Intendo ora di parlare, per breve istante, di un tema completamente diverso.

Non so per quale fatalità, mentre nel giro di brevi anni tutti gli orari delle strade ferrate d'Italia hanno avuto veri e sicuri vantaggi, le popolazioni insulari e del Mezzogiorno continentale d'Italia nei loro rapporti con Napoli e Roma sono costrette a contentarsi di un solo treno al giorno che per ironia si chiama diretto. Questo treno, Napoli-Metaponto-Reggio Calabria, impiega la bellezza di 20 ore. Io avrei potuto fare, se ne avessi avuto tempo e vaghezza, dei raffronti dividendo la lunghezza chilometrica per le ore che s'impiegano e dimostrarvi come la velocità del treno, che si dice diretto su questa linea, varia da 30 a 32 chilometri all'ora e sia all'ultimo livello, quello dei peggiori treni misti delle ferrovie secondarie.

Mi basta però di cennare, a prova della enormità del fatto, un argomento che anche può valere come argomento di congettura che tutto il servizio su quella linea sia fatto nello stesso modo, ed è questo: tra Napoli e Metaponto corrono due treni diretti, il treno Napoli-Brindisi, e il treno Napoli-Reggio di Calabria. Percorrono la stessa linea, la famosa linea di Basilicata con le sue frane, pendenze e gallerie.

Il treno Napoli-Brindisi ha vagoni persino di terza classa, il treno Napoli-Reggio Calabria non ha vagoni che di seconda classe. Ebbene? Ebbene, in questo percorso il treno Napoli-Brindisi impiega un'ora di meno del treno Napoli-Metaponto-Reggio. Ma per lo meno, e per prudenza, questi orari si mettano d'accordo: o va troppo presto l'uno, o troppo adagio l'altro.

La mia esperienza personale mi dà questo fatto, unico al mondo, negli annali delle ferrovie; il treno di cui parlo, nelle stazioni di Basilicata e di Calabria, è spesso obbligato a fermarsi perchè i macchinisti non vanno mai abbastanza adagio per trovarsi in orario.

Io spero proprio che il ministro voglia prendere un qualche provvedimento: non è tollerabile l'incuria e il disprezzo che si ha per la merce-uomo, dai sistematori e fabbricatori di orari.

Occorre ricordare un antico desiderio, permettetemi di dirlo, non solo delle popolazioni, ma anche dei deputati della Sicilia e della Calabria.

Il treno con cui noi arriviamo a Roma è quello delle ore 6 e 45: è quindi impossibile giungere in tempo per prendere parte alla seduta del giorno stesso. Tre ore si potrebbero guadagnare benissimo accelerando la velocità sul percorso, e così partendo il giorno prima dalla Sicilia, arriveremmo in Roma come i deputati di Napoli, alle due e un quarto o alle due e mezzo.

Credo che guadagnare tre ore sopra una percorrenza di 1000 chilometri non sia cosa difficile, neppure per le ferrovie italiane.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Torelli.

Torelli. Mi ero iscritto per parlare sul tema delle ferrovie complementari alla categoria terza delle spese straordinarie di questo bilancio, ma le eloquenti parole dell'onorevole Licata nella seduta d'oggi mi inducono ad insistere ora nella preghiera che egli ha fatto, e ad associarmi alla sua raccomandazione, affinchè siano assicurate le popolazioni, che da troppo gran tempo attendono un po' di giusta ripartizione dei pubblici vantaggi.

Alludo alle future determinazioni del Governo circa la costruzione delle ferrovie di quarta categoria, che mi auguro non riprodurranno i disinganni e gli abbattimenti che finora seguirono le promesse e speranze date dalle varie leggi ferroviarie variamente modificate.

La legge del 1892 riuscì penosa a molte parti d'Italia, specialmente all'alta Valtellina, ma quelle patriottiche popolazioni sopportarono pazientemente le delusioni da essa derivanti conoscendo le strettezze finanziarie del momento, ma ora attendono una parola di affidamento per l'avvenire, e domandano quanto è prescritto dall'articolo 3 della legge del 1892.

Bisogna dare affidamento, con sicurezza di adempimento dei nuovi patti, alle popolazioni interessate, che le nuove costruzioni si compiranno in un tempo determinato. La questione ora sta tutta nel metodo da adottare.

La legge del 1892 dovevasi ritenere quale un provvedimento transitorio, che permetteva anzitutto di procedere alla liquidazione del passato e di apparecchiare gli elementi per le risoluzioni avvenire.

Sono queste risoluzioni, questi provvedimenti che io ho l'onore d'invocare dall'onorevole ministro per quelle linee a cui tante aspirazioni si collegano.