

presso il ministro, prima ch'egli sancisca il piano definitivo dell'opera.

Io veramente credo che, volendo egli agevolare l'attuazione dell'idea che egli ritiene la più consentanea agl'interessi del paese, avrebbe meglio fatto a pigliar questa via.

Ad ogni modo, poichè la questione è stata sollevata, io mi limito semplicemente ad osservare che il tracciato da Termoli a Foggia sarà ulteriormente determinato, e se non potrà passar per Lucera, la ragione assai probabilmente, almeno a mio avviso, starà nell'essere Lucera in tale condizione di *altimetria* che renderebbe sconveniente il comprenderla direttamente nella linea.

Faccio osservare che la distanza da Lucera al tracciato, almeno qual è nella mia mente, non sarà ad ogni modo considerevole.

La ragione poi che fu detta dall'onorevole preopinante, il quale guardava a quel futuro che io desidero prossimo, di una linea che da Benevento, o almeno dalla regione di Benevento venga a Foggia, non potrebbe che difficilmente valere, imperocchè, se si dovesse passare proprio per Lucera, converrebbe stare sulle alture, che invece la strada di Termoli probabilmente lambirà.

Ma, ripeto, io non mi fermo a dire di ciò, perchè riconosco che, se questa legge ne conducesse a lunghe discussioni di questa natura, il ministro dei lavori pubblici non potrebbe accettarle, come egli non troverebbe ingegneri che lo potessero utilmente servire, se imponesse a loro norme così ristrette, come quelle che dipenderebbero da una legge in cui vi sarebbe prefinito per filo e per segno il tracciato quasi da chilometro a chilometro.

DE PEPPÒ. Debbo rispondere all'onorevole Susani che, niuna difficoltà artistica impedisce di portar la strada per Lucera, sia quella dell'Adriatico, sia la traversa da Benevento. Io non sono tecnico, ma ne ho le assicurazioni da uomini speciali, che hanno studiato il terreno. La domanda da me spiegata non è di un comune, ma di moltissimi, giusta le petizioni avanzate. Non pertanto debbo convenire che la Camera, senza studi pratici della topografia, non potrebbe pronunciarsi, nè il mio labbro sa chiedere ciò che la coscienza non sente; quindi io volevo e domando che la Camera raccomandandi al ministro dei lavori pubblici di far studiare, e che tenga presente Lucera nella doppia strada adriatica, e traversata da Benevento a Foggia.

PRESIDENTE. L'onorevole De Peppo non insiste perchè sia posto ai voti il suo emendamento, ma si limita a raccomandare al ministro dei lavori pubblici che negli studi del tracciato voglia far sì che s'abbia a tenere anche conto, se è possibile, di Lucera.

DEPRETIS, ministro per i lavori pubblici. Non ho difficoltà di dichiarare che terrò conto della raccomandazione fatta dall'onorevole De Peppo; tuttavia non posso a meno di fare osservare che l'articolo del capitolo stabilisce che per le linee attualmente in corso di eseguitamento la società deve condurle a termine secondo

i progetti approvati; egli è perciò che conviene procedere cauti nel consentire a modificazioni, onde la società non possa mettere in campo ragioni o pretesti per ritardare i lavori.

Altro motivo per cui non posso consentire facilmente a modificazioni egli è che non conviene di toccare allo andamento generale di questa linea, che è destinata al grande transito commerciale, che soffrirebbe per ogni deviazione, poichè sarebbe un maggiore percorso. Tuttavia, non trattandosi che di studiare la questione e veder modo di fare quello che sarà possibile, non ho difficoltà d'impegnarmi.

PRESIDENTE. Non essendoci altra proposta sul n° 1, lo pongo ai voti.

RONGHI. Propongo un'aggiunta al capoverso 1° dell'articolo 1, colla quale sia fatta facoltà ai concessionari di costruire una diramazione da Foggia a Manfredonia.

Ne esporrò le ragioni brevissimamente.

La Commissione aveva aggiunto nel suo primo progetto il tronco di Foggia a Manfredonia, ma sopravvenuta la proposta Bastogi, che per ragioni prevalenti credeva dover accettare, non ha più voluto metterne a repentaglio la sorte coll'aggiungere un tronco, che non era compreso nella prima proposta fatta dal concessionario agli azionisti. D'altra parte ha creduto che, essendo, nel suo parere, questa diramazione di Manfredonia di più facile e meno costosa costruzione, sarebbe tornata in vantaggio al concessionario; e che questo vantaggio non si poteva più acconsentire, quando s'era concesso che il sussidio fosse riportato da sedici milioni a venti.

Pure, levando via questo tronco, la Commissione ne riconosceva l'importanza, e non faceva che rinviarne ad altra e speciale legge la sua costruzione, che si sarebbe potuta fare, essa credeva, a condizioni meno onerose per lo Stato.

Ora io non domando che quella diramazione sia aggiunta alla legge, dimando solo che sia lasciata al concessionario facoltà di costruirla; su quest'aggiunta mi è tanto più necessario d'insistere che il ministro pei lavori pubblici ha detto ieri l'altro alcune parole che non possono non essere intese con dolore da quelle popolazioni.

Egli ha detto che il porto di Manfredonia è di poca, anzi nessuna importanza.

Sarà porto di poca importanza dirimpetto all'ideale che si sarà fatto d'un porto il ministro pei lavori pubblici, ma è certamente un porto di qualche importanza rispetto agli altri della costa adriatica; giacchè è quello di dove, dopo Barletta e Bari, si fa maggior commercio d'esportazione, e, dopo Bari sola, maggior commercio d'importazione che in qualsiasi altro dell'Adriatico.

Di Manfredonia infatti s'esportano tutti i *grani duri delle Puglie* che sommeranno ad un milione e mezzo di quintali, e tutte le lane di Capitanata che sommano a un 10,000 quintali; e sono le lane e i grani i maggiori prodotti di quei paesi.