

blici ha dichiarato di accettare l'ordine del giorno dell'onorevole Pavoncelli, che è il seguente.

“ La Camera invita il Governo a provvedere alla immediata esecuzione dei lavori di sistemazione ed ampliamento degli scali ferroviari della rete adriatica da S. Severo a Brindisi e da Brindisi a Gallipoli indispensabili allo attuale sviluppo del commercio ed al prossimo movimento e sviluppo della imminente campagna vinicola. ”

Lo pongo a partito.

(È approvato).

Così rimane approvato il capitolo 284.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Vollaro De Lieto.

Vollaro De Lieto. Io avevo presentato, anche a nome di altri deputati, un ordine del giorno nello stesso senso di quello testè approvato; sicchè prendendo atto della dichiarazione del ministro, lo ritiro.

Presidente *Altre spese di costruzioni secondo la legge 20 luglio 1888, n. 5550 (Serie 3^a).* — Capitolo 285. Linea Roma-Segni, lire 4,400,000.

Capitolo 286. Linea Isernia Campobasso, lire 2,000,000.

L'onorevole De Salvio ha facoltà di parlare.

De Salvio. Io ho chiesto di parlare per rivolgere una viva raccomandazione all'onorevole ministro: per pregarlo, cioè, di voler disporre che sollecitamente facciasi l'appalto del secondo tronco della ferrovia Isernia-Campobasso.

Il progetto di questo secondo tronco fu approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e fu ritornato alla direzione tecnica della linea unicamente perchè dallo studio e dai tipi preparati si staccasse il tratto Boiano-Cantalupo, e questo secondo tratto avesse formato il secondo tronco, per farsene subito l'appalto.

Era questa operazione la quale, a giudizio di persone competenti, importava poco tempo, pochissimo lavoro. Il Ministero, dal canto suo, fece quello che doveva: trasmise cioè sollecitamente il progetto stesso col voto del Consiglio superiore alla direzione tecnica di quella linea ferroviaria, ma che io mi sappia il progetto non ancora ritornò al Ministero. Si è detto che ciò avvenne perchè occorrono i saggi o campioni della muratura, e perchè questi saggi non solo non sono fatti, ma non possono farsi. Ora se questo è il motivo, esso riesce inesplicabile, non a me, il che sarebbe poca cosa, ma a persone, ripeto, molto competenti.

La verità invece è che il ritardo non è titolo

di lode per la Direzione tecnica di quella linea. Tutt'altro: ne costituisce la colpa.

Onorevole ministro, io rivolgo alla di lei cortesia una domanda e non dubito che vorrà darmi una categorica risposta. Sono necessari questi saggi, questi così detti campioni della muratura? Se *sì*: perchè quella Direzione tecnica dei lavori non ha ancora dato le opportune disposizioni perchè siano eseguiti? Se *no*: perchè la Direzione stessa non ritorna il progetto con le lievi, lievissime modificazioni occorrenti, dopo il voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici?

Questi ritardi non possono in veruna guisa essere giustificati. Lo affermo esplicitamente perchè so di dire cosa esatta: come affermo, con pari franchezza, che tali ritardi sono la colpa della direzione tecnica.

È perciò dover mio pregare l'onorevole ministro affinchè dia le analoghe disposizioni: poichè è non solo utile, ma indispensabile, che subito segua l'appalto del 2° tronco.

Il 1° tronco è già in costruzione, e ritardare il 2° tronco, significa rendere pressochè inutile il 1° tronco.

La ferrovia Isernia-Campobasso, oltre l'obbiettivo principale, di congiungere il Molise a Roma ed agli Abruzzi, offre un secondo obiettivo meritevole di tutta la considerazione, ed il quale non si consegue che col 2° tronco.

Questo tronco termina alla stazione di Cantalupo, sulla strada nazionale dei Pentri, una delle più importanti arterie stradali della mia Provincia, e dove sbocca anche una importante strada provinciale, la diramazione della strada Garibaldi. Ora tutti i Comuni, e non sono pochi, i quali trovansi sulla strada provinciale e sulla sua diramazione, si potranno con vero vantaggio valere della viabilità ferroviaria soltanto quando sarà attivato il 2° tronco.

Insomma: il 1° tronco, già in costruzione, è di una utilità limitata a Boiano ed ai Comuni vicini; il 2° tronco, del quale mi faccio ad invocare il sollecito appalto, traduce in atto uno degli obbiettivi della linea: raccoglie alla stazione di Cantalupo, sopra una strada nazionale, lo sbocco di due strade provinciali.

In vista adunque dell'utilità di questo 2° tronco, non dubito che l'onorevole ministro vorrà darmi risposta rassicurante, e vorrà altresì dare le opportune disposizioni perchè sia rimosso ogni dubbio e l'appalto diventi un fatto compiuto.

Prima di finire, però, mi corre l'obbligo di aggiungere un'ultima parola che valga, spero, a richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sulla