

lesse acconsentire a questo allargamento di sovvenzione chilometrica, io gli domando che almeno faccia fare il reparto dei mille chilometri da quella Commissione, che, da gran tempo è nominata, ma il cui lavoro non è stato possibile ancora vedere e sappiano le popolazioni interessate se debbano o no lasciare ogni speranza.

Io non pretendo che sia stanziata in bilancio oggi la somma occorrente a queste costruzioni, sia pure stanziata nei bilanci 1896-97 e successivi, come ebbe a notare l'onorevole Saracco nel progetto presentato il 2 febbraio di quest'anno, ma si sappia che le spese per queste linee troveranno a quell'epoca stanziamento nei bilanci dello Stato.

Io ho preso la parola appunto per sostenere l'attuazione dell'articolo 20 della legge 27 aprile 1885, giacchè la mia provincia si trova nella condizione di avere bisogno di una linea di grande importanza commerciale e militare, la linea Talamone-Allerona, che allaccia 4 provincie, oltre le altre di minor lunghezza, ma di eguale interesse, quali, la Follonica-Massa e la Orbetello S. Stefano.

Per la Talamone-Allerona si è già stabilito il consorzio; e quei comuni e quelle provincie attendono, che sia attuata la legge dei mille chilometri per vedere in qualche modo soddisfatti i loro legittimi desideri, giacchè credo che in poche provincie di Italia vi siano paesi che distino 50 o 60 chilometri da qualsiasi linea, regioni e paesi che non attendono, che facili comunicazioni per sviluppare le loro immense ricchezze agricole, forestali e minerarie.

Faccio di più notare alla Camera che cominciando dalla legge 29 luglio 1879 in poi nessun chilometro di linea è stato concesso alla mia provincia.

Faccio appello quindi al Governo ed alla Camera perchè vogliano accettare l'ordine del giorno, che ho l'onore di presentare anche a nome di altri miei colleghi e che suona così.

“ La Camera invita il Governo a provvedere alla sollecita concessione dei rimanenti 953 chilometri di ferrovie autorizzati con la legge 27 aprile 1885. „

Quando anche questo ordine del giorno non fosse accettato, resterebbe sempre a me ed ai miei colleghi, che l'hanno firmato, la coscienza di aver tutelato in quest'aula l'uguaglianza dei piccoli ai grandi interessi, i quali pure contribuiscono alla prosperità e alla grandezza della patria. (*Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Riseis.

De Riseis. Onorevoli colleghi. Stretti come siamo dal tempo e dalla stagione canicolare, seguirò anche io l'esempio di molti onorevoli colleghi che mi hanno preceduto tenendo nei più stretti limiti le poche osservazioni che intendo fare su questo disegno di legge.

Avrei anzi rinunziato alla parola se, a proposito di una legge che porta così gravi impegni allo Stato e tocca tanti gravi interessi, non sentissi il bisogno di fare qualche osservazione.

Sarò brevissimo ed invoco dalla Camera pochi minuti di benevola attenzione.

Ho d'innanzi a me le parole che appariscono tanto nella relazione che precede il progetto ministeriale quanto nell'accurato lavoro dell'onorevole Genala e che ne manifestano il concetto.

Con questa legge, dice il ministro, s'impegnano con equa misura ed in considerazione dei bisogni *conosciuti* o *presunti* le cifre che il bilancio dello Stato può per lungo tratto di tempo concedere alle costruzioni ferroviarie. E l'onorevole relatore afferma: essersi esaminato l'arduo e vasto problema tanto nel suo insieme quanto nelle sue parti singole, dando assetto giusto, completo e definitivo alle costruzioni della rete complementare che per l'importanza pubblica e per gli interessi che lusingano o minacciano turbano ed agitano paese e Parlamento.

Ora mentre io rendo la dovuta lode all'onorevole ministro per avere con la legge che sta innanzi al nostro esame avvisato al modo di dare esecuzione alle leggi precedentemente votate, ed alla diligente Commissione che ne ha allargato la portata, ho dovuto rivolgermi le seguenti domande:

Sono impegnate con giusta ed equa misura le vistose somme che graveranno il bilancio dello Stato per tanti anni? Il vasto ed arduo problema dell'assetto completo della rete ferroviaria del regno fu studiato e risoluto tenendo calcolo di tutti i legittimi interessi militari, economici e politici e con irappuntabili criteri di giustizia distributiva? E questa legge che ipotoca tanta parte dell'avvenire è essa l'ultima parola, segnerà le colonne d'Ercole in fatto di costruzioni ferroviarie?

Signori, nell'esaminare brevemente da questo importante punto di vista la legge che ora si discute, io sono compreso da un sentimento di profonda amarezza considerando come di importantissimi interessi non si tenne a parer mio tutto il dovuto calcolo, lasciando ricche e nobili regioni prive dei benefici dei quali si fu larghi con altre.

Comprendo che le deplorate omissioni non sono tutte imputabili all'onorevole Saracco nè il ca-