NISCO. Scusi, signor presidente, io credo di dover fare un'osservazione intorno a ciò che ha detto il signor ministro. (*No! no!*)

PRESIDENTE. Intende veramente di parlare? (*Ilarità*) Io debbo far eseguire il regolamento. Ella ha già preso due volte la parola; ora la Camera dimostra di averne abbastanza; non posso quindi accordargliela.

NISCO. Credo che debba darmi la parola, quando intendo di dare una spiegazione sul mio emendamento.

PRESIDENTE. Se una parte del suo discorso non è stata bene intesa, parli.

NISCO. Una parola del mio discorso non è stata bene intesa, perchè io non ho detto tutto quello che doveva dire per sostenere la prima parte del mio emendamento. (*Rumori*)

PRESIDENTE. Per quanto sia l'amore che ella porta al suo emendamento, io non posso permettere che si violi così il regolamento. È impossibile. La questione è esaurita. Il regolamento sta sopra tutto.

Il deputato Brunetti ha facoltà di parlare per svolgere la sua proposta.

BRUNETTI. L'onorevole ministro dei lavori pubblici nella sua relazione al progetto di legge, diceva che il tronco di ferrovia da Lecce a Gallipoli è uno di quei tronchi supplementari che sono da collocare in prima linea. Pure a sostegno del mio emendamento importano molto più le parole della nostra Commissione, la quale poneva il tronco di ferrovia per Gallipoli fra i *bisogni vivi e presenti del paese*. E per fermo è un bisogno presente e vivissimo del paese un tronco di ferrovia, che raggiunga un paese come Gallipoli, che è uno dei più grandi emporii olearii che si abbia l'Italia, un porto ove ogni anno, e specialmente in questa stagione, affluiscono navigli di Francia, d'Inghilterra, di Russia....

(*Rumori di conversazioni.*)

Se non si fa un po' di silenzio....

PRESIDENTE. Prego i signori deputati di far silenzio.

BRUNETTI... ad attingere tanta quantità di olii da spalmare le ruote ed i cilindri di migliaia di macchine che sono nell'Europa centrale ed occidentale.

Ma non è, o signori, soltanto il deposito materiale dell'olio in quella piazza che renda d'interesse nazionale il tronco ferroviario per Gallipoli. Quel deposito materiale dà luogo ad una serie immensa di vendite, di contrattazioni, e di altre operazioni commerciali, per le quali si annoda una serie lunghissima d'interessi.

Nelle Borse e specialmente in quella di Napoli le operazioni di vendite, di credito, di anticipazioni su quella derrata prendono per *base* e *misura* il caricatoio di Gallipoli. Ora quanti negozianti e banchieri oggi separati da Gallipoli per mille miglia di mare, vigilerebbero da vicino i loro interessi, se un tronco di ferrovia potesse condurveli?

Oltre a ciò Gallipoli sta a breve distanza di contro alle Calabrie, le quali, sviluppandosi le industrie e il commercio fra quelle popolazioni laboriose, naturalmente cresceranno i rapporti e gl'interessi con quella piazza mercè i traffichi cresciuti in sì breve spazio dello Jonio.

E non direi cosa da utopista, affermando eziandio che, tagliato l'Istmo di Suez, la corrente commerciale che scenderà dalle Indie e dalle coste del Mediterraneo non sempre potendo piegare per la volta di Brindisi, dovrà soffermarsi a Otranto, o scendendo nel Golfo Jonio toccare Gallipoli e Taranto, nuova sorgente di commerci, nuova fonte d'interessi e di negoziazioni.

Queste ragioni mi sembrano sufficienti a dimostrare la necessità nell'interesse nazionale di avere un tronco per Gallipoli.

E poi se nel progetto si ammettono tronchi per Avellino, e per Solmona, come negare una ferrovia a Gallipoli, che presenta tanto interesse nazionale?

Io dico inoltre un altro fatto (è bene che la Camera lo sappia) che si deve questo tronco di ferrovia almeno a titolo di giustizia e di equità.

Vi era un dazio di esportazione sotto il Governo Borbonico, e che diminuitosi, esiste tuttora.

Sapete voi qual reddito desse allo Stato? Un milione e 170 mila lire all'anno; sicchè in un mezzo secolo lo Stato ha introitato oltre i sessanta milioni; e dal 1860 al 1864, il che mi costa da statistiche elaborate nella deputazione provinciale, lo Stato ha ottenuto da quel cespite solo oltre a quattro milioni.

Ora domando se con questo solo introito del porto di Gallipoli, la provincia non abbia pagato due volte il tratto di ferrovia che vi richiedo.

Ora entro nella parte speciale della mia proposta perchè io ho proposto la linea da Lecce a Gallipoli la quale naturalmente passando per Monteroni, tra Lequile e San Pietro, avrebbe stazioni in Copertino e Nardò, e ripiegando a San Nicola toccherebbe Gallipoli.

Questo è il concetto netto della mia proposta, io non voglio presentare degli equivoci.

Ora per dimostrarvi la regolarità e la convenienza di questa linea che propongo basta solamente gettare lo sguardo sulla carta geografica.

Quella provincia, signori, voi lo sapete meglio di me, è nella sua forma somigliantissima all'Italia; e non sono io il primo che lo dica; lo disse anche il grande storico Cesare Cantù, che siede fra noi. Come l'Italia è divisa in una parte assolutamente continentale ed in una parte peninsulare, ciò chiaro emerge dalla posizione materiale.

Lecce capoluogo della provincia stessa è precisamente centro geografico della parte peninsulare.

Lecce è poi distente da Brindisi, da Otranto e da Gallipoli da 20 a 22 miglia, salvo la differenza di qualche miglio in più o in meno.

Onde le linee da Lecce per Brindisi ed Otranto, già decretate, e l'altra che io propongo da Lecce a Gallipoli, dividono la provincia in tre zone eguali e concentriche; talchè queste intersecate dalla grande traversa da Brindisi a Taranto, della quale non può dubitarsi, costituiscono siffatta rete di ferrovie, che la vita sparsa