

in tal caso il Governo italiano a far valere presso il Governo francese la rinuncia della garanzia da questo dovuta per tutta quella parte che esso Governo francese intendesse pareggiata dal maggiore prodotto della rete italiana. »

(La Camera approva).

« Art. 14. Inoltre il Governo di S. M. accorda alla predetta società *Vittorio Emanuele* da riformarsi, come rimane stabilito all'articolo 17, la concessione della costruzione e dell'esercizio delle seguenti linee di strade ferrate :

« 1° Una linea da Taranto a Reggio nelle Calabrie, a partire dal punto di diramazione da quella di Bari a Taranto che verrà stabilito tra la società ed il Governo ;

« 2° Una diramazione che partendo dalla linea principale presso la foce del Crati arrivi a Cosenza ;

« 3° Una linea da Messina a Siracusa per Catania, ed una da Catania a Palermo con una diramazione sopra Girgenti ed una sopra Licata nella Sicilia. »

Su questo articolo si sono proposti due emendamenti: uno è del deputato Marsico, il quale propone che, incominciato il secondo alinea, si dica :

« Resta in facoltà del ministro dei lavori pubblici, dietro esatti studi comparativi, cambiare il tracciato dalla foce del Crati a quella del Corace presso Catanzaro, sia ritenendo il concetto attuale del Ministero, sia adottando il tracciato interno che da Cosenza porterebbe alla foce del Corace presso Catanzaro. »

Il deputato Marsico ha facoltà di svolgere il suo emendamento.

MARSICO. Ringrazio il signor ministro per avere stabilito, nella concessione delle ferrovie calabro-sicule, una linea dalla foce del Crati a Cosenza onde dare sfogo agli interessi della numerosa popolazione che sta nella valle del Crati. Prego poi la Camera a volermi essere cortese di prestare attenzione alle poche osservazioni per il tracciato delle Calabrie, perchè, a mio credere, hanno molta importanza.

Nel 1861 si faceva la legge che concedeva la costruzione delle ferrovie calabro-sicule alla società Adami, e tuttochè si fosse discussa nella Camera la questione del tracciato, per pura mancanza di studi non si definiva nettamente, ma vagamente si decretava una linea da Taranto a Reggio per la Basilicata e le Calabrie. Pure come si era parlato molto della facilità del tracciato Ionio, come si erano esagerate le difficoltà della linea Tirrena, e come non si era posto affatto mente a studiare la possibilità di una linea interna, così gli agenti della società e quelli del Governo, direi, quasi materialmente adottarono il concetto del tracciato Ionio.

Diffusa per le Calabrie la notizia che la ferrovia sarebbe stata tracciata per il litorale Ionio, ne meravigliarono tutti i Calabresi che conoscitori di quelle località vedevano la possibilità di un tracciato più giusto, più breve e conveniente.

Il Consiglio provinciale di Calabria Citra fu solle-

cito allora di nominare una Commissione formata dei migliori ingegneri del paese per fare uno studio preliminare comparativo che avesse potuto mostrare non solamente la possibilità, ma la necessità ed il dovere che avrebbe avuto il Governo di fare seri studi comparativi per scegliere poi, dopo maturo esame, quel tracciato che avrebbe creduto migliore, non nel meschino interesse della provincia o di quelle località, ma bensì nel vero interesse dello Stato, nell'interesse generale italiano.

E di vero, signori, se il far sparire le distanze è lo scopo principale delle ferrovie, se acquistano importanza secondo i centri di popolazione per i quali trascorrono, se bisogna seriamente guardare la spesa che costano, io trovo che la questione più importante è sempre quella di studiar bene tutti i tracciati possibili, onde scegliere poi quello che riunisce gli estremi che ho di sopra toccato. Per la qual cosa, persuasi di tal verità, io e la maggior parte dei deputati di Calabria Citra presentammo una *Memoria* contenente la relazione fatta dalla Commissione nominata dal Consiglio provinciale, invitando il ministro a far seri studi comparativi prima d'intraprendere la costruzione della linea.

Il precedente ministro non credette prendere in considerazione le nostre ripetute premure; ma, venuto al potere il Ministero attuale, fui sollecito a presentarmi al signor ministro, e reclamato questo atto di giustizia, ebbi la soddisfazione di avere dal signor ministro la dichiarazione che trovava giusta la proposta d'illuminarsi sulla maggiore o minore convenienza dei tracciati, e che perciò avrebbe ordinato farsi gli studi necessari.

Fedele alla sua parola, e studioso pel bene generale del paese, il signor ministro dei lavori pubblici ordinava che si facessero detti studi, che se avessero avuto esecuzione, avrebbero mostrato chiaramente la verità dello stato delle cose, e perciò la convenienza esclusiva del tracciato interno; ma sventuratamente l'ingegnere Colli che fu incaricato per fare detti studii, non entrando punto nelle viste di un interesse generale, non ebbe cura di rispondere alle giuste vedute del signor ministro; il signor Colli, mentre per lunga pezza dimorava in Rossano ed altre località del litorale Ionio, non so se meglio a diporto che a studiare la linea, rientrato in Reggio, ne partiva poi per istudiare a suo dire, la linea da Reggio alla foce del Crati per Catanzaro e Cosenza, e compiva tale laboriosa operazione in sei giorni, percorrendo in carrozza servita in posta lungo la strada nazionale 350 a 400 chilometri circa di strada.

Io non potrei, o signori, descrivervi meglio la leggezza con cui l'ingegnere Colli ha guardato cosa di tanta importanza, che dandovi lettura di una lettera scrittami in proposito da autorevole personaggio che trovai in Cosenza.

Prego il signor ministro a voler ascoltare la lettura di questa lettera :

« Ma anche fatta astrazione di ciò, ella può con fran-