

Governo. Ma se vi è caso in cui una legge generale dello Stato la ponga nella possibilità di avere un utile, essa è ben autorizzata a reclamare, in titolo di diritto, l'applicazione semplice della legge.

In questo momento, è dunque lecito il sollevare anche una voce d'equità per questa provincia.

L'utilità di questa linea è stata non solo riconosciuta dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, ma fu anche specialmente raccomandata dall'amministrazione militare; il che sembrami trovare sostegno nelle profonde osservazioni fatte in quest'aula dagli onorevoli Pozzolini e Marselli, e da qualche altro.

Ma verrò a dire l'ultima ragione, perchè non voglio stancare la Camera in questi momenti. Allorquando discutevasi di questa linea, allorquando proponevasi gli accennati emendamenti, lo stesso onorevole presidente del Consiglio ebbe a riconoscere l'interesse generale della linea, ed ebbe a dirigere parole a coloro i quali presentavano codesti emendamenti perchè si facessero coraggio gli enti interessati: *si facciano coraggio, costruiscano questa linea*, disse l'onorevole presidente del Consiglio, *e questa linea avrà la speciale benevolenza del Governo, perchè ne ha diritto*. Press'a poco sono queste le espressioni usate dallo onorevole presidente del Consiglio.

Ora, i Corpi locali hanno accolto quest'invito, e si sono messi all'opera, ed hanno, non solo dimostrato la esattezza dei calcoli, ma hanno persino proposto al Governo che, comunque il costo effettivo avesse a superare il limite della spesa presunta, essi ed il consorzio intercomunale se lo sarebbero assunto, esonerandone il Governo. Cosicché il concorso governativo è contenuto nei limiti che si devono ritenere esattamente calcolati dal Ministero e dalla Camera, ed è tolta la via al dubbio che fa sempre paventare l'amministrazione, allorquando sta per impegnarsi ad eseguire una spesa preventivata.

È in base alle raccomandazioni speciali che si fecero nel giugno 1879, e in vista di questa remora che io non credo la più conforme ai propositi del Ministero e dei Corpi locali, e in base alle ragioni di equità e di giustizia da me esposte, e in base all'interesse generale che, al pari almeno di tante altre, presenta la linea di cui io parlo, che io mi permetto di interessare il ministro dei lavori pubblici di voler sollecitare la concessione che è vivamente richiesta dal consorzio intercomunale, che è vivamente richiesta da due intiere provincie ed altresì da parte di una terza.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bianchi.

Voci. Non è presente.

Presidente. Non essendo presente, perdo la sua volta.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Sonnino Giorgio.

Voci. Non c'è.

Presidente. Non è presente l'onorevole Sonnino Giorgio?

Voci. No!

Presidente. Perde anch'egli la sua volta.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Panattoni.

Voci. Non c'è.

Presidente. Non è presente?

Passerà in coda agli altri iscritti.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Marzo.

Di Marzo. Mi limiterò a richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sulle strade ferrate che interessano la provincia di Avellino, vale a dire, sul tronco Avellino-Benevento, sulla linea Avellino-Ponte Santa Venere e su quella di Avellino-Baiano-Napoli e Cancellone-Benevento.

Non discorrerò della importanza del tronco Avellino-Benevento, perchè essa è stata riconosciuta dalla legge medesima che l'ha segnata tra quelle di seconda categoria. Le provincie di Benevento e di Avellino, a norma delle disposizioni dell'articolo 15 della legge del 1879, hanno aumentato il concorso richiesto dalla legge di un decimo.

Il Ministero ordinò subito gli studi, ed i lavori sono in corso per il primo tronco; benchè debolmente. Per il secondo tronco è stato già compilato il progetto definitivo d'appalto che è stato debitamente approvato dalle superiori autorità tecniche. E quando tutto faceva sperare che dovesse essere appaltato, l'onorevole ministro ne ha sospeso l'appalto, perchè ha considerato che questa ferrovia verrebbe a costare, nel suo complesso, una somma quasi doppia di quella presunta nelle tabelle annesse alla legge del 1879; ed ha ordinato una ispezione locale.

In verità io mi maravigliai nel vedere che per questa linea si presumeva, colla detta legge, un costo di 200 mila lire al chilometro; mentre essa trovasi quasi nelle stesse condizioni di difficoltà tecniche e topografiche, della ferrovia Avellino-Sanseverino; la quale costò circa 700 mila lire al chilometro.

Ma, pure ammettendo ch'essa trovisi in condizioni meno difficili della linea Avellino-Sanseverino, trovasi però in condizioni presso a poco uguali al primo tronco di questa linea, cioè da Avellino a Serino, il cui costo ascese a circa lire 400,000 per