Il mio discorso dunque sarà assai breve e la brevità d'altronde mi è anche imposta da una necessità fisica.

La convenzione di Berna del 15 ottobre 1869 dava all'Italia l'obbligo di costruire sulla riva sinistra del Lago Maggiore una strada ferrata, che collegasse la ferrovia svizzera, sulla frontiera presso Pino, ad uno dei punti della rete italiana *sulla via diretta di Genova, sur la route directe de Gênes.*

* "Discorsi del Deputato Bizzozero pronunciati alla Camera dei Deputati nelle tornate delli 23 maggio e 21 giugno 1879", Tipografia Eredi Botta, Roma 1879.

La relazione del Governo con la quale si presentò all'approvazione del Parlamento quella convenzione diceva che "l'Italia era perfettamente libera di assegnare quel tracciato che, *dopo gli opportuni studi*, sarà riconosciuto il più conveniente nell'interesse specialmente di Genova".

Il trattato internazionale del 12 marzo 1878, pure stipulato a Berna, all'articolo 4, determina che "l'Italia provvederà a che il raccordamento tra le linee italiane e la Gottardiana Bellinzona-Pino, sia effettuato in modo da dare soddisfazione anche agli interessi della città di Milano". Trattasi dunque di costruire tra Genova e la linea Bellinzona-Pino una linea, la quale soddisfi gl'interessi di Genova, ed in pari tempo torni vantaggiosa agli interessi di Milano. Ora la tabella A del disegno di legge ministeriale scioglie implicitamente la questione; dà cioè per stabilito e provato, che la linea la quale soddisfa egualmente gli interessi di Milano e di Genova è quella passante per Novara.

"Quanto a Genova è questa (dice la Commissione) la linea più breve a seguirsi per congiungerla col Gottardo. Milano poi, mercé l'allacciamento a Sesto Calende per la via di Gallarate sarà, è sempre la Commissione che parla, *il grande deposito di ogni merce destinata alle nostre contrade, o dalle nostre terre avviata alle grandi piazze commerciali della Svizzera e della Germania*".

Ma quando pure tutto ciò fosse esatto, era in diritto il Ministero di stabilire la linea per il raccordo tra Genova ed il Gottardo? Io penso che questo diritto non gli spettasse, e che la determinazione della linea in discorso era ed è di competenza del potere legislativo. Questa considerazione basterebbe da sola a pienamente giustificare il mio ordine del giorno.

Del resto, quando io getto lo sguardo sopra una qualunque carta topografica o corografica del regno d'Italia, mi pare di scorgere che per la congiunzione tra Genova ed il Gottardo vi sia altra via più breve che non quella di Novara. Quest'altra via che essendo più breve, meglio soddisfa gli interessi di Genova, è quella che passa per Mortara-Gallarate-Valcuvia-Luino: mi par di scorgere come alla prescrizione del trattato del 1869, che la congiunzione della ferrovia svizzera colla rete italiana dovesse effettuarsi su un punto situato *sur la route directe de Gênes* ed a questa prescrizione si soddisfi meglio effettuando la congiunzione a Mortara anziché a Novara.

Quanto poi agli interessi di Milano è evidente che essi sono efficacemente garantiti dalla linea Mortara-Gallarate, perché data questa linea, la congiunzione fra Milano e la linea di raccordo col Gottardo si effettua a Gallarate: mentre se alla linea Mortara-Gallarate-Pino si sostituisce la linea Genova-Novara-Pino, potrebbe avvenire che il punto di congiunzione di Milano colla linea di raccordo del Gottardo fosse Sesto Calende; e così la congiunzione di Milano alla linea di raccordo si effettuerebbe diciotto chilometri al di là di Gallarate.

E mi pare che il tornaconto di Milano e provincia debba costituire un decisivo elemento nel giudizio intorno alla via da tenersi nel collegamento col Gottardo, poiché il trattato del 1878 prescrive che si soddisfi agl'interessi di Milano ed anche perché si tratta d'interessi importantissimi e degnissimi di tutela. Si dice che a questi interessi si provvederà con la linea del Ceneri; ma quella linea è ancora di là da venire; e poi vi saranno su questa linea tali pendenze che non si sa se essa potrà servire al traffico internazionale; a meno che, per evitare dette pendenze, si entri in una enorme spesa: ma chi la sosterrà?

Or bene: la linea Genova-Mortara-Gallarate-Valcuvia-Luino fu studiata? Abbiamo

noi termini autentici e certi di confronto fra questa linea e la linea Genova-Novara, così da potere con sicurezza decidere che la prima deve posporsi alla seconda e che la seconda è preferibile alla prima? Dove sono quegli studi che, a monte della relazione del Governo che accompagnava al Parlamento la convenzione del 1869, dovevano determinare la linea da tenersi per congiungere Genova colla Gottardiana? Questi studi mancano, e questo vuol dire che mancano assolutamente i criteri per preferire la linea Novara alla linea Mortara.

L'onorevole Baccarini in uno dei suoi sapienti discorsi diceva che gli uomini i quali siedono su quei banchi (*l'oratore addita i banchi dei ministri*) non devono mai portare in via assoluta la loro opinione in questioni essenzialmente tecniche. Ma nel caso concreto al numero 1 della tabella A si fa ben altro che portare un'opinione assoluta in cosa d'indole certamente tecnica. Si fa assai di più; si scioglie addirittura la questione in favore della linea Novara-Pino, senza consultare direttamente il Parlamento, e senza che consti che siano stati sentiti quei corpi che, come diceva l'onorevole Baccarini, coprono colla loro responsabilità il ministro nelle cose tecniche.

La relazione dell'onorevole Morana accenna invero ad un parere emesso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici nell'8 aprile 1876.

Ma quel parere, del resto necessariamente molto astratto, si riferisce tassativamente alla linea Novara-Pino, e non contempla punto la linea generale di congiunzione fra Genova e Pino; non confronta il tracciato Genova-Mortara-Pino col tracciato Genova-Novara-Pino; in altri termini non contempla affatto l'attuale questione. In questo stato di cose mi parrebbe oggi intempestivo il deliberare in merito alla linea di raccordo fra Genova ed il Gottardo. Mi pare necessario che siano presentati progetti concreti, progetti comparativi e di dettaglio affinché la Camera possa deliberare con piena cognizione di causa intorno alla scelta della linea medesima. Soltanto allora il Parlamento potrà decidere quale sia il tracciato che meglio soddisfi i vari interessi in conformità al trattato internazionale del 12 marzo 1878.

Ma v'ha di più. Dato per provato che il raccordo debba effettuarsi per Novara, e che questo raccordo soddisfi eminentemente gli interessi di Genova, resta ancora a determinare l'andamento da tenersi da Novara per raggiungere Pino. Quattro sono le linee che stanno di fronte: la linea Novara-Sesto Calende-Gemonio-Cuvio-Luino; la linea Novara-Sesto Calende-Gemonio-Laveno-Luino; la linea Novara-Sesto Calende-Ispra-Laveno-Luino e la linea Novara-Gallarate-Sant'Andrea-Cuvio-Luino.

Il progetto in discussione, nella parte dispositiva, indica i due punti estremi: Novara e Pino; ma tace della via da tenersi per congiungere questi punti estremi. Però nella relazione è chiaramente espressa la convinzione della Commissione che la linea da preferirsi è la linea lacuale, vale a dire la linea Novara-Sesto Calende-Ispra-Laveno-Luino. Ma qui occorrono diverse considerazioni.

Noi abbiamo testé approvato quel trattato di Berna nel quale si stabilisce che la linea da tenersi per il collegamento di Novara con Pino deve soddisfare agli interessi di Milano.

Ora si è già dimostrato che per soddisfare agli interessi di Milano bisogna passare da Gallarate e non già da Sesto Calende. La Commissione risponde con dire che il distacco della linea dalla riva del Lago Maggiore *ferisce gli interessi generali*. Ma qual è il criterio al quale si appoggia questa affermazione?

La Commissione non lo dice. Io bensì dirò che il volere oggi giudicare della preferibilità dell'uno o dell'altro degli accennati tracciati è affatto intempestivo,

perché di quei tracciati uno solo fu studiato in dettaglio: il tracciato Novara-Gallarate-Sant'Andrea-Cuvio-Luino. Quanto agli altri mancano assolutamente gli studi di dettaglio, vale a dire mancano i criteri per giudicare della preferibilità dell'uno o dell'altro, vuoi sotto l'aspetto tecnico, vuoi sotto l'aspetto economico, vuoi sotto l'aspetto internazionale. Quanto a certi studi di massima fatti un po' *ad usum Delphini* per incarico di questo o di quell'altro interessato, mi si permetterà di prestarvi mediocrissima fede e di serbare la parte maggiore della mia fiducia a studi di dettaglio fatti da persone competenti, incaricate dalle competenti autorità. Ma questi studi mancano, quindi non so comprendere come la Commissione abbia manifestato la sua preferenza per il tracciato lacuale, cioè pel tracciato Novara-Sesto Calende-Laveno-Luino. Pare che la Commissione sia stata determinata a dare la preferenza a questo tracciato dalla pretesa sua maggior brevità, senonché anche questa maggior brevità è asserita, ma non è provata.

Gli autori del progetto di tracciato interno pur ammettendo che la linea lacuale presenti qualche maggior brevità (che sarebbe di 876 metri, cosa affatto inconcludente) fanno scomparire intieramente questa minima differenza, tenendo calcolo di certi avvallamenti, di certe sinuosità, che in fregio al lago la linea ferroviaria dovrà seguire. Dal loro lato i difensori del progetto lacuale si impossessano di quegli 876 metri e li allungano, li moltiplicano, li stirano fino a farli diventare nientemeno che 7.761 metri con grande stupefazione dei profani, ai cui occhi si svolge questo scientifico e meraviglioso ingrandimento delle distanze.

Io non crederò che si possano far sparire quegli 876 metri di maggiore percorrenza del tracciato interno, ma ad una condizione: a condizione, cioè, che mi si permetta di non credere a quel tale miracoloso ingrandimento delle distanze di cui ho parlato.

Scetticismo su tutta la linea; e la Commissione farà bene se parteciperà a tale scetticismo fino a che studi autentici, studi di dettaglio, abbiano stabilito che veramente la linea lacuale è più breve della linea interna.

Ora poi si sta studiando un'altra linea: Novara-Sesto Calende-Gavirate-Sant'Andrea-Cuvio-Luino, la quale combinatamente con l'altra linea Milano-Rho-Varese-Sant'Andrea, che pure si sta studiando, concilierebbe, pare, gli interessi del Piemonte con quelli di Milano, e sarebbe la più breve via per il collegamento fra Novara ed il Gottardo. Come si può dunque recare in oggi un giudizio definitivo intorno alla linea di congiunzione fra Novara e Pino? Questo giudizio oggi è precoce, e probabilmente potrebbe riescire errato. E qui importa di fare un'altra considerazione.

Il progetto non determina nel dispositivo la linea di congiunzione fra Novara e Pino; è quindi monco ed incompleto.

Il Ministero intende forse di riservare a sé la scelta della linea predetta? La scelta dovrà essere abbandonata al beneplacito del potere esecutivo? Si tratta di interessi gravissimi; si tratta di mettere in armonia gli interessi nazionali con gli interessi internazionali; si tratta di una spesa che eccede i 20 milioni. A me pare che il Parlamento non possa e non debba eliminarsi in questa questione; a me pare che debba riservare a sé la decisione in un affare tanto importante sì nel rapporto finanziario, che nel rapporto economico.

E sembrami che anche la Commissione intenda che la scelta della linea debba formare soggetto delle deliberazioni parlamentari, poiché nella relazione è detto che la Giunta proporrebbe alla Camera di approvare la scelta della linea lacuale da Novara per Sesto Calende al confine svizzero presso Pino, per il preveduto ammontare di 20 milioni. Ma nella parte dispositiva del progetto non si parla né di

linea lacuale, né di altro tracciato. Bisogna che la lacuna sia colmata col presentare un progetto concreto, pel collegamento fra Novara e Pino, e se il Governo crede che la linea lacuale meriti la preferenza, dia le ragioni di questo suo avviso e la Camera delibererà in proposito. Ci si presenti uno studio comparativo fra i vari progetti e noi, potere legislativo, risolveremo la questione. L'onorevole Baccarini nell'importante discorso da lui tenuto negli scorsi giorni, in proposito al disegno di legge in discussione, diceva che quando la scelta tra due tracciati dipende tutta dalle condizioni topografiche, allora la scelta stessa compete al potere esecutivo; ma soggiungeva che quando sono in giuoco interessi industriali, interessi commerciali, interessi militari, la scelta è di competenza del potere legislativo. Nel concreto caso sono appunto in giuoco gravissimi interessi industriali e commerciali, imperocché, come poc'anzi abbiamo udito dall'onorevole Robecchi, i patrocinatori della linea gallaratese osservano, e giustamente, che questa linea tocca punti industriali e commerciali importantissimi, come Gallarate, Varano, Gavirate, Besozzo...

Presidente. Prego di fare silenzio.

Bizzozero... attraversa la Valcuvia, plaga ricchissima di prodotti industriali ed agricoli. Di là entrando nella valle della Mergorabbia trova schierati sulla sponda di questo fiume altri importantissimi opifizi industriali: e tutte queste industrie riceveranno un grandissimo sviluppo se quella zona sarà percorsa dalla vaporiera.

Invece nella linea lacuale non troviamo che un solo punto industrialmente importante: Laveno, e da Laveno procedendo verso Luino cosa troviamo noi su una tratta di ben 15 chilometri? Troviamo un solo villaggio, Porto Valtravaglia: una lunga catena di roccie granitiche piombanti a picco nel lago. Nessuna industria, nemmeno industria agricola, una costiera nuda, disabitata, arida, che fa strano contrasto con l'opposta riva sarda ricca di vegetazione, splendida per villeggiature, ornata di graziosi villaggi. Dunque la ferrovia per Laveno-Luino non ha alcuna importanza locale, mentre è importantissima la linea più interna.

Inoltre a favore della linea Gallarate-Luino si allega un altro grande titolo di preferenza; quello di essere la più acconcia a soddisfare i grandi interessi economici di Milano, dell'Italia centrale e dell'Italia inferiore. Bisogna poi aver riguardo oltre all'importanza diremo *obbiettiva* della linea, alla sua importanza *subbiettiva*; voglio dire che la linea che si stacca dal Lago Maggiore, attraversando una zona ricca d'industrie agricole e manifatturiere, porgerà all'esercente larghi prodotti; mentre la linea lacuale tanto per le condizioni economiche della zona da lei attraversata, come per la concorrenza della navigazione a vapore sul Lago Maggiore sarà certamente passiva. E questa sarebbe una ragione sufficiente perché non si dovesse tener conto degli ipotetici 876 metri di maggiore percorrenza della linea interna a fronte della lacuale.

Dunque, dal momento che la questione del tracciato pel raccordo fra Novara e Pino è questione d'interessi industriali e commerciali, il mio ordine del giorno ha un valido patrocinatore nello stesso proponente del progetto che oggi discutiamo, ed io spero che la Camera vorrà fargli buon viso.

E bisogna anche notare che l'importanza economica di una ferrovia sta in immediata correlazione con la finanza dello Stato; inquantoché dallo sviluppo che le industrie ricevono dalla ferrovia, vengono aumentate le entrate della pubblica finanza. Questo riflesso basta da solo a persuadere, che in questa questione deve essere giudice ed arbitro il Parlamento. Ma è poi vero che la questione del raccordo fra Novara e Pino sia questione di semplice *tracciato*? Quando considero che Novara dista da Pino 85 chilometri, io mi trovo indotto a credere che non è punto

questione di *tracciato*, ma è questione di *andamento*. E se così è, io ho assenzienti al mio avviso tutti gli oratori che in questa grande discussione hanno parlato della competenza legislativa e della competenza del potere esecutivo in proposito alla scelta dei tracciati e degli andamenti delle linee ferroviarie, ed ho assenziente lo stesso onorevole ministro, il quale nel suo discorso disse che quando trattasi di *andamento*, la scelta è di competenza del potere legislativo; quando trattasi invece di *tracciato*, la competenza è del potere esecutivo.

Siccome però mi pare che giovi fin d'ora stabilire in massima che la spesa pel raccordo fra Genova e Pino debba stare a tutto carico dello Stato, così io propongo che nella tabella A si sostituiscano alle parole "Novara al confine svizzero presso Pino", le seguenti: "Genova al confine svizzero presso Pino".

Con questa generica disposizione nulla si vulnera, nulla si pregiudica, nulla si preoccupa. Si prende una determinazione d'ordine finanziario: quanto poi alla questione tecnica; quanto, cioè, alla scelta della via di congiunzione di Genova con Pino si provvederà in seguito dietro la presentazione di quel concreto progetto che io propongo sia dalla Camera richiesto al Ministero.

Signori! Il mio ordine del giorno ha per iscopo di affidare alla vostra sapiente tutela gravissimi interessi; e la Camera approvandolo mostrerà non tanto che essa vuole rispettate le sue prerogative, quanto che essa vuole a sé interamente riserbata la responsabilità che le incombe; vuole a sé interamente riserbato l'adempimento degli alti e gravi suoi doveri *(Benissimo!)*.

Tornata del 21 giugno 1879

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

"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 benefizi dell'articolo 10 del nuovo progetto. Ebbene, lo dirò francamente, quando lo Stato si dispone a spendere 1.200 milioni in costruzioni ferroviarie, e profonde benefizi a ferrovie di secondaria importanza, è doloroso e duro il vedere una linea importante come questa esclusa da tali benefizi *(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, dall'aumento artificiale proveniente dalle imposte novelle, dall'estinzione graduale dei debiti redimibili, dall'aumento del prezzo dei tabacchi e via 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. 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 felicita seco medesimo; chi non ha ottenuto si affanna per conseguire il sospirato beneficio.

Ma ottenere l'inscrizione 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 gravissime angustie finanziarie, sì da rendere loro impossibili nuovi sacrifizi, 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 sé 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 sacrifizi 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, passeggieri, 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 dall'applicazione del sistema economico, perocché 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 rimuneratrici, mentre relativamente scarsi sono i benefizi 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 all'iniziativa degli interessati. Questo è il miglior metodo per conformare l'intervento dello Stato alle norme della giustizia distributiva e per rendere possibile un largo