

vorì sopra linee decretate per legge e per tanti anni aspettate e promesse, vedere, dico, questi stanziamenti tolti di peso e passati a costruzioni diverse le quali non avevano quel favore legale, sebbene avessero maggior favore di protezione personale? Questo quesito, onorevole ministro, io intendo sottoporre con piena fiducia alla sua imparzialità e alla sua considerazione, e mi attendo una risposta che rassicuri me; perchè, sventuratamente, il Paese, in particolar modo la parte di esso che mi onoro di rappresentare, ha avuto troppi disinganni, per lusingarmi che possa essere rassicurato dalle promesse di un ministro, per quanto rispettabile esso sia.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mel.

Mel. A nome mio e dell'onorevole mio collega Di Broglio debbo fare una brevissima sì ma calorosa raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici. La stazione di Spresiano, nella provincia di Treviso, versa in condizioni tali da essere assolutamente inadatta alle esigenze del servizio. Io mi astengo dall'espone le ragioni; inquantochè mi risulterebbe che queste ragioni sono state riconosciute dalla stessa direzione della Società ferroviaria esercente la linea, la quale deve aver trasmesso al Ministero il relativo progetto per un radicale provvedimento. Io prego quindi l'onorevole ministro di prender conto di questo progetto e di voler soddisfare i voti ragionevoli di quelle popolazioni.

Si tratta di un grosso comune della provincia, di un centro abbastanza popoloso, al quale fanno capo per il servizio di ferrovia le popolazioni di altri paesi finitimi abbastanza importanti, e al quale affluisce il commercio dei legnami provenienti dal Cadore, pei quali vi sono stabiliti grandi depositi e magazzini. Vi è quindi bisogno che sia agevolato il transito e lo scarico dei materiali, nonchè il modo di accesso alla stazione, che, lo ripeto, attualmente non corrisponde per nulla alle esigenze locali.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Florenzano.

Florenzano. Ripigliando a parlare sul capitolo 134, anzichè sul 133, su cui mi era iscritto, io debbo cominciare col ringraziare l'onorevole presidente, che, col suo richiamo, mi ha messo sul vero binario della ferrovia Eboli-Reggio.

Sono stato preceduto dall'onorevole Branca, con un discorso elevato, lucido ed efficace; discorso alle cui considerazioni e conclusioni interamente mi associo.

Io intendo di completare una parte delle con-

siderazioni fatte dall'onorevole Branca, per quanto si attiene alla ferrovia Eboli-Reggio.

Basta pronunziare il nome della Eboli-Reggio, perchè in questa Camera tutti ricordino come questa linea venisse votata fra sei ferrovie di prima categoria, che facevano parte delle 70 linee approvate con la legge del 1879. Da quel tempo più volte si è qui riparlato dell'andamento dei lavori della Eboli-Reggio. Ed io sono lieto di vedere oggi in mezzo a noi l'onorevole Nicotera, il quale fu costante ed efficace propugnatore di quella importantissima linea; anzi rammento che, nella passata Legislatura, egli interrogò il Governo, a nome di molti deputati del mezzogiorno, appunto per sollecitare l'andamento dei lavori della Eboli-Reggio.

Dopo otto anni dacchè quella legge fu votata, discutendosi ora il bilancio dei lavori pubblici, io mi permetto di domandare, in una maniera molto concreta, cioè in base ai fatti, quale sia la condizione di quella linea.

È utile che la Camera ed il paese conoscano i fatti. Della prima sezione *Battipaglia-Castrocucco* non è aperto che il tratto Battipaglia-Vallo, ed è in costruzione quello da Vallo a Pisciotta; pei tronchi da Pisciotta a San Mauro e da San Mauro a Celle esistono solamente dei progetti della *Mediterranea* ma non ancora approvati. Da Celle a *Castrocucco* nulla si è fatto ancora. Questo, per la parte che va da Battipaglia a *Castrocucco*.

Ma nella parte inferiore, cioè da Reggio a *Castrocucco*, non si è aperto che il tronco da *Bagnara* a *Gioia*. Da *Gioia* a *Castrocucco*, nulla si è fatto finora di concreto, se ne togliamo alcuni progetti di massima.

Finalmente, della terza sezione, *Sicignano-Castrocucco*, che sarebbe la vera linea interna, non è aperto che il tronco da *Sicignano* a *Sala*, e domani 25, si aprirà l'altro piccolo tratto da *Sala* a *Teziano*. L'altro tratto da *Teziano* a *Casalbuono* è in costruzione, e da *Casalbuono* a *Castrocucco* che è il tratto più lungo, non esistono che dei progetti di massima nelle direzioni di *Salerno* e della *Mediterranea*, ma nulla fu ancora approvato.

Ora, dopo questo rapido esame della condizione dei fatti, quando l'onorevole ministro ci propone un bilancio con una cifra, per spese di nuove costruzioni, di 93,500,000 lire, le provincie meridionali hanno diritto di sapere quanta parte di questa cifra sarà stanziata per la Eboli-Reggio.

Vero è (e lo ricorda anche l'onorevole relatore) che l'onorevole ministro ha dichiarato riservarsi