

lavori pubblici fu quegli che presentò alla Camera il progetto di legge che proponeva la costruzione di essa; e fu la Commissione della Camera che, con esempio nuovo, mutò la linea del Tirreno in quella del Ionio, ed allora fu sacrificata ed abbandonata la lunga zona del versante Tirreno che parte da Salerno e finisce a Reggio e che è indubbiamente la parte la più ricca e per popolazione e per prodotti di fronte al versante ionico.

Io non mi farò qui a mettere in confronto il versante Tirreno con quello del Ionio; mi basta soltanto osservare che la linea del Ionio è poco produttiva, per non dirla improduttiva del tutto, ed al contrario, se richiamate alla vostra mente la pubblicazione ufficiale fatta del nostro movimento commerciale marittimo, voi troverete che tutti i prodotti e le merci importate o esportate lungo il litorale del Tirreno sono il doppio di quelli che lo sono sulla linea del Ionio, e badi ancora la Camera che la linea del Ionio in lunghezza è il doppio e più di quella del Tirreno.

Ma ciò non basta. Mi duole che l'onorevole Sella non sia presente: io vorrei manifestargli la mia dolorosa sorpresa perchè egli in Senato giorni dietro, in occasione della discussione su di una petizione che riguardava questa linea, non abbia tenuto presente quanto fu dalla Camera accettato nel 1870, ed abbia asserito in quell'altro ramo del Parlamento che ormai in quella parte del Mezzogiorno vi erano due linee, e che con la Eboli-Reggio se ne chiedeva una terza! Anzitutto io dirò che non c'è nessuna linea fatta, dapoichè è noto che la linea del Ionio si ferma ancora a Cariati per ripigliare poi verso l'estrema Calabria dalla Roccella a Reggio, e quella del Basento tutti sanno che è ancora *in fieri*, e quando saremo a discutere delle calabro-sicule, mi farò a dimostrare alla Camera come i lavori che tanto si dicono progrediti non sono che pochissimi.

Di più, ancorchè fosse vero che queste due linee fossero fatte, come è verissimo che ora non lo sono, e che mi auguro lo saranno un giorno, non dovrebbe recar meraviglia la domanda della linea in parola. In fatti, come si può rilevare dalla carta topografica, la linea dell'Ionio è distantissima da quella del Tirreno per quanto sono fra loro distanti i due litorali, e l'una non ha che fare coll'altra.

Di più, come mi fa osservare l'onorevole mio amico Nicotera, gl'interessi delle due linee sono diversi. La linea del Tirreno è importante pel commercio della Sicilia e dell'Oriente, e non ho bisogno di dimostrarlo alla Camera. Basta gettare uno sguardo sulla carta geografica per avvedersi che la Sicilia deve essere unita a Napoli, alla capitale ed alla media ed Alta Italia per mezzo della linea del Tirreno, e che questa linea, sul cui tracciato non è ora il caso di discutere, è quella che è destinata al commercio dell'Oriente.

Si dice poi dall'onorevole Sella che v'è una terza linea, quella cioè del Basento. La linea del Basento

non si può nè si deve chiamare terza linea, poichè non tocca affatto le Calabrie, ma serve a congiungere la linea del Tirreno con quella dell'Ionio. Non è che una linea di congiungimento, poichè parte da Salerno e va a Taranto.

Fatte queste osservazioni, non intendo più oltre stancare l'attenzione della Camera; dico solo che questa linea è necessaria, è urgente, e che non è una linea nuova. Fu già proposta dal Ministero alla Camera, e poi si preferì, come vi ho detto, quella dell'Ionio per ragioni che è ora inutile ripetere; ma, anche preferendosi quella, giova ricordarlo, nella discussione che se ne fece alla Camera, questa accettò quella preferenza, perchè tanto la Commissione proponente che l'onorevole ministro Peruzzi dissero che la linea dell'Ionio non escludeva quella del Tirreno, che era ugualmente urgente e necessaria, e che presto o tardi si sarebbe ugualmente fatta; e così quelle popolazioni rimasero in questo affidamento sanzionato esplicitamente dall'ordine del giorno del 1870.

Ciò posto, io confido che quest'ordine del giorno non sia una lettera morta per l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

**PRESIDENTE.** Onorevole Nicotera, ella non intende parlare su questo?

**NICOTERA.** Nossignore.

**BONGHI.** Ho chiesto di parlare.

**PRESIDENTE.** Mi permetta, onorevole Bonghi, ci sono altri che hanno chiesto di parlare per cose speciali: c'è l'onorevole Viarana, l'onorevole Spantigati e l'onorevole Lovito. Io le riservo la parola, ed ella potrà entrare nella discussione delle Romane quando saremo al capitolo speciale.

**BONGHI.** Farò quello che ella vuole.

**VIARANA.** Domando perdono alla Camera se occupo per brevissimi istanti il suo tempo, ma è per parlare di un argomento che mi pare molto importante e sul quale, a mia cognizione, non fu mai chiamata la sua attenzione, è l'argomento della differenza che vi è nelle tariffe dei viaggiatori sulle ferrovie.

Per costruzione di ferrovie trovasi inscritta, in diversi capitoli, una spesa di 85,938,000 lire che, aggiunta ai 51,700,000 lire delle spese del capitolo 45 del bilancio delle finanze per le garanzie, fa per l'anno 1872 una spesa totale per le ferrovie di 137 milioni, superiori di circa 8 milioni all'intero importo della fondiaria sui beni rustici.

Da ciò risulta evidente che in Italia, tanto la costruzione come l'esercizio delle ferrovie, è fatta dallo Stato a mezzo delle compagnie concessionarie.

La conseguenza immediata di questo fatto sarebbe quella che tutti i cittadini dello Stato dovessero godere delle ferrovie alle medesime condizioni. Ora questo è quello che non avviene, perchè i diritti di trasporto sulle ferrovie sono così differenti non solo da società a società ma anche fra le linee di una stessa