

al di là del 2 o 2 e mezzo per mille. Vi sarà un solo lavoro d'arte, è quello del ponte sul Candelaro.

Quindi io credo che fatta la linea Napoli-Benevento-Foggia, il Governo non tarderà a far costruire le linee da Foggia a Manfredonia.

Passo al terzo emendamento di cui mi dava incarico anche il mio amico De Cesare. Diceva l'onorevole Depretis ieri, essere cotesta mia proposta un espediente, a suo modo di vedere, diretto a dare una specie di soddisfazione alle popolazioni della valle dell'Ofanto che sono private della ferrovia per Conza.

Mi permetta l'onorevole Depretis che io gli dica che non è la mia proposta un espediente di riparazione, ma è essenziale e davvero vitale per le popolazioni della valle dell'Ofanto; perchè questa strada ferrata cominciando cinque chilometri verso Santa Venere e salendo la valle del Rendino lungo la montagna di Melfi, verrebbe a percorrere alla sinistra dell'Ofanto tutta la parte più popolosa e più industriale della provincia di Bari, ed anche una parte della provincia di Basilicata. Andrebbe a Venosa, quindi a Gravina, Altamura ed a Gioia.

Da Candela sino a Gioia non vi sarebbero che 130 chilometri.

Dopo gli studi di massima che sono stati eseguiti, risulta che l'esecuzione di questa linea è molto facile sì perchè non sono necessarie opere d'arte, sì perchè le Murgie tra Venosa e Gravina possono a pendenze ordinarie essere superate.

Vi è di più che, compresa anche Foggia, havvi una popolazione di 206,000 abitanti che, divisi per 130 chilometri, danno 1661 abitanti per chilometro; quindi è a conghietturare che il prodotto di questa linea sarebbe certamente il doppio del prodotto che, a misura di popolazione, si prevede che possano dare le linee adriatiche.

Io ho distinto nell'emendamento relativo a coteste linee, che davvero chiamerei dell'Ofanto, due parti: l'una è quella da Candela a Melfi; l'altra è quella da Melfi a Gioia. Il tratto da Candela a Melfi è di 24 chilometri, di facile esecuzione, e per questo tratto propongo che il Governo dia un sussidio annuale di lire 100,000, sussidio che stimo sufficiente onde, con un aiuto da parte della provincia e del comune, Melfi possa essere unito a Candela e quindi a Foggia. Così il circondario melfese, il quale si trova in questo momento privato del beneficio delle ferrovie per la soppressione della linea Conza, verrebbe completamente soddisfatto.

D'altra parte propongo che sia incaricato il Ministero di far eseguire gli studi relativi ad una strada per venire da Melfi ad Altamura fino a Gioia.

Massime perchè avendo assicurato il ministro dei lavori pubblici che presenterà un disegno di legge per classificare le diverse ferrovie, sono certo che fra queste sarà certamente questa la quale importa grandemente alla valle dell'Ofanto e che mette in comunicazione fra di loro paesi la cui popolazione è non solo indubre, ma grandemente aumentata. Spero che la

Camera accetterà questo mio emendamento, e credo mio debito non trattenerla più a lungo su questo argomento.

**PISANELLI.** La linea da Taranto a Brindisi, secondo il disegno del progetto attuale, è indispensabile pel commercio tra Napoli e Brindisi; ha questa un'importanza grandissima, e la vedo raccomandata indistintamente da tutti gli oratori della Camera.

Ho quindi la quasi certezza che sia accettata dal Governo del re e dalla Commissione, perciò non credo di dovere spendere altre parole per raccomandarla alla Camera.

**SCHIAVONI.** Certo non potrei avere il pensiero di fare un discorso, perchè, se debbo giudicare da me medesimo, trovo che la Camera debb'essere ormai annoiata da quindici giorni di discussione. Non ho neppure voglia di fare un discorso, perchè non è mio intendimento di guadarmmi i miei elettori; io so purtroppo quali sono le loro intenzioni (*Ilarità*), ritengo fermamente che non mi rieleggeranno, ma credano che io non mi anderò mai a raccomandar loro.

Io ho presa la parola perchè sono intimamente convinto che non ci può essere domanda più giusta e ragionevole di quella che noi facciamo: della prolungazione cioè della linea Taranto-Brindisi.

Ricordo alla Camera che sino dal tempo che noi votammo qui la convenzione calabro-sicula, nell'articolo 21 o 22, se non vado errato, fu stabilito di dare al Governo facoltà di concedere il tronco Taranto-Brindisi ed il tronco Potenza-Contursi nello spazio di quattro anni a contare dalla data della legge. Quando noi davamo questa facoltà al Governo esisteva l'altro sistema di ferrovie Conza-Brindisi, di guisa che l'indirizzo della ferrovia Taranto-Brindisi era solamente in riguardo delle calabro-sicule.

Ma oggi che, se non ancora alla Camera, al Ministero ed alla maggioranza piacerà di abbandonare il sistema della linea di Conza, e invece appigliarsi al sistema della linea Contursi-Potenza, il tronco Taranto-Brindisi è divenuto indispensabilissimo se si vorrà compire il sistema, perchè, quando si sarà protratto da Napoli a Contursi, e da Contursi a Potenza, e da Potenza si sarà arrivati a Taranto, io domando se possiamo soffermarci quivi, e quando noi ci fermassimo a Taranto, non raggiungeremmo lo scopo proposto, che è di riunire Napoli a Brindisi per la via più breve.

Quindi non vi è dubbio di sorta che il compimento della via allora si sarà raggiunto quando si sarà ordinata la costruzione del tronco Taranto-Brindisi.

Io con moltissimo piacere ho letto nella elegante relazione dell'onorevole Correnti ch'egli stesso ne riconosce la necessità; solamente, la Commissione, dice di non vedere così imminente il bisogno di ordinare la costruzione.

Io certo non domando che s'incomincino i lavori da Taranto a Brindisi, ma vorrei almeno che si fosse sicuri di questo che, quando la linea da Potenza a Contursi sarà, pur troppo, avanzata nei suoi lavori, i