

categoria dietro l'iniziativa del relatore della Commissione, Per quanto in bilancio non sia stanziata alcuna somma per l'esecuzione.

Senza ricordare le ragioni per le quali si raccomanda la immediata, sollecita costruzione di questa linea, io desidererei che l'onorevole ministro mi dichiarasse se nel caso che la provincia potesse disporre delle somme occorrenti secondo la legge, il Governo sarebbe disposto di concorrere senz'altro per la sua quota.

L'onorevole ministro sa che questo era il criterio richiesto dall'onorevole Baccarini; il quale, rispondendo ad una interrogazione fatta dall'onorevole mio amico Marcora in quella circostanza, disse così: "È certo che se anche nel 1883 apparirà la convenienza, per non ritardare l'attuazione della linea, di mettere mano alla sua costruzione, abbiamo disponibile una somma di 300,000 lire circa precisamente pei casi non contemplati nella prima tabella, e che, se occorrerà di specificarli, col bilancio definitivo si potrà provvedere."

Ora io non domando che siano distolti i fondi designati per altre linee; ma ove il Governo avesse un qualche residuo disponibile, io farei istanza che l'onorevole ministro volesse destinarlo di preferenza alla costruzione di questa linea.

Io mi sono riservato di provocare diversi provvedimenti per ottenere, non dirò il *cambiamento di categoria* poichè per questo occorrerebbe certamente una legge speciale, ma per invocare provvedimenti che rendano meno gravosa a quella provincia la costruzione della linea. Pel momento però, io spero una favorevole risposta alle preghiere rivolte all'onorevole ministro, il quale ottemperando a questo mio desiderio, credo dovrà sentirne vivissima compiacenza, la compiacenza cioè di fare un'opera di riparazione, poichè è noto che la *Valtellina* coll'apertura della linea del Gottardo si trova pregiudicata in guisa, che guai se il Governo non provvedesse colla maggior sollecitudine alla costruzione di tutte le sue ferrovie.

**Presidente.** L'onorevole Fortunato ha facoltà di parlare.

**Fortunato.** In questa vera salmodia ferroviaria, che è l'ultimo capitolo del bilancio dei lavori pubblici, anch'io dovrei ripetere col poeta, che

Di nuova pena mi convien far versi,

se non avessi la coscienza, che l'onorevole ministro non può non accogliere la mia modesta e laconica raccomandazione, cui si associano i miei colleghi di collegio ed amici, gli onorevoli Branca e Plastino.

Parlo, già s'intende, della ferrovia *Santa Venere-Potenza*, che interessa quelle popolazioni, per mandato delle quali noi tre abbiamo l'onore di sedere in Parlamento.

Dopo cinque anni dalla promulgazione della legge del 29 luglio 1879, oggi finalmente è risolta, ai termini dell'articolo 21 di detta legge, la questione del tracciato di questa ferrovia, conforme ai voti del Consiglio provinciale di Basilicata; il quale, nell'autunno del 1881, fece istanza al Governo, affinchè la linea seguisse il versante orientale del Monte Vulture per Melfi e Rionero, e, su per l'alta valle della fiumana di Atella, valicasse l'Appennino ad Avigliano. Certo, il problema, per ragioni tecniche, era grave e difficile; ed a risolverlo degnamente, occorsero studi e ispezioni di qualche importanza: ma non è meno certo, che molto tempo è trascorso da allora ad oggi. Oggi però il rimpianto, "il molle rimpianto", dell'inno patriottico, non giova; e non giova, perchè l'onorevole ministro, se vuole, può riguadagnare in gran parte il tempo perduto, ordinando che gli studi esecutivi procedano alacramente, d'ora in poi, e istituendo, a questo fine, in Melfi, un apposito ufficio tecnico, come quelli dei quali sono provvedute e la linea che da Santa Venere per Venosa e Altamura andrà a Gioia, e l'altra, che da Avellino lungo le valli del Calore e dell'Ofanto metterà capo a Santa Venere.

L'onorevole ministro non può ignorare che il Governo ha più d'un obbligo morale, dirò così, per la ferrovia *Santa Venere-Potenza*.

La legge del 29 luglio 1879 ebbe a supremo criterio della classificazione delle linee, questo: che dovessero essere iscritte in seconda categoria le linee di congiunzione da capoluogo a capoluogo di provincia. Ora, la ferrovia *Santa Venere-Potenza*, secondo tratto della linea *Foggia-Potenza*, perchè il primo tratto *Foggia-Santa Venere* è già in esercizio; la ferrovia *Santa Venere-Potenza*, iodico, fu ed è purtroppo iscritta in terza categoria. E in verità, senza l'opera efficacissima e la parola elevata del nostro collega l'onorevole Del Zio, la *Santa Venere-Potenza* non sarebbe stata neanche annoverata in quella legge, che pure annoverò tante e tante ferrovie complementari, meno utili economicamente e meno militarmente importanti!

Questo, è evidente, fu un torto addirittura, che ci venne fatto; ma al torto, come è naturale, andò congiunto a pari passo il danno.

La ferrovia *Santa Venere-Potenza*, lunga 80 chilometri circa, è tutta nel territorio della provincia di Basilicata; e però il contributo sarà tutto a carico di questa: il suo costo, preventi-