

commesse. Si sono contentati tanti; si contenterà anche noi.

C'era una mostruosità ferroviaria di Treviglio-Lonato, e l'onorevole Zanardelli la seppe correggere; c'era un danno per Montedoro, e l'onorevole Perez seppe portare la linea fra Caldare e Canicatti; e vorrete trasandare questo?

Chi da Brindisi o da Telese venga a Roma, perchè deve percorrere 50 chilometri più del naturale? Perchè spendere 3 lire di più?

Io aspetto con fiducia larghissima le parole che vorrà rispondermi l'onorevole Genala, e da queste spero di trarre argomento di letizia. Ed argomento di letizia spero ne trarranno in ispecie tutte le provincie che, da tempo, hanno fatto noti i loro desiderii, i voti al ministro dei lavori pubblici e che, pur troppo finora, non hanno ancora avuto nè una parola di vera promessa, nè una parola di vicina speranza.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Dini Ulisse.

Dini Ulisse. Quando, nel 1879, si discusse la legge sulle costruzioni ferroviarie, mentre tutte le provincie ne ebbero ad esuberanza, la provincia di Pisa non ne ebbe che un piccolissimo tratto: la linea Cornia-Piombino; una linea di 13 chilometri, il cui costo non arriva al milione! Vi erano anche altre linee che sarebbe stato desiderabile venissero comprese in quella legge: come quelle di Pontedera-Volterra, e Calci-Pisa o Calci-Navacchio, che avrebbero servito ad allacciare importanti paesi agricoli, commerciali e industriali coi nostri centri ferroviari, ed avrebbero appagato i voti di molte popolazioni; ma purtroppo nessuna di quelle linee trovò fortuna nella Camera, e la sola Cornia-Piombino ebbe l'onore di venir compresa nella legge. E di questa appunto voglio ora parlare, sperando che non sia lontano il tempo in cui si potrà parlare con qualche buon risultato anche delle altre linee.

La legge del 5 luglio 1882, stabilendo il riparto delle varie linee da costruirsi, determinò che nel 1884 fossero stanziati 370,000 lire per la linea Cornia-Piombino, nel 1885 lire 227,200, e nel 1886 lire 150,000; formando queste somme, insieme al concorso di 186,800 lire, delle provincie e comuni, il costo dell'intera linea.

Il Consiglio provinciale di Pisa, e la Deputazione provinciale, pensando che, in ordine a questa legge, nel 1884 si dovevano incominciare i lavori, fecero già tutto quello che loro spettava, e presentarono fino al Ministero un progetto; restava quindi al Governo l'obbligo di accettare il progetto presentato, od allestirne un altro, e

di por mano poi sollecitamente ai lavori. Ora per quante premure io ed altri colleghi abbiamo fatte da un anno, nulla si è ancora deciso intorno al progetto; solo, per quanto io credo, si è scartato quello mandato dalla Provincia, e si è incaricata la Direzione generale delle ferrovie Romane, da parecchi mesi, di prepararne un altro; ma il nuovo progetto, sebbene si tratti di una linea tutta in piano e che non richiede opere d'arte, non è anche arrivato al Ministero. E intanto siamo a mezz'anno del 1884; onde anche riuscendo ad aver presto il progetto, con tutte le formalità che poi vi saranno da compiere prima di poter fare gli appalti, credo che si andrà ancora molto in lungo prima di poter por mano ai lavori, che pure a quest'ora dovevano essere quasi finiti.

Ma vi ha di più: per quanto la legge del 1882 stabilisse che nel 1884 dovevano essere destinati certi fondi alla costruzione di questa linea, e così nel 1885 e nel 1886, nel bilancio non trovo segnata alcuna somma per la linea stessa; per essa nel bilancio mancano assolutamente gli stanziamenti. Forse mi si risponderà che la legge dà al Governo le autorizzazioni opportune anche per provvedere alla costruzione di quelle linee per le quali mancano gli stanziamenti o sono insufficienti, ed io mi auguro che il Governo voglia valersi di queste autorizzazioni che la legge gli concede; ma credo che nel fatto tali autorizzazioni servano ben poco o rechino degli aggravii ulteriori, e quindi dubito molto che anche per questa ragione la costruzione della linea Cornia-Piombino abbia a trovare degli ostacoli se il ministro non vi metta tutta la sua buona volontà per superarli. Ad ogni modo era molto meglio che la linea avesse i suoi appositi stanziamenti in bilancio.

Io raccomando quindi all'onorevole ministro di fare le più vive premure alla direzione generale delle ferrovie Romane, o a chi di ragione, perchè il progetto sia compiuto con tutta sollecitudine, ed a far poi tutte le altre pratiche che la legge richiede per potere quindi procedere agli appalti; e gli chiedo di assicurarmi che egli farà in modo che la mancanza di stanziamenti in bilancio non sia una causa di nuovi ritardi, per dar principio ai lavori. Ho finito.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Firmaturi.

Firmaturi. Sarò brevissimo, nello esporre il motivo che mi ha spinto a chiedere di parlare. Ho creduto necessario di rilevare la lacuna o, per dir meglio, l'obbligo in cui è stata lasciata dalla Commissione una linea di 4ª categoria a cui finora