

raccomandazioni: la prima, di studiare quel tale sistema di economie sulle ferrovie, non dirò di ferrovie a sistema ridotto, ma per lo meno di economie sulle ferrovie, le quali potranno dare molti milioni di risparmio sulle somme che dovranno essere destinate ed erogate per la costruzione di esse.

La seconda osservazione è sulla graduatoria, per il tempo delle costruzioni. Tutti vi hanno parlato delle ferrovie militari. Io credo francamente che tutte le ferrovie siano al tempo stesso, militari, economiche e commerciali.

Comprendo che in qualche ferrovia può predominare il concetto militare, ma in fondo in fondo anche le ferrovie militari sono economiche e commerciali.

Noi abbiamo già una legge che obbliga il Governo a preferire le ferrovie militari, mettendosi d'accordo nella costruzione di esse il ministro dei lavori pubblici con quello della guerra per dare la preferenza alle medesime.

Tra queste ferrovie permettete che io ne ricordi una, la quale oltre ad essere economica e commerciale, è anche eminentemente strategica e militare, cioè la Foggia-Potenza.

Sono lieto di vedere dalla relazione della Commissione e da parecchi ordini del giorno che tutti appoggiano questa linea.

Ciò significa che essa ha tutte le sopradette qualità. Ed io vorrei che fosse qui presente il nostro ex collega Del Zio, che per tanto tempo sostenne la costruzione di questa linea, che fu il suo indomato amore, per aggiungere la sua voce alla mia, onde anche questa entri finalmente in porto.

Permettete, o signori, che vi esponga brevemente quali sono i vantaggi di questa linea. Con essa tutte le Puglie sono messe in comunicazione colla Basilicata e colla Calabria. Essa è una linea trasversale alle due linee dorsali che vanno all'estremo della Puglia da una parte, ed alla Calabria dall'altra, cioè la Benevento-Bari e la Eboli-Metaponto.

Ma oltre di queste ragioni ve ne sono altre molto più eque.

Quando credete che questa ferrovia sia stata votata dal Parlamento?

Forse nel 1879? Oibò!

Questa è opera dei provvedimenti ferroviari che cominciarono dal 1865!

Ebbene, se ad altre fu schiuso il paradiso anzi tempo, questa si trova proprio nel fondo dell'inferno.

Ora, io non so, signori, perchè questa linea debba essere più ritardata.

Io quello che posso dire si è, che la linea Foggia-Potenza è una delle linee più antiche votate dal Parlamento, e che indarno aspetta di essere costruita.

E badate che sebbene io appartenga alla provincia di Potenza, pure sono di quel versante di essa, che è molto lontano dalla linea Foggia-Potenza; poichè tutti sapete che la mia natia provincia di Basilicata è così vasta, che la linea Foggia-Potenza la tocca solo al lembo nord-est. Quindi, se io ne parlo, non è per interesse elettorale o locale, ma eminentemente generale. Questa linea merita la maggiore considerazione, onde io raccomando che nella graduatoria per la costruzione se ne tenga il maggior conto.

Mi riassumo, o signori, dicendo che la legge del 1879, da voi votata, fu una legge di perequazione ferroviaria, che essa non è stata finora nè equamente nè equanimente applicata, e che aspetta da voi la sua intiera applicazione. (*Bene! Bravo!*)

*Molte voci.* La chiusura! la chiusura!

**Presidente.** Ma non è possibile venire alla chiusura, se non ha parlato il Governo.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Arcoleo. (*Movimenti*).

**Arcoleo.** Essendo stata chiesta la chiusura, se l'onorevole presidente vuole interpellare la Camera...

*Voci.* No! no! parli! parli!

**Presidente.** Parli, onorevole Arcoleo.

**Arcoleo.** Io sarò brevissimo, come è breve il tempo, breve la competenza mia in questa materia. Anzi dirò solamente delle ragioni estive: perchè se questo disegno di legge fosse stato discusso in novembre, come sarebbe giusto e opportuno, avrei detto a un'Assemblea più tranquilla ragioni assai più gravi.

Sono lieto delle nozze ferroviarie avvenute tra il Governo e la Commissione, a cui fu pronuba l'austera finanza. (*Si ride*) Che, se io non avessi fiducia nell'onorevole ministro dei lavori pubblici, e nei criteri rigidi di economia che sono suo antico programma, domanderei l'aiuto degli ipercritici della finanza che tante volte fecero qui sentire la loro voce, per sapere se, mentre esiste un disegno di legge, già discusso negli Uffici, sia metodo corretto mutarlo sostanzialmente e in modo che non si conosca più il limite tra l'iniziativa della Commissione e la responsabilità ministeriale.

Epperò non mi fermo sopra questa pregiudiziale che potrebbe essere una questione di prerogativa