

Presidente. Parli.

Cafiero. Domando un chiarimento.

Mi è sembrato che l'onorevole ministro avesse detto: che se il Comune, o i Comuni interessati contribuiscono con una quota di lire 3,000 al chilometro, lo Stato assumerebbe la costruzione della ferrovia.

Genala, ministro dei lavori pubblici. È il rovescio. Ella non sa...

Cafiero. Siamo sempre alle condizioni antiche. Eppure non solamente io, ma anche altri colleghi avevano interpretato nel modo mio la risposta data da Lei, onorevole ministro Genala.

De Amicis. Ho chiesto di parlare.

Presidente. Faccio osservare che il regolamento non permette di parlare più d'una volta nella stessa questione.

Costantini. Ho chiesto di parlare.

Presidente. Ma onorevole Costantini, vi sono altri che devono parlare prima di Lei.

Vuol venire qui Lei a fare il presidente? (*Sì ride*).

Ha facoltà di parlare l'onorevole De Amicis.

De Amicis. Dirò poche parole, limitandomi ad una semplice osservazione.

Il ministro nulla ha risposto sulla velocità dei treni, e ciò mi dimostra che la velocità normale dovrebbe essere di 40 chilometri all'ora e non di 25.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Miceli.

Miceli. Debbo rettificare un'asserzione dell'onorevole ministro, il quale ha impressionato la Camera dicendo che i lavori per la linea Rogliano-Nocera importano una spesa di 93 milioni. Ma, quel progetto, fatto sotto il ministro Saracco, fu subito messo in disparte come assolutamente fantastico.

Fu fatto poi da un ingegnere governativo un altro studio, che portò ad una spesa minore, anzichè maggiore, di 70 milioni.

Nel 1890 poi il ministro Finali diede incarico ad un altro ingegnere di fare un progetto dettagliato, e questo portava la spesa di 46 a 48 milioni. Questo progetto fu fatto verificare da un ingegnere specialista, ispettore del Genio civile, il quale dichiarò che gli sembrava accettabile a preferenza su tutti.

Ed io credo appunto che, se l'onorevole Genala vorrà disporre perchè siano fatti ancora una volta degli studi sulla Rogliano-Nocera, la spesa risulterà non di 94, ma di 48

o al massimo di 50 milioni. Son certo, onorevole ministro, che per costruire quella linea non si spenderanno più di 48 o 50 milioni.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Costantini.

Costantini. Rendo omaggio agli sforzi coscienziosi dell'onorevole mio amico Genala circa l'orario della Roma-Sulmona, e ripeto qui pubblicamente ciò che ebbi già a dichiarare in privato a lui, che cioè, data la determinazione di sopprimere il treno notturno, non poteva pensarsi espediente migliore nè più equo di quello da lui escogitato.

Ma non creda per questo l'onorevole ministro dei lavori pubblici di aver provveduto convenientemente all'interesse dei traffici tra Roma e gli Abruzzi.

Gli Abruzzi non saranno mai paghi fintanto che non venga riconosciuto il carattere nazionale della Roma-Sulmona. Questa linea, inscritta nella legge tra quelle di prima categoria, che costò 80 milioni, che lega la Capitale alla grande arteria adriatica, che rappresenta il valico più breve tra i due mari, non è stata mai convenientemente trattata. Fin da principio le furono applicati orari impossibili. Io me ne dolsi dal primo momento, e il 5 dicembre 1889, quando al posto dell'onorevole Genala sedeva l'onorevole Saracco, ne mossi formale interpellanza in questa Camera, come ha ricordato il mio amico De Amicis.

L'onorevole Saracco sfuggì abilmente la questione e disse che, essendo stata la linea aperta da poco, non si poteva pretendere di applicarle un orario migliore; che però, rimanendo al Governo, avrebbe in seguito provveduto. Ma di questa promessa avvenne quello che avviene d'ordinario delle promesse dei ministri, che rassomigliano un poco alle promesse degli amanti.

L'onorevole Saracco cadde, e le sue promesse disparvero con lui. Venne dopo l'onorevole Branca e fece in parte giustizia ai nostri reclami colla istituzione del treno notturno continuativo. Senonchè l'onorevole Genala, succedutogli, pressato dai continui lamenti delle popolazioni della valle superiore dell'Aniene, portati in quest'Aula dal mio valoroso amico Giovagnoli e da altri, credè di sopprimere quel treno.

Rimediò con un espediente ingegnoso, è vero, ma fece un passo indietro e disconobbe il carattere essenziale della linea.

So bene che, fino a che il prodotto lordo