Governo, dove non volesse ammettere quell'articolo di legge, almeno dia una promessa che di quella tale facoltà, per la quale poteva ordinare la costruzione per l'articolo 22 della legge sulle Calabro-Sicule, se ne servirà per ordinare i lavori da Taranto a Brindisi.

Io ho niente altro da aggiungere per raccomandare il nostro emendamento prima al Ministero e poi alla Camera.

BRUNETTI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola all'onorevole Brunetti gli dirò che, di mano in mano che si vanno svolgendo gli emendamenti, il Ministero e la Commissione ne dicono il loro giudizio. Ora, in quest'ordine d'idee, si è data la parola per isvolgere i loro emendamenti agli onorevoli Nisco e Schiavoni. Se l'onorevole Brunetti intende parlare su questi emendamenti, ultimamente svolti, gli do la parola; ma se intende svolgere il suo emendamento, allora gli darò la parola a suo tempo.

BRUNETTI. Io intendo parlare su questi emendamenti testè svolti, precisamente perchè l'emendamento stato proposto dall'onorevole Nisco richiama un altro mio emendamento all'articolo 10, assolutamente identico nella sostanza, e che solo differisce un poco nella forma.

Quando l'onorevole Pisanelli proponeva un emendamento all'articolo 5, domandando, cioè, di aggiungere la linea da Taranto a Brindisi, senza specificare se quella linea dovess'essere *diretta* od *indiretta*, io proponeva un emendamento all'articolo 10, il quale dice:

« Art. 10. Il Governo, contemporaneamente alla promulgazione della presente legge, obbligherà, mediante decreto reale, a forma degli articoli 21 e 22 della convenzione approvata con legge del 25 agosto 1863, la società *Vittorio Emanuele* a costruire ed esercitare un tronco di ferrovia da Potenza a Contursi fino ad Eboli ed una linea diretta da Taranto a Brindisi. »

Come vede la Camera, io non emendava l'articolo del progetto di legge se non per questa piccola aggiunta della linea diretta da Taranto a Brindisi, onde lo scopo del mio emendamento e quello degli onorevoli Nisco e Pisanelli è lo stesso; noi non differiamo che su una semplice graduazione di mezzi.

Veramente mi pareva in certo modo vergognoso che mentre nel progetto di legge si portavano come definitive talune linee, per esempio, quella da Sanseverino ad Avellino, da Monza a Calolzio ed altre, mi pareva veramente vergognoso che fosse cacciata tra le linee eventuali una linea importantissima da Brindisi a Taranto, che è stata riconosciuta come parte di una linea nazionale.

Senonchè la Commissione diceva che per questa linea non si deve fare il letto del fiume prima che discendessero le acque; e, traducendo quest'immagine in buona prosa, si diceva che questa linea non dovesse concedersi se non dopo espletate tutte le precedenti linee.

Si conviene dunque che questa linea è una da Brindisi a Taranto, è una nello scopo e nel concetto, è una perchè unisce Brindisi a Napoli, che saranno due grandi concentratori, due grandi diffusori della vita commerciale d'Italia, è una perchè per Napoli si unisce a Roma, non ancora sventuratamente capitale d'Italia, una perchè si unisce a tutta la linea litorale ligure, la più grande arteria che si abbia nel regno.

Ora, essendovi quest'unità assoluta di linea, i cui termini estremi sono egualmente importantissimi, di cui non si può dire che l'uno sia da preferirsi all'altro per l'importanza commerciale; io non so come possa dirsi logico che per concedersi una parte di questa linea debba aspettarsi che sia espletata l'altra parte, come disse l'onorevole ministro dei lavori pubblici; per me è un linguaggio nuovo questo, allorchè si tratta d'un'intera linea nazionale, d'una linea tutta d'interesse nazionale. Per fermo io non ho veduto che per la linea, ad esempio, da Bari a Brindisi si fosse detto: aspettiamo che il tratto Ancona-Bari fosse espletato, nè che la linea da Ancona a Loreto fosse espletata per concedere il tratto rimanente da Loreto a Pescara.

Quando vi è unità di linea, quando ogni parte concorre a formare un tutto necessario nell'interesse nazionale, non vi debbono essere preferenze tra parte e parte.

Nell'articolo 1° noi abbiamo concesso alle Calabro-Sicule la linea da Eboli a Contursi, perchè si dice non aspettare che la linea giunga al Basento per concedere alla stessa Società la linea da Taranto a Brindisi?

Ma io potrei invertire l'argomento, e dire: aspettate che la linea da Brindisi a Taranto sia compiuta, e poi concederete l'altra da Eboli a Contursi, o l'altra da Potenza a Napoli. Accettato il principio, dovete applicarlo dovunque troverete identità di circostanze: questo mi pare logico.

Ma vi è di più. Guardiamo la posizione quale ci è fatta dall'emendamento Nisco, e quale è fatta dal mio.

Gli onorevoli Nisco e Pisanelli autorizzano il Governo a concedere queste linee.

Prima di tutto è necessaria questa autorizzazione? Abbiamo l'articolo 22 della convenzione per la quale il Governo ha facoltà di concedere alle Calabro-Sicule la linea Brindisi-Taranto.

Per l'articolo 22 della convenzione la società delle Calabro-Sicule si è obbligata a costrurre la linea: indi non resta al Governo se non di esercitare il suo diritto e tradurre quell'autorizzazione nel fatto.

Ora io domando: se vi è una società già di presente obbligata, la quale dovrebbe far questa linea al solo cenno del Governo, perchè affannarci a cercarne un'altra?

Aspettiamo pure che si tragga fino al Basento; aspettiamo pure che vengano le acque prima che si faccia il fiume; ma qui si tratta non di fare la linea, non di fare il fondo del fiume; qui si tratta di decretare la linea, od il fiume, qui si tratta di concederla, non di costrurla. Concessa una volta, allora verrà la questione puramente di esecuzione, e si potrà di concerto